



Ministerstvo dopravy

Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy

zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012-2016

Obsah

Úvod	3
1 Vymezení přepravních potřeb	4
1.1 Dostupná data a možnosti jejich zpracování.....	4
1.2 Základní charakteristika osídlení ve vztahu k dálkové dopravě	5
1.3 Základní charakteristika metropolitních regionů v České republice	7
1.4 Hodnocení přepravních vztahů mezi metropolitními regiony a významnými aglomeracemi v České republice	15
1.5 Možnosti dopravní infrastruktury při zabezpečování přepravních vztahů mezi metropolitními regiony v České republice	18
1.6 Doporučená pravidla pro objednávku dálkové a nadregionální dopravy	19
2 Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících	22
2.1 Technická koncepce objednávky vlaků celostátní dopravy.....	22
2.2 Linky dálkové dopravy.....	24
2.3 Nová linka dálkové dopravy v období od GVD 2012	97
3 Koncepční otázky rozvoje dálkové dopravy	100
3.1 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	100
3.2 Harmonogram otevírání trhu v dálkové dopravě	102
3.3 Zásady tarifní spolupráce a integrace vlaků objednávaných MD do IDS	106
3.4 Kvalita poskytovaných služeb	108
3.5 Požadavky na rozvoj infrastruktury z pohledu dálkové dopravy.....	110
4 Reakce na připomínky dotčených subjektů	118
5. Monitoring a vize pro následující plánovací období	144

Tento dokument obsahuje plán dopravní obslužnosti území, zpracovaný Ministerstvem dopravy jako objednatelům dálkové dopravy podle § 5 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách, pro období pěti let od roku 2012 do roku 2016. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází na základě zákonného požadavku z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti. Tento dopravní plán vyjadřuje názory Ministerstva dopravy jako objednatele dálkové dopravy. Povinnost zveřejnit zpracovaný plán bude naplněna zveřejněním tohoto dokumentu na webových stránkách Ministerstva dopravy www.mdcz.cz.

Úvod

V letech 2005 až 2006 vznikl na Ministerstvu dopravy návazný dokument Dopravní politiky České republiky, nazvaný Strategie podpory dopravní obsluhy území, kde byla formulována potřeba zajištění kvalitního dopravního plánování. V tomto dokumentu bylo uvedeno, že „*přestože řada regionálních subjektů má zpracovány strategické plány, tato oblast není řešena systémově, porovnatelnou, vzájemně provázatelnou a inkusivní formou, s přesahem do ostatních souvisejících oblastí plánování*“. Dokument tehdy konstatoval, že v jiných evropských zemích s vyspělou veřejnou dopravou je zpravidla dopravní plánování různým způsobem zákonně zajištěno, například ve Spolkové republice Německo zákony na zemské úrovni. Dokument upozorňoval na skutečnost, že dopravní plánování nejen přispívá k vyšší provázanosti objednávky jednotlivých orgánů, které zajišťují veřejné služby v přepravě cestujících (stát – dálková doprava, kraje – regionální doprava). Při uzavírání dlouhodobých smluv je princip dopravního plánování s výhledem na 5-15 let zcela nezbytný.

Ministerstvo dopravy však zpracovávalo pouze pracovní projekty dopravní obslužnosti na období platnosti jednoho jízdního řádu, přičemž někteří objednatelé veřejné dopravy nezpracovávali koncepční dokumenty vůbec. Tento stav nepřispíval k provázanosti postupu jednotlivých objednatelů ani k transparentnímu prostředí pro dopravce, realizující veřejné služby v přepravě cestujících.

Návazné práce na zákoně o veřejných službách v přepravě cestujících¹, který vstoupil v účinnost dne 1. července 2010, zahrnovaly proto i řešení oblasti dopravního plánování. Dopravní plánování v oblasti zajišťování dopravní obslužnosti koncipuje zákon jako činnost směřující k vytvoření transparentního prostředí pro stát a kraje na straně jedné a dopravce na straně druhé, které má napomoci kvalitní spolupráci objednatelů veřejné dopravy a efektivnímu vynakládání veřejných prostředků v této oblasti. V § 5 zákona 194/2010 Sb. je dopravní plánování vymezeno jednak svým účelem, svými nástroji a jejich minimálním obsahem a požadavkem na veřejnou přístupnost svých výstupů; § 5 rovněž obsahuje jeden obecný pokyn pro dopravní plánování, požadující páteří charakter železniční dopravy. Přejídné období stanoví, že objednatel zpracuje dopravní plán do 31. prosince 2011 a zveřejní jej způsobem umožňujícím dálkový přístup. Povinnost zveřejnit zpracovaný plán jeho změny prostřednictvím internetu pak zajišťuje publicitu koncepce veřejné dopravy obcí, krajů a státu pro občany, dopravce i ostatní objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících.

Nejméně pětileté období přípravy plánu dopravní obsluhy území je odvozeno od nejmenšího časového horizontu, v rámci kterého je nezbytné provádět koncepční změny dopravní obslužnosti, připravovat harmonogram vypisování případných nabídkových řízení a případné integrace veřejných služeb v přepravě cestujících. S ohledem, že se jedná o první střednědobý dopravní plán, stanovilo Ministerstvo dopravy jeho plánovací období na minimálních 5 let (2012-2016) s výhledem na další desetileté období. Minimální rozsah dopravního plánu je následující:

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

Nad rámec těchto základních náležitostí dopravního plánu obsahuje dokument rovněž posouzení přepravních potřeb, které musí být východiskem pro návrh řešení dopravní obslužnosti, část věnovanou sledování kvality objednaných dopravních služeb a část věnovanou průmětu potřeb objednávky dálkové dopravy do infrastrukturních investic v dalším období.

¹ Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

1 Vymezení přepravních potřeb

Hlavním cílem kapitoly je vymezení přepravních potřeb, které by měly být zajišťovány vlaky celostátní dopravy podle § 4 odst. 1 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících. Vzhledem k charakteru kapitoly je následující text strukturován do několika bloků, které na sebe navazují. Předpokládaným výstupem této části, jejíž součástí je základní přepravní analýza, jsou pravidla pro zajištění dopravní obslužnosti státu veřejnou drážní osobní dopravou. Z dokumentu tedy je zřejmé, ve kterých relacích lze na základě reálných přepravních potřeb obyvatel a možností stávající dopravní infrastruktury efektivně objednávat vlaky celostátní dopravy.

1.1 Dostupná data a možnosti jejich zpracování

Pro vymezení hlavních přepravních vztahů v rámci systému osídlení v České republice je nezbytné pracovat s datovými podklady, které zprostředkovávají informace o velikosti a významu jednotlivých obcí či oblastí a základních prouděch osob mezi nimi. V zásadě lze vzhledem k zaměření dokumentu zjednodušeně použíté datové údaje rozdělit do tří hlavních okruhů, tj. 1/ velikostně-významové údaje o obcích, 2/ údaje o intenzitě přepravních proudů (zátěže) a 3/ směrová data o pohybu osob (zdroj-cíl).

První skupina informací bude získána především z běžně dostupných databází pořizovaných Českým statistickým úřadem². Využita budou hlavně data o počtech obyvatel jednotlivých obcí, popřípadě z pohledu dálkové dopravy důležitých údajů např. o počtech studentů vysokých škol.

V případě informací o intenzitě a směru přepravního proudu jsou možnosti získání kvalitních a relevantních údajů omezené. Především neexistují přepravní data zdroj-cíl s určením použitého dopravního prostředku, frekvence a účelu cesty v krátké periodě sledování. Přes tyto limity lze řadu informací, byť s omezenou vypovídací schopností, získat z veřejných databází. V případě informací o intenzitě přepravních proudů jsou běžně dostupné údaje o intenzitě silniční dopravy³ (bez znalosti obsazenosti vozidel), popřípadě dalších údajů zahrnutých v Ročence dopravy České republiky⁴. V rámci datových zdrojů o veřejné dopravě Ministerstvo dopravy disponuje neveřejnými údaji o úsekové frekvenci cestujících ve vlacích dálkové dopravy, které jsou zahrnuty do objednávky státu. Tyto údaje budou v dokumentu využívány i v další kapitole především pro interpretaci vývoje, popřípadě relativní srovnání⁵.

Volně dostupné směrově orientované informace o přepravních vztazích jsou v podstatě omezeny na údaje o dojížděkových prouděch, které jsou sledovány v rámci Sčítání lidu, domů a bytů⁶. Tyto údaje mají několik nedostatků, jenž je nutné zohlednit pro relevantní výstupy. Dojížděková data zahrnují „pouze“ pravidelné pohyby do zaměstnání (včetně použitého dopravního prostředku) a do škol, které sice představují hlavní formy prostorové mobility obyvatelstva, avšak především v rámci regionálních a mikroregionálních vztahů. V rámci nadregionálních a dálkových vztahů tvoří nemalou část také nepravidelné (nahodilé) vztahy, které nejsou v dojížděce sledovány. Jedná se především o cesty za službami (obchod, úřad, lékař apod.), pracovní cesty, cesty spojené s cestovním ruchem, které se vyznačují značnou sezónností (včetně dojíždění na chaty, chalupy). Druhým „nedostatkem“ je časové

² Databáze Českého statistického úřadu (<http://www.czso.cz/>).

³ Údaje o zatížení silniční sítě mohou v generalizované podobě přiblížit přepravní proudy jednotlivých oblastí (i přes výraznou tranzitní přepravu u některých silničních komunikací). Jedná se o databázi Ředitelství silnic a dálnic ČR vycházející ze sčítání, které probíhá v pětiletém intervalu (poslední v roce 2010).

⁴ Ročenku dopravy každoročně vydává Ministerstvo dopravy (<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>).

⁵ Databáze akciové společnosti České dráhy. Sčítací kampaň ve vlacích je zpravidla realizována čtvrtletně v období jednoho týdne (nejčastěji v lednu, dubnu, srpnu, listopadu). Konkrétní výstupy z databáze nemohou být uváděny vzhledem k smluvním ustanovením.

⁶ Databázi Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) pořizuje Český statistický úřad s desetiletou frekvencí, přičemž poslední dostupná pocházejí z roku 2001 (vztaženy jsou ke dni sčítání, tj. k 1.3.2001). Nové údaje z jara 2011 budou dostupné po zahájení platnosti tohoto dokumentu.

určení, které se objevuje v datových výstupech, kde je podle frekvence rozlišena dojíždka denní a „celková“ nedenní (tj. cesta několikrát týdně i měsíčně). Dalším, neméně důležitým nedostatkem souvisejícím s využitím dat o dojíždkových proudech z roku 2001 je jejich neaktuálnost. Lze totiž odůvodněně předpokládat, že za posledních deset let došlo vlivem socioekonomických změn obecně k nárůstu mobility obyvatel vlivem vyšší koncentrace pracovních míst do velkých center (generující významné denní přepravní proudy ze zázemí), výstavby dopravní infrastruktury umožňující pravidelné denní dojíždění, dostupnosti veřejné dopravy či automobilu atd. Přestože nejsou tyto skutečnosti zanedbatelné, bude hrubá analýza hlavních přepravních proudů založena na údajích o dojíždkových proudech z roku 2001, jelikož je oprávněně domnívat se, že nedošlo k zásadním proměnám orientace a intenzity přepravních proudů. Dojíždková matice je zároveň vzhledem k zaměření dokumentu doplněna maticí přepravních vztahů v železniční osobní dopravě, která je založena na základě adresných (směrových) jízdních dokladů vydaných akciovou společností České dráhy, ze kterých je patrný počátek a cíl cesty. Tyto údaje jsou neveřejné a budou v dokumentu využity především pro relativní srovnání významu jednotlivých relací.

1.2 Základní charakteristika osídlení ve vztahu k dálkové dopravě

Sídelní síť České republiky je značně diferenciována na základě dlouhodobého historického vývoje. Rozmístění obyvatelstva neprošlo po roce 1989 žádnou zásadní změnou, až na rostoucí intenzitu suburbanizačního procesu v posledním desetiletí především v zázemí hlavních aglomerací. K datu SLDB 2001 bylo v ČR 6 258 obcí, takže průměrná velikost obce nedosahovala ani 1 700 obyvatel a velikost mediánová 400 obyvatel (v polovině obcí ČR žije méně než 400 obyvatel). Ve velikostních skupinách do 1 000 obyvatel se nacházelo téměř 80 % všech obcí, přičemž v této skupině obcí žilo pouze 17 % obyvatelstva ČR. Naopak v obcích s více než 10 000 obyvatel (tj. 2 % obcí z ČR) žila více než polovina obyvatel ČR (cca 54 %). K 1. lednu 2011 bylo 132 obcí s více než 10 000 obyvateli. Zjednodušeně lze uvést, že právě tato skupina obcí by měla představovat hlavní zdroje a cíle dálkové a nadregionální dopravy.

Z hlediska hrubé regionální diferenciací je pro Čechy a oblast Českomoravské vrchoviny typická hustá síť malých sídel (200-500 obyvatel), na Moravě a ve Slezsku jsou charakteristická větší sídla s 1 500-3 000 obyvateli, rozmístěná ve větších vzdálenostech. Kromě uvedené západovýchodní polarit je možné zaznamenat také polaritu severojižní. Severní část území ČR je více urbanizovaná v důsledku industrializace (nejvyšší podíl obyvatelstva žijícího ve městech je v Moravskoslezském, Ústeckém a Karlovarském kraji), kdežto regiony na jihu ČR (především současný kraj Vysočina, Jihočeský a částečně Plzeňský kraj) mají převážně venkovský charakter s rozdrobeným osídlením. Diferenciací mezi Čechy na straně jedné a Moravou a Slezskem na straně druhé je také v rámci sledování největších sídel. V Čechách je patrná jasná dominance Prahy, pro Moravu a Slezsko je charakteristický vliv dvou hlavních aglomerací – Brna a Ostravy.

Z pohledu zajištění přepravních potřeb dálkovou a nadregionální dopravou jsou v rámci sídelního systému zásadní především hlavní metropolitní regiony/areály a sídelní aglomerace v České republice, které lze označovat za nejvýznamnější prvky osídlení, tj. také hlavní zdroje a cíle cest. Přístupy k jejich vymezení se v řadě studií liší, v zásadě jsou však jejich znaky v široké shodě odborníků na regionální plánování, sociální geografii a urbanismus podobné. V řadě případů je jejich hlavním ukazatelem velikost (tj. počet obyvatel v kombinaci s ukazatelem hustoty zalidnění na km²) a jejich vnitřní propojenost na základě vzájemných (recipročních) dojíždkových vazeb. Metropolitní regiony zpravidla zahrnují jedno nebo více hlavních jader, vedlejší jádra a jejich zázemí, přičemž hlavní jádro se vyznačuje určitým regionálním významem, který je charakterizován populačně, pracovní či přítomností řídicích funkcí (instituce, sídla firem). Na základě uvedených kritérií byly vymezeny hlavní metropolitní regiony také ve studii⁷, která byla podkladem pro tento dokument.

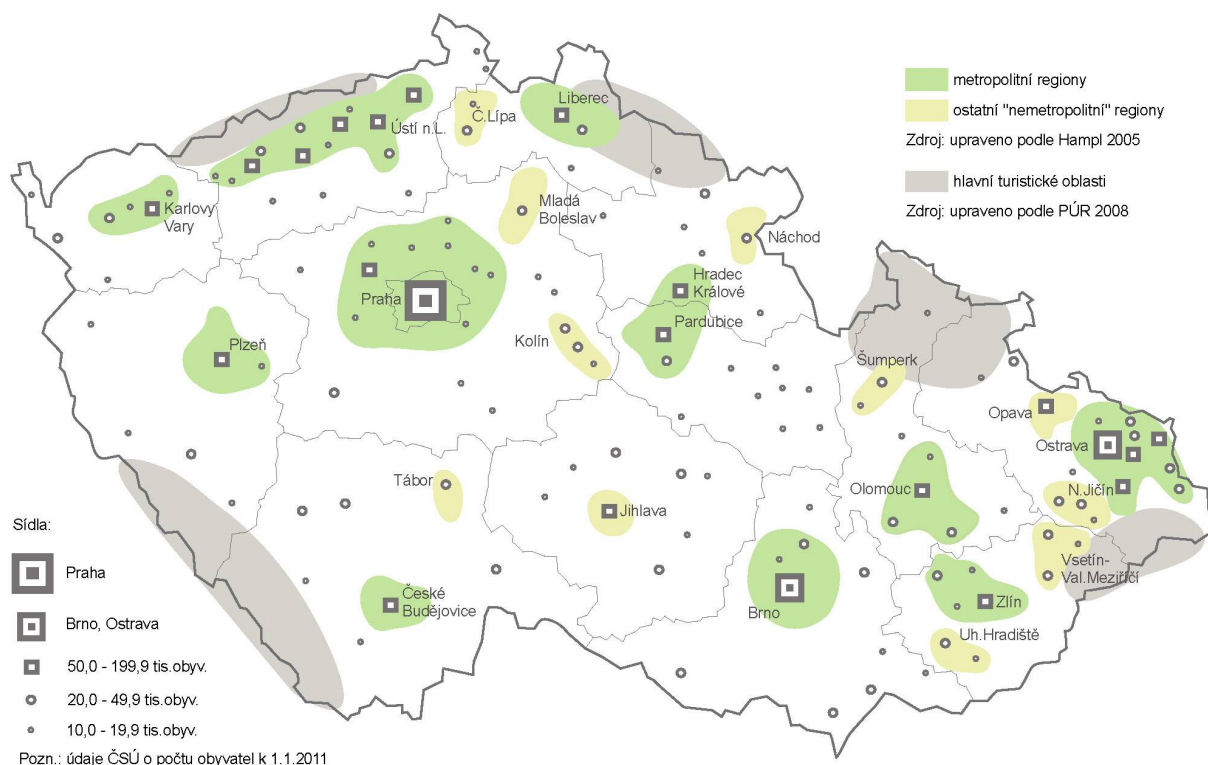
⁷ Hampl, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext, PČF UK, Praha, 148 s. Vymezení metropolitních regionů na základě stanovení tzv. integrovaných systémů středisek (ISS) bylo provedeno v rámci sociogeografické regionalizace na základě dat SLDB 2001. Vymezení jednotlivých regionů vychází z územní koncentrace obyvatelstva a intenzity vzájemného

1.2.1 Hlavní metropolitní regiony v České republice

V rámci studie bylo vymezeno celkem 11 metropolitních regionů, jejichž jádry jsou krajská centra, přičemž byl sloučen Hradec Králové s Pardubicemi a zároveň do této skupiny nebyla vzhledem ke své velikosti a absenci významných středisek v zázemí zahrnuta Jihlava. Vymezena byla rovněž druhá skupina 11 dalších, sekundárních (nemetropolitních) regionů, které dosahují potřebného významu hodnoceného agregátním ukazatelem kombinujícím populační a pracovní velikost oblastí, tzv. komplexní velikost, relativizovanou vůči celé České republice. Velice zjednodušeně lze uvést, že v první skupině jsou zahrnuty areály s populační velikostí více než 100 tisíc obyvatel, v druhé skupině pak oblasti s populační velikostí 50 až 99 tisíc obyvatel. Výjimku v druhé skupině tvoří aglomerace, které nedosahují požadované velikosti, ale jejich pracovní význam dané kritérium splňuje (jedná se o region Šumperku, Tábora a Náchoda).

Uvedené vymezení až na výjimky zahrnuje nejvýznamnější města České republiky – ve velikostní kategorii sídel nad 20 tisíc obyvatel zde není zahrnuto 15 měst (z nejvýznamnějších Třebíč, Cheb, Znojmo, Příbram, Trutnov, Písek atd.). Zároveň nejsou v rámci metropolitních regionů zahrnuty oblasti s více menšími jádry (méně než 20 tis. obyvatel) bez dostatečné vzájemné vztahové provázanosti – typicky se jedná oblast v prostoru měst Vysoké Mýto – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – Svitavy. Vymezení metropolitních regionů, významných „nemetropolitních“ regionů a sídel nad 10 tisíc obyvatel je patrné z obr. 1, ve kterém jsou zároveň znázorněny hlavní turistické oblasti v České republice. Podrobná charakteristika jednotlivých regionů je uvedena v kap. 1.3.

Obr. 1: Hlavní metropolitní regiony a turistické oblasti v ČR a významná sídla nad 10 tisíc obyvatel



dojížděkového proudu (75 dojíždějících na km) v rámci center osídlení v oblasti. Výsledky studie budou dále využity pro účely dokumentu, i přes relativní zastaralost dat, na základě kterých bylo vymezení provedeno.

1.2.2 Hlavní metropolitní regiony v zahraničí

Vzhledem k charakteru dálkové dopravy s významnými vazbami na blízké zahraničí je kromě hlavních metropolitních regionů v České republice rovněž vhodné vymezit významné metropolitní regiony ve střední Evropě, které představují hlavní zahraniční zdroje a cíle cest⁸:

- v Německu berlínský metropolitní region (4 mil. obyvatel), metropolitní region Saský trojúhelník – drážďanský region (1 mil.) + region Lipsko – Halle (1,4 mil.) + region Chemnitz (1 mil.), metropolitní region Norimberk (1 mil.) a mnichovský metropolitní region (2,3 mil.);
- v Rakousku aglomerace Lince (0,3 mil. obyvatel) a metropolitní region Vídně (2 mil.);
- v Polsku metropolitní regiony Vratislavi (0,8 mil. obyvatel), Katovic (2,6 mil.) a Krakova (0,8 mil.);
- na Slovensku jsou to metropolitní region Bratislavy (0,6 mil. obyvatel) a aglomerace Žilina – Martin (0,2 mil.).

1.3 Základní charakteristika metropolitních regionů v České republice

V následující podkapitole dokumentu jsou základním způsobem uvedeny hlavní rysy jednotlivých metropolitních regionů. Charakteristika bude zaměřena především na vymezení středisek v metropolitní oblasti, základního ekonomického profilu a hlavních směrů přepravní poptávky z oblastí, které budou založeny na dojížděkových proudech. Zahřnuty budou přitom pouze regiony převzaté ze studie Hampla (2005) a vyznačené na obr. 1⁹.

1.3.1 Metropolitní regiony

Pražský metropolitní region (1 400 tis. obyv.)¹⁰

Hlavním jádrem pražské urbanizační oblasti je hlavní město Praha (1 257 tis. obyvatel bez zázemí)¹¹. Počet obyvatel hlavního města rostl prakticky až do první poloviny 90. let, kdy došlo k jeho kulminaci a následnému poklesu, který byl způsoben především procesem suburbanizace pražského zázemí (tj. nárůst obyvatel zejména v okresech Praha-východ, Praha-západ). Reálný počet obyvatel žijících v pražské urbanizační oblasti však bude v současnosti ještě o několik set tisíc vyšší, vzhledem k tomu, že v uvedených údajích jsou započtení pouze občané s trvalým pobytem v Praze, případně v jejím zázemí (tzn., nejsou zde zahrnuti dojíždějící pracující a studenti z ostatních regionů České republiky, ale zejména zahraniční pracovníci, jejichž počet není dostatečně zřejmý).

Do metropolitního areálu Prahy je možné zařadit několik významných center s regionální působností, jejichž vazby (dojížděka za prací, do škol) jsou však jednoznačně orientované na Prahu. Jedná se zejména o Kladno (70 tis. obyvatel), které bylo jako další oblasti těžby a těžkého průmyslu v druhé polovině 90. let postiženo úpadkem způsobeným restrukturalizací těchto tradičních průmyslových odvětví. Dále se jedná o střediska relativně populačně menší – Beroun (v aglomeraci s Královým Dvorem s téměř 24 tis. obyv.), Slaný (15 tis. obyv.), Kralupy nad Vltavou (17,5 tis. obyv.), Mělník (19 tis. obyv.), Neratovice (16 tis. obyv.), Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (17,5 tis. obyv.). V zázemí Prahy se dále nachází řada menších měst/obcí, které však často plní funkci správního obvodu (jak obce s rozšířenou působností, tak s pověřeným obecním úřadem): Říčany, Čelákovice, Úvaly, Jesenice, Hostivice, Černošice, Roztoky atd.

⁸ Převzato z materiálu pro jednání schůze vlády: Politika územního rozvoje České republiky 2008, Podklady a východiska, Ministerstvo pro místní rozvoj, 52 s.

⁹ Pořadí vřčtu jednotlivých regionů vychází z jejich komplexní velikosti dle Hampl 2005.

¹⁰ Počet obyvatel jednotlivých metropolitních regionů je orientační vzhledem k tomu, že jejich hranice vůči okolním regionům nejsou ostré.

¹¹ Počet obyvatel všech sídel uvedených v souhrnu je vztažen k 1. 1. 2011 (ČSÚ).

Praha má dominantní postavení v ekonomice České republiky, jelikož vytváří téměř čtvrtinu celostátního HDP a dosahuje 143 % úrovně HDP EU25 (ostatní regiony České republiky nedosahovaly pro programové období 2007-2013 75 % úrovně HDP EU25). Vyznačuje se nízkou nezaměstnaností, vyšší průměrnou mzdou, vyšší úrovní kvalifikace pracovních sil a zejména velkým objemem dojíždějících do práce (více než 160 tis. osob k roku 2001¹²). Odvětvová struktura ekonomiky je v Praze proti ostatním regionům České republiky odlišná. V souladu se západoevropskými trendy byla od 90. let výrazně posilována terciární (obslužná) sféra (k roku 2004 80 % všech zaměstnaných) na úkor průmyslových odvětví. Tento proces byl umocněn přílivem zahraničních investic, jako například poboček bank, poradenských firem, obchodních řetězců apod. Přítomnost nových zahraničních investorů přitom změnila koncentraci ekonomických aktivit ve městě. Ty se často nyní nacházejí na okrajích Prahy (resp. již mimo její administrativní hranice – např. Průhonice, Čestlice) v blízkosti hlavních silničních komunikací¹³ či v revitalizovaných oblastech bývalých průmyslových podniků (např. Anděl). Další centra pražské urbanizační oblasti se vyznačují relativně diverzifikovanou ekonomickou základnou, kterou reprezentují např. chemický průmysl (Neratovice, Kralupy n. L.) nebo strojírenský průmysl (Odolena Voda) apod. V základní ekonomické charakteristice Prahy a jejího zázemí je také důležité vyzdvihnout význam cestovního ruchu. V roce 2010 Prahu navštívilo 4,7 mil. hostů, tj. třetina návštěvníků v České republice. K atraktivitám cestovního ruchu v pražském metropolitním regionu je kromě Prahy samotné možné zařadit také např. Karlštejn atd.

Mimořádné postavení v rámci České republiky má Praha také v počtu školských zařízení. Zejména se jedná o oblast vysokého školství (136,5 tis. studentů ve školním roce)¹⁴, přičemž je zřejmé, že podstatná část z nich dojíždí z jiných regionů v České republice (55 tisíc v roce 2001; v současnosti lze očekávat daleko vyšší hodnoty vzhledem k rozšíření nabídky a dostupnosti vysokého školství).

Pražský metropolitní region je vzhledem ke svému dominantnímu postavení cílem přepravní poptávky prakticky ze všech částí České republiky. Přepravní proudy jsou směřovány z Prahy hlavně do Brna, Plzně, Hradecko-pardubického a Usteckého metropolitního regionu.

Ostravský metropolitní region (750 tis. obyv.)

Jádrem ostravského metropolitního regionu je krajské město Ostrava (303,5 tis. obyvatel), které spolu s výrazně vztahově propojeným Havířovem (82 tis. obyv.) tvoří hlavní aglomerační jádro Ostravska. Vymezení celé ostravské urbanizační oblasti je často chápáno různě, přičemž v tomto textu je akceptováno relativně užší vymezení (tzn. bez Opavska a Novojičínska, které jsou vymezeny jako samostatné „nemetropolitní“ oblasti). Spolu s Ostravou a Havířovem je oblast tvořena dalšími významnými centry – Karvinou (65,5 tis. obyv. se Stonavou) a Frýdkem-Místkem (62,5 tis. obyv.), dále pak městy s relativně nižší populační velikostí, které jsou výrazně propojeny jak s Ostravou, tak v některých případech s Havířovem a Karvinou. Jedná se zejména o Třinec (37 tis. obyv.) a Český Těšín na východě oblasti; na severu pak Orlovou (32 tis. obyv.), Bohumín (22,5 tis. obyv.) a Hlučín (14 tis. obyv.); případně na jihu regionu také Frýdlant nad Ostravicí (9,7 tis. obyv.), který je významně vztahově propojen s Frýdkem-Místkem a Ostravou. Specifickým rysem celé oblasti je vysoká míra urbanizace s minimálním zastoupením malých obcí.

Sociální a ekonomické podmínky ostravského pánevního prostoru byly výrazně ovlivněny v druhé polovině 90. let útlumem těžkého průmyslu a omezením těžby černého uhlí, což způsobilo nemalé problémy, které v určité míře přetrvávají do dneška – vysoká míra nezaměstnanosti a nedostatek pracovních příležitostí. I přes uvedené problémy tvoří stále základ odvětvové struktury Ostravska

¹² Předpokladem je, že je počet dojíždějících v současnosti vyšší. Nadto není v této hodnotě vůbec zachycena dojížděka za prací ze zahraničí.

¹³ V této souvislosti je možné hovořit o tzv. urban sprawlu – rozšiřování nerezidenční zástavby v okolí dálnic, která je dopravně dostupná výhradně IAD.

¹⁴ Počty studentů pocházejí z údajů ČSÚ: Studenti VŠ podle města, ve kterém studují v akademickém roce 2008/2009 k 31. 12. 2008. Údaje zahrnují kromě studujících se státním občanstvím ČR také studující cizince.

hutnictví (Ostrava, Bohumín, Frýdek-Místek), strojírenství (Ostrava), těžba uhlí (Karviná) a chemický průmysl (Ostrava, Bohumín, Paskov).

Strukturální problémy průmyslových odvětví se odrazily také ve změně bilance dojížděky a vyjížděky do zaměstnání, kterou lze popsat na základě údajů za celou jednotku Moravskoslezského kraje¹⁵. Základní změnou je skutečnost, že k roku 2001 byla téměř o 15 tis. osob vyšší vyjížděka za hranice kraje než dojížděka osob z jiných krajů do Moravskoslezského kraje. Obdobná záporná bilance je patrná také u školských pohybů, i přesto, že se v Ostravě vytvořila relativně široká nabídka vysokého školství. Ve školním roce 2008/2009 v Ostravě studovalo cca 30,5 tis. studentů¹⁶, k tomu v Karviné na jedné z fakult Opavské Slezské Univerzity téměř 3,5 tis. studentů.

Nejvýznamnější přepravní proudy z ostravského metropolitního regionu lze identifikovat především do Prahy, do Brna a s odstupem do Olomouce a v rámci denní dojížděky do blízkých oblastí (Opavsko a Novojičínsko). Ve směru na Ostravsko jsou nejsilnější přepravní proudy z oblastí v rámci Moravskoslezského kraje (opět Opavsko, Novojičínsko, Krnovsko atd.), v rámci meziregionálních proudů pak především z významných moravských metropolitních regionů v rámci školské dojížděky (zejména Olomoucko).

Brněnský metropolitní region (450 tis. obyv.)

Dominantním centrem brněnského metropolitního areálu je krajské město Brno, ve kterém žije téměř třetina obyvatel celého Jihomoravského kraje (tj. 371 tis. obyv.). Výrazně populačně menší než je centrum oblastí jsou významnější města v jeho zázemí. Jedná se zejména o Blansko (21 tis. obyv.), Kuřim (10,5 tis. obyv.), dále pak Tišnov (8,5 tis. obyv.), Rosice (včetně Zastávky téměř 8 tis. obyv.), Modřice (4 tis. obyv.), Šlapanice (6,4 tis. obyv.) a Adamov (4,5 tis. obyv.).

Brněnská aglomerace je tradiční průmyslovou oblastí ve výhodné dopravní poloze, která je zaměřená především na zpracovatelský průmysl a stále se rozvíjející oblast služeb, mimo jiné i progresivního terciéru (např. IT firmy). Oblast se vůči celorepublikovému průměru vyznačuje nízkou mírou nezaměstnanosti a dostatkem pracovních příležitostí. Samotné Brno je v rámci České republiky významným centrem vysokého školství se 74 tis. studenty, přičemž velké množství z nich do města dojíždí z oblastí mimo Jihomoravský kraj¹⁷.

Nejvýznamnější meziregionální přepravní proudy z brněnské metropolitní oblasti jsou směřovány především do Prahy, s výrazným odstupem (cca 20 % objemu proudů Brno – Praha) do Olomouce, dále Ostravy a Zlína. Ve směru do Brna se samozřejmě vyskytují nejsilnější přepravní proudy z oblastí v rámci samotného kraje, ale také východní části kraje Vysočina (Žďársko) a jižní části Pardubického (Svitavsko atd.). V rámci meziregionálních proudů pak především z významných moravských metropolitních regionů a Prahy.

Ústecký metropolitní region (500 tis. obyv.)

Metropolitní region Ústí nad Labem je výrazně polycentrický, přičemž jej lze rozdělit do dvou vzájemně propojených více se integrujících částí – ústecko-teplické a mostecko-chomutovské. Prostoru severočeské pánevní konurbace dominuje několik hlavních jader – nejvýznamnějším je krajské město Ústí nad Labem (včetně 95,5 tis. obyvatel), dále Teplice (51 tis. obyv. bez vztahově propojeného Dubí atd.) a Děčín (52 tis. obyv.), v jižní polovině konurbace Most (67,5 tis. obyv.) a Chomutov (včetně Jirkova se 71,5 tis. obyv.). K nim lze zařadit vedlejší jádra oblasti s významnou mikroregionální působností – Litoměřice (23,5 tis. obyv.), Litvínov (27 tis. obyv.), Bílina (16 tis. obyv.), Kadaň (téměř 18 tis. obyv.) a Klášterec nad Ohří (15,5 tis. obyv.).

Vysoká koncentrace „tradičních“ útlumových průmyslových odvětví a oblastí těžby hnědého uhlí ovlivnila současný stav území, které se podobně jako Ostravsko potýká s vysokou mírou

¹⁵ Pro ostravský metropolitní region jsou typické stejné trendy jako pro celý kraj.

¹⁶ K roku 2001 jich dojíždělo z jiných krajů cca 8 tis.

¹⁷ Podle Sčítání lidu, domů a bytů 2001 dojíždělo do škol v Jihomoravském kraji přes 25 tis. studentů.

nezaměstnanosti a nedostatkem pracovních příležitostí, z čehož plyne vyšší míra vyjíždění za prací mimo místo trvalého bydliště. Přes veškeré problémy je však ekonomické základna oblasti ze značné míry založena na tradičních odvětvích – např. chemickém (Ústí nad Labem) či sklářském (Teplice) průmyslu, v jižní části těžbou hnědého uhlí a energetikou. Samotné krajské město Ústí nad Labem také působí v rámci oblasti jako centrum vysokého školství s 9,5 tis. studenty.

Nejvýznamnější přepravní poptávku z oblasti lze identifikovat ve směru do pražského metropolitního regionu (jak pracující tak studenti). Sekundární přepravní proudy, které jsou výrazně nižší, lze identifikovat do Plzně (cca 10 % proudu do Prahy), Liberce a Brna, přičemž jejich motivem je dojíždění do školských zařízení.

Hradecko-pardubický metropolitní region (250 tis. obyv.)

Hradecko-pardubický metropolitní areál představuje typické dvojjaderné území, s výraznou dominancí a vysokou vztahovou provázaností obou hlavních center – Hradce Králové (94,5 tis. obyv.) a Pardubic (90,5 tis. obyv.). V rámci této oblasti lze vymezit také vedlejší jádra, která jsou centry mikroregionů, jež spádují do hlavního aglomeračního prostoru. Jedná se především o Chrudim (23,5 tis. obyv.) a Přelouč (8,5 tis. obyv.). Další sídla oblasti jsou již pod výrazným vlivem jednoho z hlavních jader – např. Holice (6,5 tis. obyv.) a Lázně Bohdaneč (3,5 tis. obyv.) mají výrazný spád do Pardubic; Třebechovice pod Orebem (5,8 tis. obyv.) do Hradce Králové; Slatiňany (4 tis. obyv.) do Chrudimi a Pardubic. Mimo vymezenou metropolitní oblast jsou další větší sídla, které spádují do hlavních jader oblasti, např. Jaroměř a Chlumec nad Cidlinou do Hradce Králové.

Hradecko-pardubická aglomerace se v rámci celorepublikového srovnání vyznačuje širokou základnou ekonomických odvětví, nižší mírou nezaměstnanosti a dostatkem pracovních příležitostí, a to i přesto, že se území dotkly dopady transformujících se odvětví průmyslu. V současné době se kromě tradičních průmyslových odvětví (především chemický, elektrotechnický, potravinářský průmysl) přidávají odvětví nová, zaměřená především na terciérní a kvartérní aktivity (různé služby, obchod). Samotná krajská města Hradec Králové a Pardubice jsou centry vysokého školství s 12 tis., resp. 9,5 tis. studenty.

Za hlavní dálkový přepravní proud lze jednoznačně označit směr do Prahy, po kterém následuje (vzhledem k proudu do Prahy) pětina přepravní intenzita do Brna a zhruba desetina ve směru Liberec a Olomouc.

Olomoucký metropolitní region (230 tis. obyv.)

Olomoucký metropolitní region je územím, kde hlavní sídelní prostor tvoří krajské město Olomouc (101 tis. obyv.) společně s Prostějovem (přes 47 tis. obyv.) a Přerovem (47 tis. obyv.). Mezi další mikroregionální centra se řadí Šternberk (14 tis. obyv.) a Lipník nad Bečvou (8,5 tis. obyv.). Již populačně menší obce jsou některé obce především na východ od hlavního jádra (Hlubočky, Velká Bystřice atd.).

Jedná se o oblast s průměrnými hodnotami výše mezd a míry nezaměstnanosti, s relativně širokou ekonomickou základnou zahrnující tradiční zemědělskou výrobu, potravinářský průmysl, oděvní průmysl, výroba strojů a zařízení atd. K tomu se samozřejmě podobně jako v celé České republice rozvíjejí terciérní aktivity, ke kterým lze mimo jiné také řadit Univerzitu Palackého v Olomouci (téměř 20,5 tis. studentů).

Také vzhledem k výhodné geografické i dopravní poloze vychází z oblasti několik významných přepravních proudů. Mezi denní frekvenci je možné započítat nejvýznamnější proud s centry zlínského metropolitního regionu (především s Kroměřížskem). Hlavní meziregionální přepravní proudy směřují do Prahy a do Brna (cca 2/3 objem proudu do Prahy), po nichž následuje ostravská aglomerace (cca polovina, resp. 1/3 u proudu do Prahy).

Plzeňský metropolitní region (215 tis. obyv.)

Dominantním centrem plzeňského metropolitního regionu je krajské město Plzeň, ve kterém žije téměř třetina obyvatel celého Plzeňského kraje (tj. 169 tis. obyv.). Výrazně populačně menší než centrum oblasti jsou významnější města v jeho zázemí. Jedná se zejména o Rokycany (14 tis. obyv.), které lze

označit za vedlejší jádro oblasti a další sídla – Nýřany (6,8 tis. obyv.), Dobřany (6 tis. obyv.), Třemošná (5 tis. obyv.), Starý Plzenec (4,5 tis. obyv.) atd.

Oblast Plzeňska je v souvislosti s vlastním ekonomickým profilem spojována s tradičním potravinářským (Prazdroj, Stock, Bohemia Sekt), strojírenským průmyslem (Škoda), průmyslem keramických hmot v Horní Bříze, Chlumčanech atd., a nově se na průmyslových zónách, s podporou zahraničních investorů, rozvíjejícím elektrotechnickým průmyslem. Krajské město Plzeň je také centrem vysokého školství v oblasti (19,5 tis. studentů).

Hlavní meziregionální přepravní poptávka z Plzně je jednoznačně orientována na Prahu, dále na České Budějovice a Brno (cca 5 % proudu do Prahy; především školská dojíždka). V rámci kraje jsou rovněž významné vztahy s dalšími centry rámci denní dojíždky – Stříbro, Domažlice, Klatovy.

Zlínský metropolitní region (180 tis. obyv.)

Hlavní jádro oblasti je uvažováno v rozsahu aglomerace Zlína (75,5 tis. obyv.) a Otrokovice (18,5 tis. obyv.). Další významná města se nacházejí v zázemí aglomerace, přičemž jejich populační velikost je daleko nižší než velikost jádra – Napajedla (7,5 tis. obyv.), Vizovice (4,5 tis. obyv.), Fryšták (3,5 tis. obyv.). V severozápadní části regionu plní funkci jádra Kroměříž (29 tis. obyv.), vztahově provázaný s Holešovem (12 tis. obyv.) a dalšími středisky – Hulínem (7 tis. obyv.) a Chropyní (5 tis. obyv.).

Zlín v minulosti představoval silnou ekonomickou oblast s dominancí velkých průmyslových podniků. Od poloviny 90. let se však potýká s útlumem dříve prosperujících odvětví (výroba obuvi, strojírenství), které v současnosti reprezentuje především chemický a gumárenský průmysl (Otrokovice, Napajedla, Chropyně). V souvislosti s krajskou funkcí Zlína se začaly rozvíjet spíše terciérní aktivity (služby, obchod), které reprezentuje také Univerzita Tomáše Bati s cca 9,5 tis. studenty.

Hlavní meziregionální přepravní poptávka ze zlínského metropolitního regionu je orientována na Prahu, poté následuje směr do Brna (zhruba 2/3 proudu do Prahy), a již s vyšším odstupem do olomoucké a ostravské metropolitní oblasti. Z hlediska denní frekvence dojíždění jsou významné vazby s uherskohradištskou aglomerací a jižní částí olomouckého regionu (Přerovskem).

Liberecký metropolitní region (175 tis. obyv.)

Jádrem libereckého metropolitního regionu je sídelní aglomerace krajského města Liberce (102 tis. obyv.) a Jablonce nad Nisou (téměř 45,5 tis. obyv.). Další významná centra se nacházejí především v západovýchodním směru oblasti – Chrastava (6 tis. obyv.) a Hrádek nad Nisou (7,5 tis. obyv.) západně od jádra oblasti a Tanvald (včetně Desné 10,5 tis. obyv.) a jeho okolí na východ od Liberce.

Ekonomická základna oblasti již není orientována na textilní průmysl jako v minulosti. Vyznačuje se širokou diverzifikací, z níž vyčnívá především automobilový, plastikářský průmysl (Liberec) a průmysl skla, keramiky a porcelánu (Jablonec n.N.). Důležitou složkou hospodářského rozvoje oblasti je cestovní ruch, který je možné vzhledem k výhodné geografické poloze provozovat téměř celoročně (především však v letní a zimní sezóně). Turistická atraktivita poté ovlivňuje zvýšenou přepravní poptávku v hlavních sezónách, která se soustřeďuje zejména v urbanizačních oblastech severních a východních Čech a především v Praze¹⁸. Vyzdvihnout je nutné také rychle se rozvíjející Technickou univerzitu v Liberci s 9,5 tis. studenty.

Za hlavní meziregionální přepravní vazbu lze jednoznačně označit směr do Prahy, po kterém následuje (vzhledem k proudu do Prahy) pětina přepravní intenzity do Mladé Boleslavi, dále do ústecké, hradecko-pardubické a brněnské oblasti (vesměs dojíždka do vysokých škol). V rámci kraje jsou rovněž patrné vztahy s Českou Lípou a Turnovem.

Karlovarský metropolitní region (140 tis. obyv.)

¹⁸ Významnou část víkendového (zejména pátek a neděle) přepravního proudu mohou tvořit cesty do tzv. objektů druhého bydlení (chaty a chalupy), jejichž zdroj je ve většině případů v silně urbanizovaných městských oblastech.

Jádrem karlovarského metropolitního regionu je aglomerace krajského města Karlových Varů (51 tis. obyv.), vedle kterého lze vymezit také vedlejší jádra – Sokolov (24,5 tis. obyv.), Ostrov (téměř 17,5 tis. obyv.) a Chodov (14 tis. obyv.) atd. Z hlediska ekonomického profilu lze oblast rozdělit na dvě části – severní a jižní. Severní část tvoří Karlovy Vary se zázemím a oblast Ostrova. Zejména pro krajské město je z hlediska odvětvové struktury hospodářství typický kromě tradičních oborů (např. výroba porcelánu) vysoký podíl služeb souvisejících s místním lázeňstvím a cestovním ruchem (nejen v Karlových Varech, ale např. také v Lokti). Jižní část oblasti je z významných sídel tvořena Sokolovem a Chodovem. Jedná se o vysoce industrializované území zaměřené na těžbu a energetiku, ve kterém v posledních deseti letech proběhly mimořádné strukturální změny, jejichž dopadem byla např. vysoká míra nezaměstnanosti proti průměru České republiky.

Hlavní přepravní poptávka z oblasti je orientována na Prahu, poté následuje směr do sousedních regionů – plzeňské (zhruba 1/3 proudu do Prahy) a chebské aglomerace. Minoritní jsou poté proudy do dalších oblastí, které souvisejí především se školní dojížděnkou (především do Ústí nad Labem, Českých Budějovic a Brna).

Českobudějovický metropolitní region (115 tis. obyv.)

Dominantním centrem českobudějovického metropolitního regionu je krajské město České Budějovice (95 tis. obyv.). Výrazně populačně menší než centrum oblasti jsou významnější sídla v zázemí – Hluboká (5 tis. obyv.), Lišov (4 tis. obyv.), popřípadě Zliv (3,5 tis. obyv.).

Samotné centrum oblasti a jeho zázemí má poměrně širokou ekonomickou základnu s různými odvětvími zpracovatelského průmyslu (potravinářský, dřevozpracující, papírenský ad.) a terciérními aktivitami (např. 6 ústavů AV ČR, Jihočeská univerzita – 12,5 tis. studentů). Mezi ně lze zařadit také cestovní ruch, který je výrazně spojen s přilehlými oblastmi – Českým Krumlovem, oblastí Třeboňska a Lipenska (dominance letní sezóny).

Za hlavní dálkový přepravní proud lze jednoznačně označit vazbu s Prahou, po které následuje proud do Brna a Plzně (zhruba 15 % objemu proudu do Prahy). V rámci krajských vztahů dominuje spojení s Tábořem.

1.3.2 Ostatní „nemetropolitní“ regiony

Mladoboleslavský region (75 tis. obyv.)

Hlavním centrem oblasti je Mladá Boleslav (44 tis. obyv.), která má vzhledem ke své výjimečné pracovní funkci výraznou spádovou oblast. Do té lze zařadit Mnichovo Hradiště (8,5 tis. obyv.), Benátky nad Jizerou (7,5 tis. obyv.), Bělou pod Bezdězem (5 tis. obyv.) a Bakov nad Jizerou (5 tis. obyv.).

Ekonomická struktura oblasti je založena na automobilovém závodu Škoda Auto (cca 30 tis. zaměstnanců) a dalších navazujících výrobních. Mladá Boleslav si vzhledem ke svému ekonomickému potenciálu vytváří širokou spádovou pracovní oblast.

Z hlediska poptávky po dopravě je zřejmá největší intenzita směrových proudů z mladoboleslavské urbanizační oblasti do pražského metropolitního areálu a v menší míře také do liberecké urbanizační oblasti.

Vsetínsko-Valašskomeziříčský region (80 tis. obyv.)

Vsetínsko-meziříčská urbanizační oblast představuje území se dvěma hlavními jádry – Vsetínem (27 tis. obyv.) a Valašským Meziříčím (27 tis. obyv.). Kromě dvou hlavních jader je obyvatelstvo výrazně koncentrováno zejména v údolí Rožnovské Bečvy (v ose Valašské Meziříčí – Zubří – Rožnov pod Radhoštěm). Jedná se především o Rožnov pod Radhoštěm (17 tis. obyv.) a Zubří (5,5 tis. obyv.).

Ekonomická základna oblasti je založena především na tradičních průmyslových odvětvích – zejména na chemickém (Valašské Meziříčí, Zubří), elektrotechnickém (Valašské Meziříčí, Rožnov p. R.) a strojírenském průmyslu (Vsetín). K charakteristice oblasti je nutno připočítat také potenciál cestovního ruchu, který je reprezentovaný zejména Moravskoslezskými Beskydmi a Javorníky či jinými atrakcemi (např. Valašské muzeum v přírodě Rožnov p. R.).

Hlavní meziregionální přepravní poptávka z urbanizační oblasti je orientována na Prahu, Brno, Ostravu a Olomouc (pořadí odpovídá intenzitě a významu). Přepravní vazby s vyšší denní frekvencí lze identifikovat mezi Valašskomeziříčskem, Hranickem a Novojičínem; Rožnovskem a Frenštátskem; Vsetínskem a Zlínskem.

Opavský region (75 tis. obyv.)

Dominantním centrem oblasti, která je v některých případech zařazována k ostravskému metropolitnímu areálu, je statutární město Opava (58,5 tis. obyv.). Další významné sídla se nacházejí v zázemí jádra. Jedná se o Kravaře (téměř 7 tis. obyv.) a Hradec nad Moravicí (5,5 tis. obyv.).

Opava a její blízké zázemí se vyznačují relativně širokou ekonomickou základnou, která se opírá o zpracovatelský průmysl (chemický, farmaceutický, potravinářský ad.) a vzhledem ke své regionální působnosti také o služby. Tu zastupuje, z hlediska přepravních vztahů relativně důležitá, tamní Slezská univerzita se 4 tis. studenty.

Z hlediska poptávky po dopravě je zřejmá největší intenzita denních směrových proudů z Opavy do sousedních oblastí Ostravska a v menší míře také Krnovska. Hlavní přepravní proudy nedenní frekvence v meziregionálním spojení z Opavy lze identifikovat do Prahy, Brna a Olomouce (pořadí odpovídá intenzitě a významu).

Novojičínský region (75 tis. obyv.)

Oblast z jihu navazuje na ostravský metropolitní areál. Jedná se o území se dvěma hlavními jádry – Novým Jičínem (24 tis. obyv.) a Kopřivnicí (23 tis. obyv.). Ve východní části oblasti lze identifikovat vedlejší jádro s mikroregionální působností – Frenštát pod Radhoštěm (11 tis. obyv.), v severní části další významné sídlo – Příbor (téměř 9 tis. obyv.).

Odvětвовá struktura hospodářství oblasti je založena především na zpracovatelském průmyslu – potravinářském, oděvním (Nový Jičín) a automobilovém průmyslu (Nový Jičín, Kopřivnice). Východ oblasti (Frenštátsko) je vzhledem k výhodné geografické poloze (blízkost masivu Moravskoslezských Beskyd) hlavní atraktivitou cestovního ruchu v oblasti.

Hlavní přepravní poptávka z oblasti je orientována na sousední oblasti Ostravska, Valašskomeziříčska a Rožnovska (zejména silná vazba Rožnov pod Radhoštěm – Frenštát pod Radhoštěm), přičemž frekvence proudu je často denní. V rámci meziregionálních směrů lze přepravní poptávku identifikovat především do Prahy a Brna, v menší míře do Olomouce.

Uherskohradištský region (65 tis. obyv.)

Hlavní jádro oblasti tvoří Uherské Hradiště (25,5 tis. obyv. + Staré Město (7) a Kunovice (5,5)), které je doplněno vedlejším centrem – Uherským Brodem (17 tis. obyv.) na východě oblasti. V území ohraničeném uvedenými centry se nadto nachází řada sídel s vyšším počtem obyvatel (3 tis. a více). Jedná se např. o Hluk, Vlčnov, Nivnici atd.

Oblast se vyznačuje relativně širokou ekonomickou základnou, přes zemědělské aktivity, odvětví zpracovatelského průmyslu – strojírenský, zbrojařský či potravinářský až k terciérním aktivitám. Mezi ně lze zařadit také služby, které jsou navázány na atraktivitu cestovního ruchu (např. Buchlovice, Buchlov či nedaleké lázně Luhačovice).

Z hlediska poptávky po dopravě je největší intenzita směrových proudů do zlínského metropolitního regionu (i denní frekvence), v menší míře také do Prahy a Brna.

Kolínský region (65 tis. obyv.)

Oblast představuje území dvou jader – Kolína (31 tis. obyv.) a Kutné Hory (21 tis. obyv.), z jihu doplněných Čáslaví (10 tis. obyv.). V některých případech je jako součást oblasti uváděno také pokračování přirozené osy Poděbrady – Nymburk.

Oblast je z hlediska odvětvové struktury hospodářství relativně diverzifikovaná, s různými obory – např. potravinářský průmysl v Kutné Hoře, nově výroba automobilů v Kolíně. Doplňkem je také oblast služeb – např. atraktivita cestovního ruchu (Kutná Hora).

Oblast je vzhledem ke své geografické poloze a možnostem dopravní infrastruktury výrazně orientovaná na Prahu (často s denní frekvencí dojížděky). Další přepravní proudy, avšak výrazně nižší intenzity, lze identifikovat ve směru do hradecko-pardubické aglomerace a dále pak do mladoboleslavské a brněnské aglomerační oblasti.

Jihlavský region (55 tis. obyv.)

Jádrem oblasti je Jihlava (51 tis. obyv.), v jejíchž zázemí není žádné významné aglomerované sídlo. Nosným odvětvím hospodářství oblasti je průmysl strojírenský, podíl má také potravinářský průmysl. Významný podíl patří také terciérním aktivitám, které často souvisejí s krajským statutem města, ale také např. se školskými zařízeními.

V poptávce po meziregionální přepravě z oblasti jasně dominuje směr do Prahy, poté směr do Brna (cca polovina intenzity proudu do Prahy) a s výrazným odstupem pak proudy převážně motivované dojížděkou do vysokých škol (České Budějovice, Hradec Králové+Pardubice, Olomouc). Přepravní poptávku s převážně denní frekvencí je pak možné identifikovat s ostatními městy kraje Vysočina, především s Havlíčkovým Brodem.

Českolipský region (65 tis. obyv.)

Hlavním jádrem oblasti je Česká Lípa (38 tis. obyv.). K tomu je obyvatelstvo také koncentrováno v severní části oblasti v ose Kamenický Šenov (4 tis. obyv.) – Nový Bor (12,2 tis. obyv.) – Cvikov (4,5 tis. obyv.). Českolipsko se řadí mezi oblasti s tradičně rozvinutým zpracovatelským průmyslem, přičemž mezi nejvýznamnější patří sklářská výroba a dále se rozvíjející strojírenské výroby zaměřené na automobilové díly a doplňky (Česká Lípa).

Hlavní meziregionální přepravní poptávka z urbanizační oblasti je orientována na Prahu, Liberec, východní část Ústeckého metropolitního regionu – Děčínsko, Mladou Boleslav a aglomeraci Rumburk-Varnsdorf, přičemž u posledních tří vazeb se často jedná o proces s denní frekvencí.

Šumperský region (60 tis. obyv.)

Hlavní prostor koncentrace obyvatel se nachází v ose Zábřeh (14 tis. obyv.) – Postřelmov (3,3 tis. obyv.) – Bludov (3,2 tis. obyv.) – Šumperk (27,5 tis. obyv.) – Rapotín (3,2 tis. obyv.), přičemž hlavní střediskovou funkci oblasti plní Šumperk.

Ekonomická základna oblasti je relativně široká, s vyšším podílem zpracovatelského průmyslu (kovovýroba, strojírenství, výroba elektrických strojů, dopravních prostředků ad.). Oblast je také vzhledem ke své „vstupní“ poloze do Jeseníků významná z hlediska cestovního ruchu a dalších návazných aktivit (ubytovací služby, lázeňství ve Velkých Losinách atd.).

Táborský region (55 tis. obyv.)

Jádrem oblasti, která se vyznačuje relativně širokou ekonomickou základnou je aglomerace Tábora (35 tis. obyv.), Sezimova Ústí (7,3 tis. obyv.) a Plané nad Lužnicí (3,8 tis. obyv.). Hlavní meziregionální přepravní poptávka z urbanizační oblasti je orientována do Prahy, v daleko nižší intenzitě do Plzně a Brna (dojížděka do vysokých škol – cca 10 % intenzity proudu do Prahy). Přepravní vazby s vyšším zastoupením denní frekvence lze identifikovat s českobudějovickým metropolitním regionem.

Náchodský region (55 tis. obyv.)

Hlavním jádrem oblasti je Náchod (20,5 tis. obyvatel), který v oblasti doplňují relativně rovnocenná města – Nové Město nad Metují (9,9 tis. obyv.), Červený Kostelec (8,5 tis. obyv.) a Hronov (6 tis. obyv.). Oblast se vyznačuje relativně širokou ekonomickou základnou, včetně potenciálu cestovního ruchu.

Za hlavní přepravní proudy z oblasti lze označit proud do hradecko-pardubické aglomerace a do sousedního Trutnova, který má většinou charakter denní frekvence. V poptávce po meziregionální přepravě z oblasti jasně dominuje směr do Prahy, s výrazným odstupem následuje směr do Brna a Liberce.

1.4 Hodnocení přepravních vztahů mezi metropolitními regiony a významnými aglomeracemi v České republice

Nejintenzivnější přepravní proudy se v České republice vyskytují v rámci jednotlivých vztahů center v metropolitních regionech, kde existuje výrazná denní dojíždka do hlavního/vedlejšího jádra oblasti. Za absolutně nejvyšší proudy v rámci České republiky lze označit dva výrazně se vymykající zbytku. Jedná se o dojíždkový proud z Kladna do Prahy (9,2 tis. osob, z toho 7,6 tis. denně) a proud z Havířova do Ostravy (téměř 8 tis. osob, z toho 7,4 tis. denně). Velmi zjednodušeně lze uvést, že nejsilnější mezistřediskové proudy se v České republice vyskytují v pražském metropolitním areálu ve směru do Prahy (např. z Kladna, Říčán, Brandýse n. L.-Staré Boleslavi, Neratovic, Kralup n. Vlt. atd.), v ústeckém metropolitním regionu (z Jirkova do Chomutova, z Litvínova do Mostu, z Krupky do Teplic atd.), v ostravském metropolitním areálu (z Havířova do Ostravy, z Frýdku-Místku do Ostravy, z Havířova do Karviné atd.), v brněnském metropolitním areálu (z Blanska, Šlapanic a Kuřimi do Brna) a také v rámci metropolitních regionů se dvěma jádry, které jsou významně vztahově provázány (především Zlín – Otrokovice, Liberec – Jablonec nad Nisou, Pardubice – Hradec Králové atd.). Zabezpečení uvedených přepravních proudů je vzhledem k jejich charakteru především úkolem příměstské, popř. regionální dopravy, přičemž dálková a meziregionální doprava v těchto relacích plní obslužnou funkci pouze doplňkově.

Pro základní hodnocení intenzity a směřování dálkových přepravních proudů byla provedena hrubá analýza dojíždkových vazeb mezi vymezenými metropolitními regiony, která je interpretována v následujících podkapitolách v rozdělení na denní a celkovou („nedenní“) frekvenci.

1.4.1 Hlavní dálkové a nadregionální přepravní vztahy – denní frekvence

Nejvýznamnější denní vztahy v dálkové a meziregionální dopravě se vyskytují především mezi sousedícími metropolitními regiony, jejichž vzájemná poloha v dopravních sítích a nabídka veřejné dopravy umožňuje dojíždění v cca hodinové časové dostupnosti. V Čechách jasně dominují nejintenzivnější proudy směřující radiálně do Prahy. Především se jedná o vazby s kolínským a mladoboleslavským regionem, v menší míře pak s hradecko-pardubickou aglomerací (především Pardubice), ústeckou metropolitní oblastí (zejména Litoměřice a Lovosice) a plzeňským metropolitním regionem (Rokycany), atd. V rámci Česka lze další významné meziregionální přepravní proudy identifikovat především mezi částmi vybraných metropolitních regionů, hlavně v Podkrušnohoří a dále ve směru Česká Lípa (např. Ostrov – Kadaň, Děčín – Česká Lípa), ve směru Mladá Boleslav (z Českolipska, Kolínska, Liberecka), do hradecko-pardubické aglomerace (z Náchodsko, Kolínska) a u vazby České Budějovice – Tábor.

Na Moravě a ve Slezsku nelze identifikovat hlavní směr denních meziregionálních vztahů tak jak je tomu v Čechách v případě Prahy. Nejintenzivnější denní přepravní proudy se vyskytují převážně v blízkosti aglomeračních prostor všech krajských měst. Jedná se především o vazby ostravského metropolitního regionu se sousedním Opavskem a Novojičínskem, Valaško-meziríčskem a Novojičínskem, Šumperskem a Olomouckem, a dále vazby v ose Novojičínsko – Olomoucko – Přerovsko – Zlínsko – Uherskohradištsko. V případě brněnské aglomerace jsou charakteristické radiální vazby z regionálních center (Břeclav, Hodonín, Vyškov, Boskovice), popřípadě i z oblastí mimo Jihomoravský kraj (Žďársko, Třebíčsko).

1.4.2 Hlavní dálkové a nadregionální přepravní vztahy – celkové

Nejvýznamnější meziregionální přepravní proudy se v České republice vyskytují mezi metropolitními regiony, kdy v zásadě platí, že rozhodujícím faktorem dojíždky není časová dostupnost (jako u denní dojíždky), ale význam cílového střediska. Z hlediska diferenciací v rámci Česka lze jednoznačně identifikovat nejsilnější proudy do metropolitních regionů Prahy a Brna, s odstupem do dalších krajských měst. Zdroje dojíždky jsou přitom opět nejvýznamnější metropolitní regiony krajských měst, Ostravsko a oblast Podkrušnohoří. Charakteristickým znakem nedenních dojíždkových proudů je významný podíl studentů a učňů, který v mnoha případech překračuje hranici 50 %. Především je tomu tak u dojíždky do Brna (např. Praha – Brno, Ostrava – Brno, Olomouc – Brno, Zlín – Brno atd.) vzhledem k široké nabídce vysokých škol. Naopak na celkovém proudu do Prahy se ve většině případů

významně podílí dojíždka za prací. Uvedené nejvýznamnějších dálkové dojíždkové proudy jsou uvedeny v tab. 1. Přestože jsou hodnoty vztaženy pouze k úrovni administrativních obvodů obcí, dávají základní informaci o směrové orientaci hlavních přepravních proudů v České republice.

Tab. 1: Směrové dálkové proudy dojíždky nad 500 osob (bez určení frekvence)

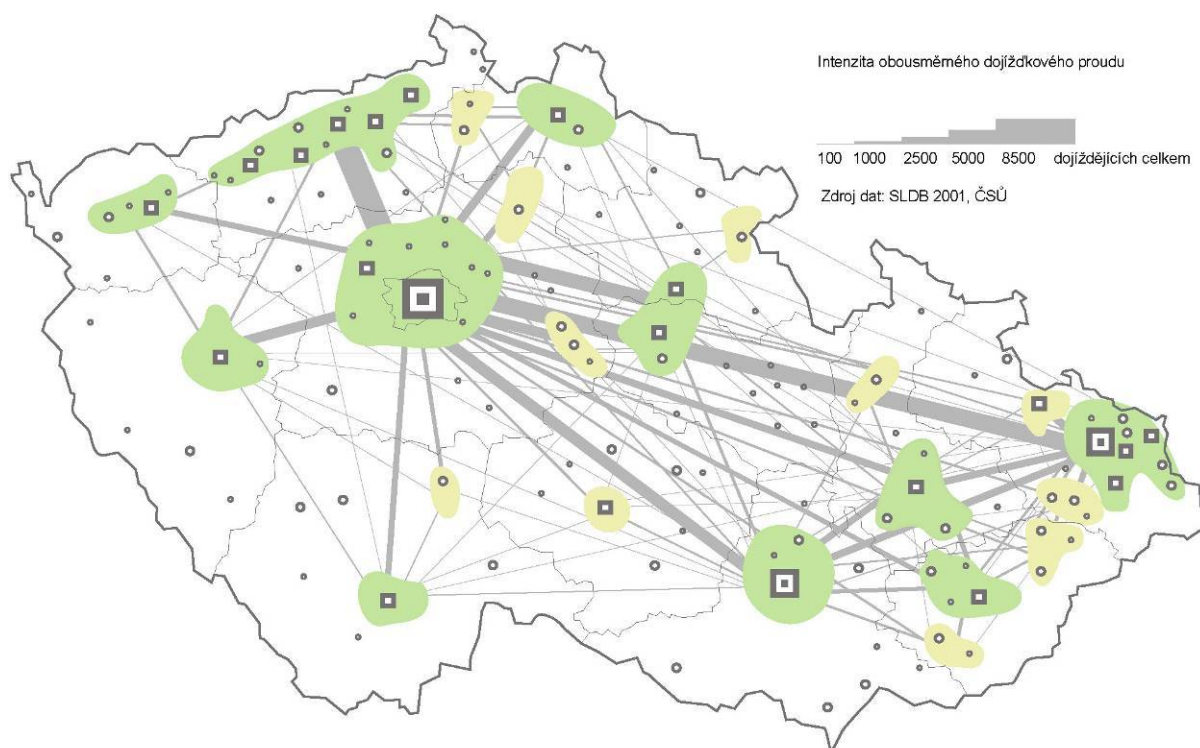
Obec vyjíždky	Obec dojíždky	Počet osob celkem	v tom		
			do zaměstnání	do škol	do škol (%)
Brno	Praha	2466	1925	541	22
Ostrava	Praha	2351	1656	695	30
Plzeň	Praha	2083	1502	581	28
Pardubice	Praha	1679	1070	609	36
Hradec Králové	Praha	1620	1021	599	37
Liberec	Praha	1601	960	641	40
České Budějovice	Praha	1513	760	753	50
Ústí nad Labem	Praha	1400	933	467	33
Tábor	Praha	1177	804	373	32
Karlovy Vary	Praha	1034	568	466	45
Praha	Brno	1010	410	600	59
Ostrava	Brno	1008	392	616	61
Olomouc	Praha	995	706	289	29
Most	Praha	965	671	294	30
Zlín	Praha	934	535	399	43
Mladá Boleslav	Praha	911	626	285	31
Písek	Praha	865	583	282	33
Chomutov	Praha	855	584	271	32
Praha	Plzeň	854	346	508	59
Jihlava	Praha	766	470	296	39
Louny	Praha	765	581	184	24
Jablonec nad Nisou	Praha	744	386	358	48
Havířov	Praha	743	566	177	24
Teplice	Praha	740	491	249	34
Olomouc	Brno	649	284	365	56
Havlíčkův Brod	Praha	646	445	201	31
Třebíč	Praha	618	360	258	42
Žatec	Praha	604	472	132	22
Frýdek-Místek	Praha	597	395	202	34
Prostějov	Brno	575	283	292	51
Zlín	Brno	570	183	387	68
Přerov	Praha	556	388	168	30
Opava	Praha	554	403	151	27
Trutnov	Praha	541	298	243	45
Strakonice	Praha	529	318	211	40
Žďár nad Sázavou	Praha	518	316	202	39

Zdroj: SLDB 2001, ČSÚ

Pro bližší hodnocení dojížďkových vztahů byla v rámci vymezených metropolitních a ostatních regionů provedena základní analýza, do které vstupovala všechna sídla metropolitních regionů, v nichž žije více než 10 tisíc obyvatel. Toto zjednodušení mohlo dílčím způsobem omezit význam některých menších regionů, které jsou složeny z více menších center (např. Náchodsko, Uherskohradištsko). Vzhledem k rozsahu dodatečných výpočtů však byla tato skutečnost zanedbána, přičemž nepředpokládáme zásadní dopady na získané výsledky. Mezi vybranými sídly pak byla zjištěna intenzita dojížďkového proudu v obou směrech, která byla následně vztažena k dalším proudům z/do metropolitního regionu. Tímto způsobem byly zjištěny hlavní přepravní vztahy mezi metropolitními regiony, které jsou patrné z obr. 2.

Na základě získaných výsledků se ukázalo, že za hlavní přepravní proudy v rámci České republiky lze označit vazbu pražského metropolitního regionu s ústeckým (8500 dojíždějících), ostravským (5700), hradecko-pardubickým (4800) a brněnským metropolitním regionem (4000). S mírným odstupem následují další radiální vztahy do pražského metropolitního regionu – z plzeňské (3500), kolínské (3500) a liberecké (3000) aglomerace. Výraznou dominanci Prahy dokládá skutečnost, že zbylé dojížďkové proudy vyjma radiálních do Prahy jsou řádově odlišné, především se jedná o tangenciální vztahy sousedních metropolitních regionů – ústeckého s libereckým (1000 dojíždějících), českolipským (900), plzeňským (900), karlovarským (800); libereckého s mladoboleslavským (800) a českolipským (800), atd.

Obr. 2: Dojížďkové vztahy mezi metropolitními regiony v České republice (nad 100 dojíždějících)



Jinak je tomu na Moravě a ve Slezsku, kde nejsou rozdíly mezi jednotlivými proudy tak významné. Hlavní proudy jsou mezi největšími aglomeracemi – Brněnskou a Ostravskou (2500 dojíždějících), Ostravskou a Olomouckou (2500) a Brněnskou a Olomouckou (2300). Významné proudy jsou rovněž v rámci sousedních regionů severní Moravy s převažujícím regionálním charakterem vztahů – ostravský metropolitní region s opavským (2700) a novojičínským (2000). S menším odstupem následují vazby se zlínským metropolitním regionem a olomouckým (1600 dojíždějících), brněnským (1500) a sousedním uherskohradištským (1300).

Hodnocení prokázalo, že hlavní přepravní proudy v České republice lze identifikovat především v radiálním směru do Prahy a v ose Praha – Hradec Králové/Pardubice – Olomouc – Ostravsko/střední Morava a Praha – Brno. Na Moravě a ve Slezsku tvoří základní kostru přepravní poptávky osa Brno – Olomoucko a Přerovsko – Ostravsko. Řádově nižší intenzita přepravních vztahů je u spojnic

tangenciálního charakteru v Čechách. Na Moravě jsou tyto hodnoty vyšší, avšak vzhledem k územní koncentraci a vzájemné blízkosti se jedná často o vztahy ve větší míře regionálního než meziregionálního charakteru.

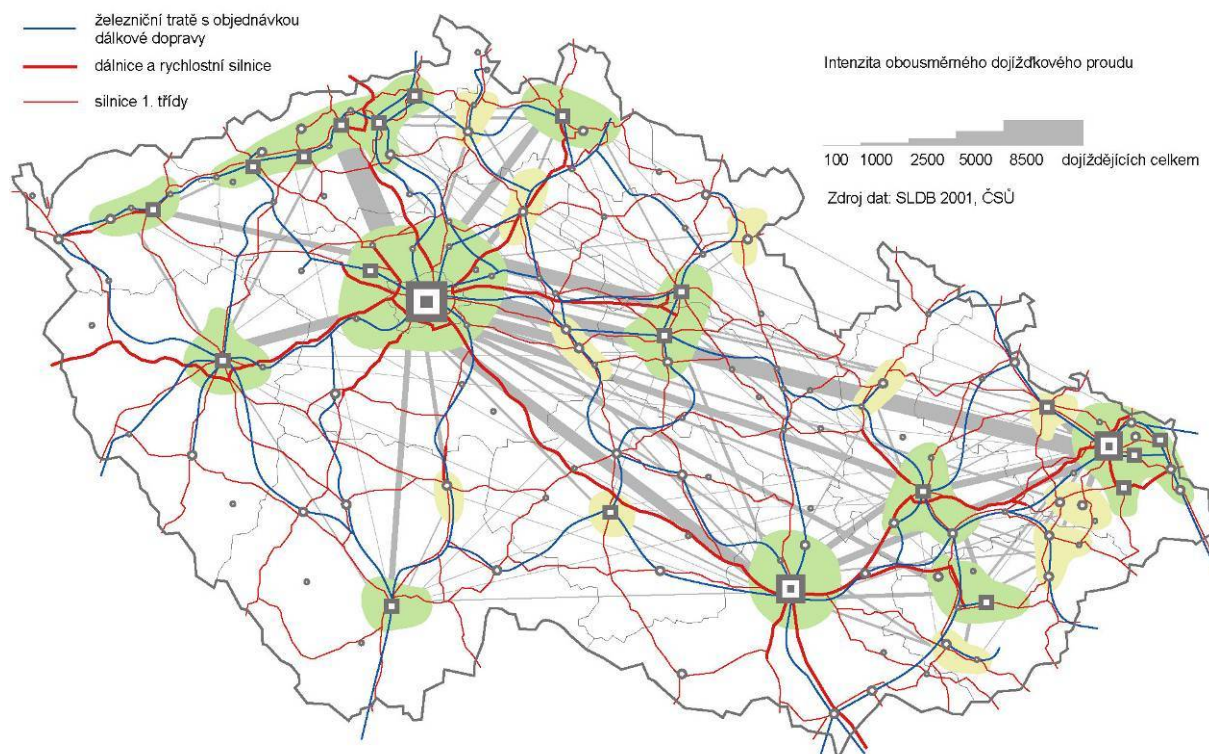
1.5 Možnosti dopravní infrastruktury při zabezpečování přepravních vztahů mezi metropolitními regiony v České republice

Způsob zabezpečení poptávky po přepravě mezi metropolitními regiony vychází z možností a limitů stávající dopravní infrastruktury. Je zřejmé, že kvalita dopravní obsluhy a dopravní dostupnosti jednotlivých sídel/oblastí je výrazně ovlivněna jejich polohou v dopravní síti, která především v případě železničních tratí vychází z potřeb v době jejich vzniku nikoliv ze současného významu center. Tato skutečnost způsobuje, že řada významných středisek nedisponuje kvalitním napojením na hlavní centra osídlení, naopak některá menší střediska lokalizovaná na významném dopravním koridoru mají dopravní polohu výrazně lepší, než jim určuje jejich regionální význam.

V případě silniční sítě v současné době chybí kvalitní napojení na dálniční síť v Čechách ve spojení Prahy s Ústeckem (D8 do Lovosic), Karlovarskem a Českobudějovickem, v případě Moravy na Zlínsku a částečně Ostravsku¹⁹. K tomu chybí některá propojení stávajících komunikací, především paralelní západovýchodní trasa Hradec Králové – Svitavy – Mohelnice, která by převzala významnou část intenzity dopravy v relaci Praha – Ostravsko z frekventované dálnice D1.

U železniční sítě jsou v současnosti ve výstavbě chybějící radiální spojení do Prahy z Plzně a Českých Budějovic. Z hlediska stávající konfigurace železniční sítě a časové nekonkurenceschopnosti vůči silniční dopravě nelze efektivně zajistit spojení Praha – Liberec, Praha – Jihlava, Praha – Karlovy Vary, popřípadě Praha – Znojmo, které jsou primárně zajišťovány veřejnou linkovou dopravou. Konkurenceschopné jsou naopak vybrané relace, ve kterých není silniční síť přizpůsobena aktuálním potřebám, především právě spojení severu Moravy s pražským a hradecko-pardubickým metropolitním regionem.

Obr. 3: Dopravní infrastruktura a dojížděkové vztahy mezi metropolitními regiony v České republice

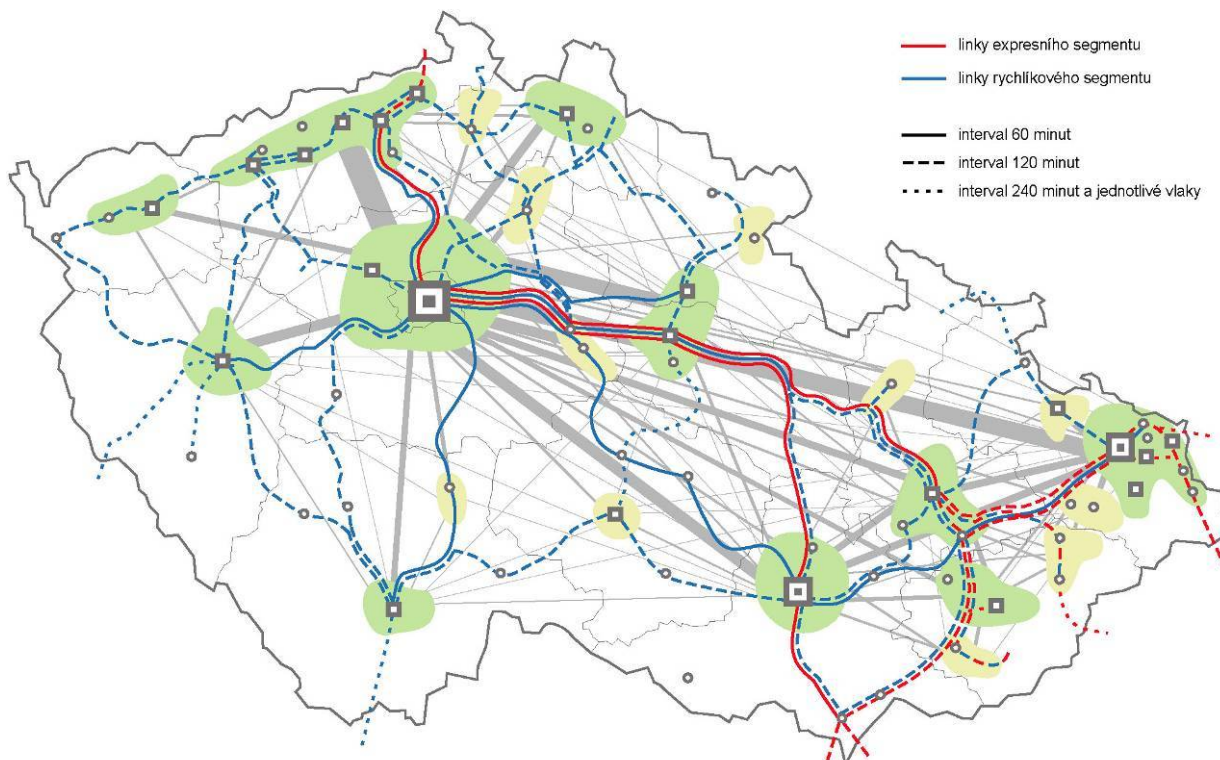


¹⁹ U všech uvedených krajských měst je však již dálnice/rychlostní silnice ve výstavbě.

1.6 Doporučená pravidla pro objednávku dálkové a nadregionální dopravy

Na základě předchozích informací lze vymezit relace, u nichž reálná poptávka po přepravě a kvalita drážní infrastruktury umožňuje efektivně zabezpečovat spojení dálkovou a nadregionální železniční osobní dopravou. Vzhledem k odlišnému přepravnímu potenciálu jednotlivých směrů jsou jednotlivé relace segmentovány do tří hlavních skupin v souladu se stávající koncepcí vlaků celostátní dopravy objednávaných Ministerstvem dopravy, tj. dvousegmentová hodinová obsluha, jednosegmentová hodinová obsluha a jednosegmentová dvouhodinová obsluha (interakce mezi dojížděkovými proudy a stávajícími linkami dálkové dopravy je patrná z obr. 4.).

Obr. 4: Dojížděkové vztahy a stávající linkové vedení vlaků dálkové a nadregionální dopravy



1.6.1 Dvousegmentová hodinová dopravní obsluha (1h Ex + 1h R)

První skupinu tvoří spojení nejvýznamnějších sídelních aglomerací České republiky, u kterých je objednávána tzv. dvousegmentová dopravní obsluha. V těchto relacích první segment tvoří tzv. expresní linka (tj. zpravidla vlaky kategorie Ex, popř. IC/EC), rychle spojující hlavní metropolitní regiony a zastavující v jejich centrech²⁰. Druhý přepravní segment tvoří rychlíková linka (zpravidla vlaky kategorie R) zabezpečující především dopravní obsluhu regionálních center na jejich spojnici a zastavující ve všech stanicích, které obsluhuje dálková doprava²¹. U těchto relací zpravidla platí, že obě linky jsou provozovány ve špičkovém intervalu 60 minut, neboť vlivem přepravní diference (výrazné rozdíly v jízdě době, zastavovací koncepci) linky nejsou vzájemně zastupitelné.

²⁰ Jedná se především o aglomerace krajských měst s výhodnou dopravní polohou v železniční síti doplněná některými významnými stanicemi s přestupními vazbami, jako např. Přerov, Břeclav, Kolín apod.

²¹ Zpravidla se jedná o sídla nad 5 000-15 000 obyvatel; zastavení je však podmíněno kombinací několika faktorů: poloha střediska v rámci sítě včetně lokalizace železniční stanice vůči intravilánu střediska; geografická poloha střediska ve vztahu k hierarchicky nadřazenému centru – např. střediska splňující velikostní kritérium lokalizovaná v zázemí velkých sídelních aglomerací by měla být přesto primárně obsluhována příměstskou dopravou; převládající směry pracovní a školské dojížděky apod.

V případech, kdy je to organizačně a technologicky možné, jsou zároveň vlaky expresního segmentu protrasovány do hlavních metropolitních regionů v zahraničí²².

Na základě intenzity přepravních vztahů by měly vlaky expresního segmentu spojoval především Prahu a Ústecko, metropolitní regiony v relaci Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava, Praha – Pardubice – Brno a Brno – Olomouc – Ostrava. V druhé řadě by expresní vlaky na základě přepravní poptávky měly spojoval také ostatní radiální relace do Prahy, tj. Praha – Plzeňsko, Praha – Liberecko, Praha – Karlovarsko, Praha – Českobudějovicko, Praha – Královéhradecko. Realizace druhé skupiny spojení však není jednoznačná, v některých případech ani racionální vzhledem k stávající úrovni drážní infrastruktury – spojení s Libereckem a Karlovarskem, popřípadě alternativní možnosti spojení – Praha – Hradec Králové přes Pardubice.

V současné době je dvousegmentová obsluha zajišťována v relacích Praha – Pardubice – Olomouc/Brno a Praha – Ústí nad Labem, u kterých bylo toto řešení možné i vzhledem k provedené modernizaci infrastruktury, která umožňuje dosáhnout železniční dopravě konkurenceschopnosti vzhledem k jiným způsobům dopravy, zejména individuální automobilové dopravě.

O zavedení dvousegmentové dopravní obsluhy (tj. zavedení expresního vlaku) bude usilováno ve střednědobém výhledu rovněž na dalších tratích po dokončení jejich modernizace, především v úseku Praha – Plzeň, Brno – Ostrava a s ohledem na vývoj přepravní poptávky a nutnou koordinaci spoluúčasti regionálních objednatelů (při zajištění nižšího přepravního segmentu) postupně i na relaci Praha – České Budějovice (v obou případech s protrasováním expresního segmentu do zahraničí). V případě zachování stávajících rozsahů dopravy by k využití modernizace tratí pro cestující mezi krajskými městy téměř vůbec nedošlo a současné spojení vlaky druhého přepravního segmentu by nebylo adekvátní nabídkou vzhledem k jiným způsobům přepravy.

1.6.2 Jednosegmentová hodinová dopravní obsluha (1h R)

Druhou skupinu tvoří relace, u kterých je spojení zabezpečováno jedním segmentem (zpravidla vlaky kategorie rychlík) v hodinovém intervalu v období přepravních špiček. Tyto dopravní služby společně zajišťují jak spojení mezi významnými aglomeracemi (první přepravní segment), tak i rychlou nadregionální dopravu (druhý přepravní segment). Linky tohoto charakteru by měly být provozovány ve špičkovém intervalu 60 minut intervalu.

Na základě intenzity přepravních vztahů by měly vlaky tohoto segmentu spojoval relace, které nedisponují dostatečnou přepravní poptávkou pro vytvoření dvousegmentové obsluhy. Zpravidla se jedná o radiální relace do Prahy, u kterých je zabezpečeno jednak spojení krajského města s pražským metropolitním regionem a zároveň spojení významných nácestných stanic. Typickým příkladem je relace Praha – Hradec Králové přes Nymburk, Praha – Brno přes Havlíčkův Brod. Na základě přepravní poptávky by hodinové spojení mělo být nabízeno rovněž v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec, které však není na stávající nekonkurenceschopné infrastruktuře řešitelné.

V současné době je jednosegmentová hodinová dopravní obsluha zajišťována v relacích Praha – Plzeň, Praha – České Budějovice, Praha – Hradec Králové, Brno – Ostrava a v období přepravní špičky rovněž Praha – Havlíčkův Brod.

1.6.3 Jednosegmentová dvouhodinová dopravní obsluha (2h R)

Do třetí skupiny se řadí relace, které se ve většině případů vyznačují řádově nižší intenzitou přepravních vztahů a nízkými hodnotami počtu denně dojíždějících na lince než u dvousegmentové obsluhy. Na základě přepravní poptávky je nabídka tohoto rozsahu vhodná především pro tangenciální spojení metropolitních regionů krajských měst, popřípadě jejich spojení s dalšími významnými „nemetropolitními“ regiony v zásadě v intervalu 120 minut. Linky tohoto typu zároveň v případě přepravní poptávky zajišťují vybrané spojení v rámci rychlé regionální dopravy mezi nácestnými

²² Přepravní vztahy mezi metropolitními oblastmi v České republice a blízkém zahraničí nebyly hodnoceny vzhledem k absenci relevantní datové základny.

mikroregionálními a lokálními centry. V odůvodněných případech lze relace tohoto typu zajišťovat ve spolupráci s regionálním objednatelem jedním přepravním segmentem.

V stávající koncepci dálkové a nadregionální dopravy tento typ představují především relace tangenciálního charakteru (např. Pardubice – Liberec, Plzeň – České Budějovice, Olomouc – Krnov – Ostrava), v některých případech sloužící jako provozně propojená ramena radiálních linek (tj. např. Olomouc – Luhačovice, Plzeň – Cheb, Ústí nad Labem – Cheb, Hradec Králové – Trutnov), popřípadě vybrané radiální relace s nižší konkurenceschopností železniční infrastruktury (Praha – Turnov – Tanvald, Praha – Kladno – Rakovník).

Podskupinou tohoto typu jsou relace, u kterých vzhledem k nízké nebo kolísavé (výrazné týdenní a sezónní variace) přepravní poptávce nelze efektivně objednávat pravidelný interval 120 minut. Tuto skupinu v současném modelu dálkové dopravy zastupuje např. linka Kolín – Česká Lípa – Rumburk.

2 Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

V souladu s § 5 odst. 3 písm. a) zákona o veřejných službách je obsahem této části materiálu popis, jakým způsobem Ministerstvo dopravy objednává vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. U každé linky je popsán způsob jejich současné konstrukce, včetně hlavních omezujících podmínek, četnost provozu a jejich předpokládaný vývoj v plánovacím období (2012-2016) a orientačně i po skončení plánovacího období (2017+). Uvedené informace jsou samozřejmě založeny na současných poznatcích a mohou být v průběhu plánovacího období ovlivněny situací při otevírání trhu veřejných služeb, změnami v řešení mezinárodní dopravy a v určité míře i situací v regionální dopravě, nicméně tato kapitola obsahuje přehled záměrů objednatele dálkové dopravy při spoluvytváření sítě veřejných služeb v přepravě cestujících v České republice.

2.1 Technická koncepce objednávky vlaků celostátní dopravy

Vzhledem k tomu, že je objednávka vlaků celostátní dopravy založena na aplikaci integrálního taktového jízdního řádu, je vhodné uvést základní teoretická východiska týkající se přístupu k tvorbě jízdního řádu veřejné dopravy, který představuje přímý výsledek dopravního plánování v území a předurčuje strukturu a formu nabídky²³.

Klasická podoba jízdního řádu vychází z předpokladu, že během dne lze najít taková období silné poptávky po přepravě v určité relaci, že je možné určit „jediné správné“ časové okamžiky, ve kterých budou vedeny spoje veřejné dopravy. Tento přístup k tvorbě jízdního řádu tak rozprostírá spoje během dne v období předpokládané poptávky po přepravě, proto se takový jízdní řád nazývá **komerční jízdní řád**. Silnou stránkou komerčního jízdního řádu je rozsáhlá nabídka spojení v době přepravních špiček a pokrytí celé řady relací přímými spoji. Nejvýraznější nedostatky komerčního jízdního řádu z pohledu cestujícího patří především omezený počet spojů v každé relaci a neucelenost rozsahu spojů z hlediska síťového charakteru nabídky – přestupní vazby jsou v mnoha případech dílem náhody, nikoli primárním cílem. Tyto vlastnosti značně omezují použitelnost nabídky pro cestování v jiných relacích, než takových, které jsou obslouženy přímým spojem. Komerční jízdní řád nemá obvykle v síti žádné pevné vazby, postup při jeho tvorbě cílí primárně na optimalizaci jízdy jednotlivých spojů. Typickým zástupcem komerčního jízdního řádu je většina dálkových autobusových linek.

Pokud není poptávka po přepravě kumulována do přesných časových okamžiků (začátky/konce směn u velkých zaměstnavatelů, začátky/konce školního vyučování apod.), je ideální časová poloha spoje pro komerční jízdní řád prakticky nenalezitelná, přičemž v oblasti rozsáhlejších sídelních celků a aglomerací s diverzifikovanými zdroji a cíli cest lze s jistotou tvrdit, že taková optimální časová poloha ani neexistuje. Z tohoto důvodu se uplatňuje další typ jízdního řádu, který na obtížně uchopitelnou poptávku ze strany cestujících reaguje rozproštěním spojů v pravidelném intervalu/taktu. Tento typ jízdního řádu se nazývá **intervalový jízdní řád**. Intervalový jízdní řád již pracuje se systémem pevných linek. Linka je souborem jednotlivých spojů, jezdících v téže trase v pravidelných časových rozstupech po dobu celého občanského dne, anebo jeho části, přičemž minutové polohy všech spojů jsou v jednotlivých nácestných zastávkách na lince shodné. Cílem intervalového jízdního řádu pokrytí přepravních požadavků cestujících kontinuální nabídkou spojení. Intervalový jízdní řád nabízí zpravidla odlišné intervaly jednotlivých linek v období přepravního sedla a jiné v období přepravní špičky. Díky odlišným intervalům jednotlivých linek a různému časovému uspořádání spojů jednotlivých linek může docházet k omezené provázanosti takto provozovaných linek – a to například pouze po část dne nebo pouze v jednom směru. Pokud jsou intervaly všech linek v síti dostatečně krátké, nepředstavuje tento fakt žádný větší problém. Postup při tvorbě intervalového

²³ Janoš, V.: Plánování nabídky v integrálním taktovém grafikonu. [Doktorská práce (Ph.D.)]. Praha: Fakulta dopravní ČVUT, 2006. 119 s.; Janoš, V., Baudyš, K., Pospíšil, J.: Railway timetable in Czech Republic. In: Transbaltica 2009. Vilnius: Vilnius Gediminas Technical University, 2009, p. 7-11. ISSN 2029-2376.

jízdního řádu cílí primárně na optimalizaci jízdy samostatných linek. Typickým představitelem intervalového jízdního řádu jsou linky MHD ve větších městech.

Vlastností intervalového jízdního řádu jsou opakující se identické procesy na lince pro každou délku intervalu (přechody vozidel, obratové časy, místa potkávání spojů). Vlastností intervalového jízdního řádu je tak i *symetrie*. Symetrie vyjadřuje „zrcadlovou stejnost“ procesů na lince – to co platí pro spoj linky jedoucí jedním směrem platí i pro spoj téže linky v opačném směru. Pravidelné časové okamžiky potkávání spojů téže linky se nazývají *symetrické časy*. Z podstaty věci se symetrické časy opakují vždy po uplynutí poloviny doby intervalu / taktu. Přestože vlastnost symetrie vyplývá z pravidelného a opakujícího se intervalu na lince, tak intervalový jízdní řád tuto vlastnost nijak nevyužívá.

Jízdní řád, který je založen na stejných a opakujících se procesech na lince a plně využívá vlastnost symetrie se nazývá **taktový jízdní řád**²⁴. Cílem taktového jízdního řádu je dosažení síťového optima. Jednotlivé linky na síti se skládají a navazují na sebe takovým způsobem, aby byly optimalizovány jako jeden ucelený a provázaný systém. Je tak zřejmé, že na rozdíl od intervalového jízdního řádu, zde musí platit ta samá pravidla pro všechny linky provozované v téže síti. Nutným pravidlem je, že všechny linky v síti musí mít stejnou dobu taktu, anebo alespoň stejný taktový základ²⁵. V jedné síti je nepřijatelná kombinace linek s různým taktovým základem – došlo by tak k posunu symetrických časů a tím pádem k časové nepropojitelnosti takových linek v jedné síti. Vlastnost symetrie se uplatňuje tak, že všechny linky provozované v jedné síti musí stejnou symetrii. Následkem sjednocení symetrie dochází ke sladění všech stejných procesů na všech linkách v síti – jakmile je tohoto dosaženo, zbývá již jen časový posun linek (resp. jejich spojů) tak, aby byly symetrické časy dosahovány ve vhodných uzlech, kde dojde k pravidelnému časovému a prostorovému provázání jednotlivých linek. Takoveto uzly, kde dochází k systematickému propojení a pravidelnému potkávání různých linek se nazývají *taktové uzly*. Jednotná symetrie v síti není nahodilá, ale v západo- a středoevropském prostoru vychází historicky z taktového systému SBB²⁶, kde byla v roce 1982 stanovena na minutu 00. S ohledem na zřejmou nepropojitelnost sítí s odlišnými symetriemi a požadavkem na mezinárodní dálkovou dopravu provozovanou v taktu, představuje tato symetrie v minutě 00 na evropských železnicích respektovaný uzus. Dochází-li v síti provozované v taktu se shodnou symetrií k tomu, že jednotlivé linky mají různou dobu taktu (na stejném základě), pak je zřejmé že ne každý taktový uzel je z hlediska provázanosti (dosažení všech přípojů a možných přestupů) úplný. Limitní je pak v systému linka s nejdelším taktům. Je zřejmé, že platí-li v síti jednotná osa symetrie a zároveň mají všechny linky taktový základ, pak má časová vzdálenost jednotlivých uzlů přímou souvislost s dobou taktu v síti, resp. na každé hraně v síti. Platí tzv. *hranová rovnice*, která říká, že časová délka každé hrany mezi taktovými uzly v síti musí být rovna polovině celočíselného násobku doby taktu. Zároveň platí tzv. *obvodová rovnice*, která říká, že libovolná časová kružnice (součet časových délek hran) v síti musí být celočíselným násobkem doby taktu. Dodržení těchto podmínek zaručuje, že v každém taktovém uzlu budou dosaženy všechny možné přípoje – a to ne pouze jednou, anebo nahodile, ale vždy po uplynutí doby taktu. Taktový jízdní řád tak představuje periodický proces – je-li jednou optimalizován systém taktových linek na periodu taktu, pak spolehlivě funguje zcela identicky po celou dobu občanského dne. Časová vzdálenost taktových uzlů, odpovídajících celočíselnému násobku doby taktu se nazývá *systémová jízdní doba*. Systémová jízdní doba představuje součet technicky dosažitelné

²⁴ Taktový jízdní řád, anebo taktový grafikon. Grafikon vyjadřuje v grafickém uspořádání dráha/čas polohy jednotlivých spojů na dané trati. Jízdní řád, jak ho znají cestující, je exportem časových údajů z grafikonu. Používaný název taktový grafikon plyne ze skutečnosti, že v nákrese podobě (grafikonu) jsou periodické procesy na spojích každé linky vztažené na konkrétní trať na první pohled patrné a zřejmé.

²⁵ Taktový základ – existují dvě taktové skupiny, a to se základem 7,5 min anebo se základem 10 min; každá taktová skupina má odvozené doby taktu, vycházející jako dvojnásobek předchozí hodnoty; tj. základ 7,5 min má odvozené takty 15,30,60 a 120 min; základ 10 min má odvozené takty 20,40 a 80 min.

²⁶ SBB = Švýcarské spolkové dráhy.

jízdní doby na hraně + potřebných přírážek + doby pobytů v nácestných stanicích a zastávkách + ideálně polovinu přestupní doby v počátečním a koncovém taktovém uzlu²⁷.

Taktový jízdní řád bývá mnohdy upraven podle „místních potřeb“ (časové odchylky spojů od jednotného času za účelem dosažení místního časového požadavku, prodlužování doby taktu v sedlových časech či okrajových částech dne, nestejnost doby taktu na všech linkách v síti apod.). Navíc na stávající dopravní infrastrukturu nelze striktně dodržet podmínku pro délku jízdních dob mezi všemi uzly a čas symetrie bývá mnohdy dosahován mimo uzly. Následkem těchto úprav jsou narušeny mnohé přepravní řetězce a celá řada taktových uzlů je po část dne neúplných (neobsahuje všechny přípoje). Jízdní řád, který tyto odchylky neobsahuje a důsledně dodržuje všechna pravidla pro dodržení identických procesů na všech linkách v síti se nazývá **integrální taktový jízdní řád**. Tento jízdní řád je realizován intermodálně, tj. propojuje všechny druhy dopravy, a to přirozeně bez ohledu na provozovatele. Podstatou integrálního taktového jízdního řádu je systematická koordinace jízdních řádů jednotlivých linek, kdy se využívá vzájemného propojení ve zvolených taktových uzlech k dosažení maxima optimálních přípojí, s cílem vytvořit celkově provázaný celosíťový taktový jízdní řád. Jednotná doba taktu na všech linkách je dodržena po celou dobu občanského dne. Místní požadavky jsou řešeny nad rámec taktového systému dodatečnými účelovými spoji.

Hlavním benefitem integrálního taktového jízdního řádu je ucelenost nabídky veřejné dopravy pro cestující. Jednoduchost, snadná zapamatovatelnost, přestupy bez zbytečného čekání a především územní a síťová dostupnost. Koncept taktového a integrálního taktového jízdního řádu je zejména vhodný tam, kde existují velké přepravní proudy cestujících bez zjevně uchopitelných časových požadavků (jako je tomu v komerčním jízdním řádu), a zároveň četnost obsluhy nemůže být tak vysoká, aby bylo možno rezignovat na přestupní vazby (jako je tomu v intervalovém jízdním řádu). Koncept integrálního jízdního řádu v současné době představuje nejvyšší možnou úroveň nabídky ve veřejných službách.

Lze souhrnně uvést, že činnost objednatele spočívá ve sjednání vlaků, které budou předmětem veřejných služeb v přepravě cestujících. Následně dopravce prochází procesem přidělení kapacity dopravní cesty. Objednatel dálkové dopravy má s ohledem na zásady integrálního taktového jízdního řádu zájem na tom, aby jízdní řád respektoval určité síťové zásady a dosahoval významných uzlů v určitých konkrétních časových hodnotách. Je skutečností, že tvorba jízdního řádu je z konstrukčního hlediska s ohledem na zvyšující se požadavky dálkové, ale i regionální dopravy a s ohledem na přibývající trasy komerčních dopravních služeb v posledním období stále obtížnější.

V této souvislosti je vhodné uvést, že – rozdílně od silniční dopravy – v případě železniční dopravy existuje proces odepření přístupu k železniční infrastruktuře pouze v případě vyčerpané kapacity železniční dopravní cesty. Tím je například možné, že dopravce, který vysoutěží určitý provozní soubor v rámci nabídkových řízení (viz kapitola 3.2.), může být následně vystaven konkurenci jiného dopravce, který dopravní službu nezajistí v plném rozsahu, ale pouze v určitém komerčně zajímavém objemu služeb a tím se může dopravce provozující veřejné služby dostat do vyšší ztráty. Proto je třeba v budoucím období prověřit, zda proces přístupu na infrastrukturu je z hlediska práv jednotlivých subjektů na trhu vyvážený, popřípadě navrhnout opatření vedoucí ke stabilizaci podnikatelského prostředí v sektoru postupně se otevírajícího železničního trhu veřejných služeb.

2.2 Linky dálkové dopravy

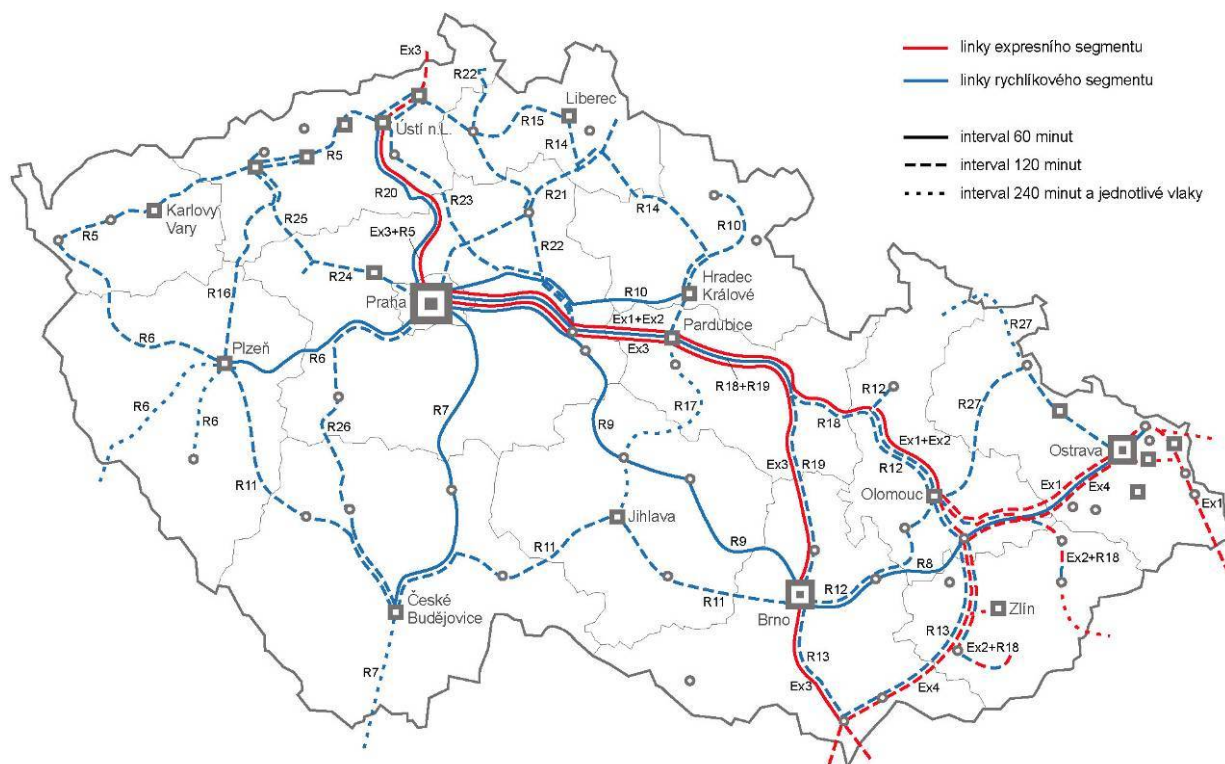
Ministerstvo dopravy objednává vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. V období jízdního řádu 2010/2011 bylo objednáno 27 linek denní dopravy a vybrané noční vlaky, které jsou z důvodů vykazování a reportingu zařazeny do samostatné linky N28. Jednotlivé linky jsou uvedeny na obr. 5 a níže:

²⁷ Není-li obsažena ideální polovina přestupních dob v krajních uzlech, pak to znamená prodloužení přestupních dob v těchto uzlech.

- Ex1 Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Polsko/Slovensko
- Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Luhačovice/Zlín/Slovensko
- Ex3 Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko
- Ex4 Rakousko/ Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko

- R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb
- R6 Praha – Plzeň – Cheb/Německo/Klatovy
- R7 Praha – České Budějovice (–Rakousko)
- R8 Brno – Ostrava – Bohumín
- R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava
- R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov
- R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň
- R12 Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk)
- R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc
- R14 Pardubice – Liberec
- R15 Ústí nad Labem – Liberec
- R16 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most
- R17 Pardubice – Jihlava
- R18 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Vsetín/Luhačovice/Veselí n.M.
- R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno
- R20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín
- R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald
- R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk
- R23 Kolín – Ústí nad Labem
- R24 Praha – Rakovník
- R25 Rakovník/Lužná u Rakovníka – Chomutov – Jirkov
- R26 Praha – Beroun – Příbram – Písek – České Budějovice
- R27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc/Jeseník
- N28 vybrané vlaky noční dopravy

Obr. 5: Linkové vedení vlaků dálkové a nadregionální dopravy



2.2.1 Linka Ex1 Praha – Olomouc – Ostrava – Polsko/Slovensko

S ohledem na nastupující konkurenci na relaci Praha – Ostrava Ministerstvo dopravy od roku 2012 nebude objednávat vlaky linky Ex1 v relaci Praha – Ostrava. Součástí objednávky zůstávají vlaky této linky pouze v úseku Ostrava hl.n. – Čadca, jejichž poloha je do značné míry determinována polohou komerční části vlaků Ex1. V harmonogramu otevření trhu dálkové železniční dopravy, který je podrobně popsán v kapitole 3.2 je přesto uvedená linka obsažena s předpokládaným předběžným oznámením nabídkového řízení v roce 2017. V současné době je konkurence dopravců na této lince v počáteční fázi, a proto zde bude Ministerstvo dopravy průběžně sledovat reálné zajištění přepravních vztahů jednotlivými dopravci, aby bylo možné nastavit racionální model uspokojování přepravních potřeb pro další období. Z toho důvodu v případě této linky není uváděn pro plánovací období standardní popis současného řešení, ale pouze výhled pro úsek Ostrava – státní hranice se Slovenskem (-Žilina).

V úseku Ostrava – Žilina je zastavení vlaků, provozovaných v intervalu 120' po celou dobu občanského dne, je důležité na českém území v *Bohumíně, Karviné, Českém Těšíně, Trinci* na slovenském území je rozhodující zastavení vlaků Ex1 ve slovenském městě *Čadca*. Z hlediska polohy vlaků platí omezující podmínky, popsané u linky Ex2. Předpokládá se provoz sedmi párů vlaků v průběhu občanského dne.

2.2.2 Linka Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Luhačovice/Zlín/Slovensko

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka Ex2 je jednou z hlavních páteří dopravní obsluhy území dálkovou dopravou v České republice. V úseku, spojujícím Prahu s centrem střední Moravy, městem Olomouc, je provozována v intervalu 120', a aktuálně je konstruována v prokladu s linkou Ex1. S touto linkou společně vytváří obsluhu rychlou trasou v intervalu 60' mezi Prahou a Olomoucí po celou dobu občanského dne. Z uzlu Olomouc se linka větví do dvou ramen obsluhujících severní a jižní část Zlínského kraje. Jedná se o ramena Olomouc – Vsetín s pokračováním do Slovenské republiky (směr Žilina, Košice) a Olomouc – Luhačovice/Zlín střed. Nabídka vlaků na těchto ramenech je doplněna vlaky linky R18 tak, aby byla obě ramena souhrnně obsluhována v intervalu 120'.

S ohledem na modernizovanou infrastrukturu tranzitního železničního koridoru je objednávka Ministerstva dopravy v úseku Praha – Olomouc dvoustupňová. Linka Ex2 má charakter prvního přepravního segmentu, proto obsluhuje pouze nejvýznamnější nácestné stanice, zatímco jednotlivá střediska mikroregionálního a regionálního významu jsou obslužena linkami tzv. druhého přepravního segmentu (R18, popřípadě R19). V ostatních částech linky (Olomouc – Vsetín, Olomouc – Luhačovice) je obsluha dálkovou dopravou jednostupňová, a proto vlaky obsluhují všechny body dálkové dopravy.

Tab. 2: Základní parametry linky Ex2 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Olomouc 011, 010 270 (E)	120	120	8/7	8/7	5-22 6-21	5-22 6-21
Olomouc - Horní Lideč st.hr. (směr Slovensko) 270,280 (E)	240	240	4	4	10-20 8-18	10-20 8-18
Olomouc – Luhačovice 270,330 (E)	240	240	4/3	4/3	8,16,20+,22* 6*,8°,12	8,16,20+,22* 6*,8°,12

Poznámky: * jede z/do stanice Zlín střed, + končí ve stanici Staré Město u Uherského Hradiště, ° jede z Veselí na Moravě v úseku Olomouc – Luhačovice jsou uváděny hodiny odjezdu/příjezdu z uzlu Olomouc

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení metropolitních regionů střední Moravy v Olomouckém a Zlínském kraji (tj. aglomeračního prostoru kolem Olomouce, Prostějova, Přerova, Zlína-Otrokovic, Uherskohradišťska, Uherskobrodská, Hranicka a významných regionálních center Valašského Meziříčí a Vsetína) s prostorem Čech, zejména s metropolitním regionem Prahy, s Kolínskem, aglomerací kolem Pardubic a Hradce Králové, a následně s přestupem i s dalšími českými regiony. Linka zajišťuje rovněž páteří spojení v ose Praha – Pardubice.

V přepravě v rámci Čech a mezi Čechami a Moravou je význam linky v rychlé regionální dopravě spíše podružný, neboť jej zajišťuje zmíněný druhý přepravní segment zajišťovaný linkou R18, popř. R19. V prostoru za Olomoucí jsou naopak vlaky využívány rovněž jako doplněk rychlé regionální dopravy ve spojení mezi Olomoucí a Hranicemi, mezi Otrokovici a Uherským Hradištěm a v řadě dalších případů.

Zcela neoddělitelný je význam linky v mezinárodní dopravě mezi Českou republikou a středním Slovenskem (Žilina, Liptovský Mikuláš, Poprad a Košice, resp. Banská Bystrica). Stejně jako u ostatních linek není ani v tomto případě mezinárodní doprava vnímána jako důvod vzniku samostatné linky, naopak je integrována do prvního rychlého přepravního segmentu uspokojujícího zajišťování nejvýznamnějších vnitrostátních přepravních potřeb, včetně zařazení do vnitrostátních systémů intervalové dopravy. Tento přístup je v souladu veškerými dostupnými daty o intenzitě přepravních proudů, které ukazují, že integrace mezinárodních přepravních vztahů (např. Praha – Žilina, Olomouc – Žilina) s prioritními vztahy vnitrostátními (např. Praha – Olomouc) je účelná, a jejich potenciální rozpojení by vedlo k postupnému rozpadu přepravního zatížení a v důsledku toho i celé přístupné sítě. Proto jej objednatel dálkové dopravy dlouhodobě nepodporuje a upřednostňuje integrovaný model.

Zastavovací koncepce v úseku Praha – Olomouc vychází z funkce linky v síti prvního přepravního segmentu. Vedle krajských center Praha, Pardubice a Olomouc je zastavování realizováno v Kolíně s ohledem na jeho polohu v jádru oblasti Kutná Hora/Kolín/Nymburk a v České Třebové s ohledem na přepravní vztahy z přilehlých center Lanškroun/Česká Třebová/Ústí nad Orlicí/Litomyšl. Je zřejmé, že přilehlá sídelní oblast nespádá do České Třebové obousměrně, neboť oblast Litomyšlska se ve směru na Prahu napojuje na hlavní osu veřejné dopravy s dohledem na dostupné přepravní možnosti zejména v Chocni na R18/19. S ohledem na velmi kvalitní obsluhu ostatních sídel jinými linkami se tento zastavovací model nepředpokládá dále rozšiřovat.

V Praze jsou obsluhovány žst. Praha hlavní nádraží a žst. Praha-Libeň. Zastavení vlaků linky v žst. Praha-Libeň je stabilně předpokládáno jak s ohledem na význam stanice jako jednoho z důležitých přístupných bodů pražské železniční dopravy, dlouhodobě z východu a severu směřované na dvě centrální železniční stanice (v současnosti se v Libni protínají linky příměstské dopravy S1, S7 a S41), tak i s ohledem na dobrou dostupnost oblasti Vysočan a sídelní oblasti na Prosecké terase. S ohledem na současnou technologii a s ní související vedení vlaků převážně do odstavného nádraží Jih končí vlaky svou jízdu v žst. Praha hl.n., odkud pokračují jako soupravové vlaky.

V úseku Olomouc – Horní Lideč st.hr. obsluhují vlaky této linky žst. Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí a Vsetín. Po dohodě se Zlínským krajem byla k těmto místům zastavení připojena Horní Lideč s garancí návaznosti regionálních vlaků ve směru Bylnice ze strany kraje. Větev z Olomouce ve směru do Luhačovic/Zlína má zastavovací koncepci sjednocenu s vlaky linky R18, u které je popsána.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka Ex2 je využívána cestujícími v dálkové dopravě při spojení hlavních metropolitních regionů (Praha, Pardubice, Olomouc) na trase a významných aglomerací na střední Moravě. V rámci dálkových vztahů je zároveň u vsetínského ramena linky významný podíl cestujících využívajících vlaků ke spojení s hlavními aglomeracemi na Slovensku. Zároveň je linka využívána v úseku Olomouc – Vsetín, resp. Olomouc – Luhačovice pro zabezpečení rychlé regionální dopravy, kdy vytváří proklad s vlaky linky R18. Přepravní vztahy v rychlé regionální dopravě sekundárně linka zabezpečuje také v relaci Kolín – Praha a Česká Třebová – Pardubice. V případě dálkových cestujících je charakteristická týdenní špička v pátek, popř. ve čtvrtek z Prahy, v neděli a v pondělí ráno do Prahy.

U vztahů v rychlé regionální dopravě (např. Hulín – Otrokovice, Uherský Brod – Uherské Hradiště, Vsetín – Valašské Meziříčí apod.) je výrazný podíl denně dojíždějících s nižšími týdenními špičkovými odchylkami od průměrného zatížení jako v případě dálkových relací.

Po změně dopravního konceptu a rozšíření nabídky cca před 5 lety došlo u vlaků linky Ex2 v úseku Praha – Olomouc k výraznému nárůstu počtu cestujících, po kterém je počet cestujících v posledních cca dvou letech stabilizován. Zjednodušeně lze říci, že obsazenost linky Ex2 dosahuje v úseku Praha – Olomouc polovinu hodnoty linky Ex1. K nárůstu dochází rovněž v případě vlaků v úseku Olomouc – Vsetín. V úseku Olomouc – Luhačovice došlo po změně dopravního řešení (a dřívějšího trasování vlaků Praha – Olomouc – Břeclav) k jízdě v rámci řádu 2006/2007 k poklesu počtu cestujících s následným nárůstem, přičemž část cestujících na trati 330 byla redistribuována do vlaků linky R13. Rozpad cestujících linky za Olomoucí je cca 50:50 (v součtu s linkou R18), mírně vyššího zatížení dosahuje první úsek luhačovického ramena Olomouc – Přerov, což je částečně způsobeno výrazným podílem denní dojížděky v této relaci.

Délka kmenové soupravy vlaku se s ohledem na přepravní proudy pohybuje od šestivozové soupravy u prvního ranního vlaku z Prahy až do devítivozové soupravy u některých vlaků směr Slovensko. Všechny vlaky jsou vybaveny jedním vozem první třídy (o kapacitě cca 50 míst), vybrané vlaky restauračním vozem, zbývající vozy jsou 2. třídy (kapacita kmene cca 320-560 míst), z pohledu objednatele, stejně jako u jiných linek, v ideálním případě kombinované velkoprostorové vozy a vozy s oddíly, což však v současnosti není ve všech případech nabízeno. V úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice jsou vedeny shodně s vlaky linky R18 čtyřvozové soupravy. Kmenové části souprav jsou posilovány zpravidla jedním až dvěma posilovými vozy v přepravně silných dnech, zejména v pátek v odpoledních hodinách na spojích z Prahy a v neděli odpoledne v opačném směru.

Konstrukční poloha linky

- Výchozím konstrukčním bodem linky je poloha v uzlu Olomouc v S:00. Poloha trasy je ale ovlivňována řadou dalších, v čase se výrazně měnících okrajových podmínek na vysoce zatížené trati č. 010/270, pojížděné řadou linek dálkové i regionální dopravy, včetně komerčních dopravních služeb v relaci Praha – Ostrava. Křížování vlaků je v důsledku jiných omezujících podmínek i samotné kapacity uzlu Olomouc vysunuto v současné době o 6,5' ve směru Přerov. Lze očekávat, že tato poloha není zcela stabilní do budoucna s ohledem na nasazení výkonnějších vozidel. V Olomouci je vybudován sjezdový a rozjezdový uzel s linkou druhého přepravního segmentu (R18), která má konstruován příjezd do stanice krátce před Ex2 a po přestupu cestujících odjíždí krátce po Ex2. Konstrukce sjezdového a rozjezdového uzlu je s ohledem na konfiguraci stanice zatěžující pro technologickou činnost stanice.
- Odjezd linky z žst. Praha hl.n. je konstruován v současnosti bezprostředně po odjezdu komerčního vlaku SC Pendolino Praha – Ostrava (tj. aktuálně L:17, v hodinovém prokladu s vlaky linky Ex1). S ohledem na skutečnost, že poloha komerčních vlaků se v budoucím období může změnit, je rovněž tato podmínka v čase do určité míry proměnná, nicméně MD má zájem na co nejvyšší míře stability. V opačném směru je příjezd linky do žst. Praha hl.n. aktuálně teprve S:48. S ohledem na nesymetrickou polohu vlaků SC dochází ve směru Praha k předjíždění vlaku SC Pendolino v žst. Poříčany. Z pohledu objednatele je do budoucího období koncepčně vhodnější symetrické řešení bez předjíždění, které však v současné době není s ohledem na polohu SC Pendolino možné dosáhnout, popřípadě na přiblížení předjetí ve stanici bližší k uzlu Praha.
- Konstrukci linky obecně výrazně ovlivňuje průjezd po vysoce vytížené trati 011 se čtyřmi trasami vlaků dálkové dopravy objednanými MD v běžné hodině v každém směru, vlaky komerčními a regionálními. Konstrukční obtíže na této trati vedou k prodlužování jízdny dálkových i regionálních vlaků. Následné vedení vlaku v uzlu Pardubice je plně odvozené od jiných okrajových podmínek. Vlak je veden krátce před S:30 ve směru Olomouc, krátce po L:30 ve směru Praha. Následně v uzlu Česká Třebová je konstruována poloha linky v blízkosti L:00, křížování vysunuto o cca. 4' směr Praha.
- Větev směr Žilina je určena zejména předáním vlaku na Slovensko v žst. Horní Lideč, které je v současné době konstruováno na L:24 směr Žilina / S:36 směr Olomouc s ohledem na vazbu

v žst. Púchov na vlaky R směr Trenčín (s přestupními vazbami směr Trenčín L:46/56; směr Olomouc S:04/14). Zachování uvedené vazby vnímá objednatel dálkové dopravy v České republice jako účelné, pokud to bude možné, nicméně nepokládá ji za základní konstrukční prvek linky. V Hranicích na Moravě není dlouhodobě dosaženo vazby Brno – Hranice – Žilina, s ohledem na limitní podmínky na jednokolejně trati 300 Brno – Přerov. Tato podmínka do tvorby jízdního řádu proto v současné době nevstupuje a podle současných informací se dosažení této přestupní vazby jeví i do budoucna jako v zásadě nereálné. Spojení v relaci Brno – Vsetín je třeba dlouhodobě zajistit v úseku Hranice na Moravě – Vsetín pomocí regionální dopravy.

Poloha větve směr Luhačovice/Zlín je určena polohou linky R18 a je popsána v rámci této linky.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

Ve stanici Praha hl.n. z hlediska dálkové dopravy existuje systémová přípojná vazba na následující linky dálkové dopravy:

- linka R6 směr Plzeň a dále směr Klatovy, Domažlice, München/Nürnberg (se současnou přestupní dobou 22'/23'), přestupní doba se bude vyvíjet podle postupu stavebních prací na III. koridoru,
- linka R7 směr České Budějovice (se současnou přestupní dobou 28'/37'), bude se vyvíjet podle postupu stavebních prací na IV. koridoru,
- popř. linka R5 ve směru Ústí nad Labem (do Ústí v expresním režimu; s přestupní dobou 43'/49').

Přestupní vazby na regionální dopravu s ohledem na vysokou četnost regionálních vlaků jsou z pohledu konstrukce a strategie čekání na přípojné vlaky sekundární.

Ve stanicích Kolín a Pardubice se předpokládají přípoje regionální dopravou, z nichž nejvýznamnější je zajištění spojení v relaci Olomouc – Pardubice – Hradec Králové, významné je i spojení Olomouc – Kolín – Nymburk a Olomouc – Kolín – Kutná Hora. Nepředpokládá se optimalizace Ex2, neboť není možná s ohledem na jiné okrajové podmínky linky. Rovněž Česká Třebová má význam pro přestupy v místní a regionální dopravě, neboť významná část vztahů jih-východ mezi Jihomoravským a Olomouckým krajem se uskutečňuje přímou linkou R 12 Brno – Olomouc – Šumperk.

Ve stanici Olomouc hl.n. je optimalizovaný přestup z linky a na linku druhého přepravního segmentu R18, která zároveň doplňuje nabídku Ex 2 v obou ramenech směr Vsetín a směr Luhačovice. Další přestupní vazby jsou regionální dopravou v téměř všech směrech (Moravský Beroun, Přerov, Prostějov, Uničov a další), část z nich je zajištěna z regionální skupiny v X:30.

Spojení Olomouc – Ostrava s odjezdem asi v S:00 umožňuje jednosměrná vazba mezi linkami Ex2 a R8, která je konstruována v Hranicích na Moravě (v případě trasování vlaku směr Otrokovice v Přerově). Tato nabídka je předpokládána pouze jako doplňková. Vazba v opačném směru (ze směru Brno do směru Vsetín) jak již bylo uvedeno, není zajiřitelná s ohledem na omezující okrajové podmínky obou linek.

V dalších stanicích směr Slovensko jsou důležité některé přestupní vazby převážně na regionální dopravu ve Valašském Meziříčí a ve Vsetíně. Zastavování vlaků v Horní Lidči bylo zavedeno s ohledem na objednávku přípojných vlaků na a z trati 281 objednatelem regionální dopravy a je na existenci těchto přípojných vlaků závislé.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

GVD 2012: Vývoj nabídky na této relaci bude významně ovlivněn následujícími skutečnostmi:

1. Na relaci Praha – Ostrava vstupují další komerční dopravci. V současné době provozuje komerční dopravu na této relaci akciová společnost České dráhy vlaky obchodní značky SC Pendolino a společnost RegioJet vlaky téže značky. V budoucím období lze důvodně předpokládat, že se na této relaci v krátké době objeví další dopravce, vstup na trh veřejně oznámil. S ohledem na to nebude MD objednávat dopravu v relaci Praha – Ostrava, nicméně pokládá za zásadní, aby i přes vstup komerčních dopravců byl udržen síťový charakter nabídky,

tj. aby vlaky dosahovaly stanovených přípojných skupin a byly vytvořeny návaznosti do dalších směrů v klíčových uzlech (např. Praha, Olomouc a další).

2. Nabídka v obou ramenech linky východně od Olomouce je pro cestujícího obtížně srozumitelná. Jak bylo uvedeno v části první, vlaky, které dojíždějí z Prahy do uzlu Olomouc v intervalu 120' se rozdělují do dvou provozních ramen směr Vsetín a Luhačovice, z nichž každé je provozováno přibližně v intervalu 240' a doplňováno vlaky jiné linky (R18), aby souhrnný interval byl na všech ramenech dvouhodinový. Uvedený model ale (viz tab. XX) vykazuje již v současné době řadu nepravidlostí, vyvolaných např. provozem mezinárodních vlaků na Slovensko, které jedou v rychlé trase. Vlaky linky Ex2 se proto již v současné době nerozdělují do obou linek rovnoměrně.
3. Druhotným cílem objednatele je i vzájemná minimalizace předjíždění objednávaných tras. V GVD 2012 se dopravci podařilo natrasovat SC Pendolino tak, že umožní jen mírně nesymetrické řešení, ve kterém dojde k předjetí Ex2 ve směru Praha v žst. Praha-Libeň. Cílem objednatele je dosáhnout sjezdu vlaků do stanice Praha hl.n.

Uvedené podmínky způsobují některé změny v nabídce vlaků linky již od GVD 2012. Z důvodu ad2) budou vlaky linky Ex nadále vedeny z Olomouce ve směru Vsetín a podle převzetí vlaků slovenskou stranou (4 páry vlaků) dále ve směru Žilina. Výjimku tvoří 2 páry vlaků z Prahy vedené v podvečerních hodinách, které budou i nadále trasovány do Otrokovic a dále do prostoru Zlína a Uherského Hradiště (vlaky v 17 a 19 hodin z Prahy a na 9 a 11 hodinu do Prahy).

Z podmínky ad1) vyplývá, že linka Ex1 nebude objednávana a bude ponechána plně komerčnímu provozu tehdy, pokud se podaří zajistit pravidelný proklad vlaků linek Ex1 a Ex2 tak, aby společně tvořily v relaci Praha – Olomouc interval 60'. Tento interval je důležitý jak pro soulad dálkové dopravy s regionální dopravou (vedenou na trati 010/270 zpravidla rovněž v intervalu 30' nebo 60'), tak i pro řádné dosahování uzlů v systémových časech spojené se zajištěním přestupních vazeb. Při přípravě řešení pro GVD 2012 MD zvažovalo další postup jak v případě, že se společného intervalu dosáhnout nepodaří (varianta A) i v případě, že bude možné společného řešení dosáhnout (varianta B).

V případě **varianty A** se jeví jako potřebné:

- zachovat objednání linky Ex1, vlaky pokračují z Olomouce směr Luhačovice/Zlín,
- je třeba změna polohy linek Ex1 a Ex2 o -60' z důvodu zachování polohy R13 a v zásadě i R18/19, které jsou časově nepřímě vázány na linky Ex1 a Ex2 v prostoru za Olomoucí.

Toto řešení MD pro GVD 2012 zvažovalo, krátkodobě však představuje určité problémy pro regionální dopravu v Jihomoravském a Zlínském kraji. Tyto kraje požádaly MD v zásadě o zachování stávajícího stavu. Zároveň dopravce komerčních vlaků deklaroval připravenost splnit podmínku společné trasy.

Po splnění těchto podmínek bylo možné pro GVD 2012 realizovat variantu B:

- **linka Ex1 nebude objednána (bude zajištěna komerčními produkty),**
- **do směru Luhačovice (s výjimkou uvedené nepravidlosti dvou párů na okraji dne) bude zaústěna linka druhého přepravního segmentu (R18).**

Toto řešení zároveň vyžadovalo zavedení nové linky R28 v relaci Olomouc – Ostrava, jejímž účelem je zajištění dopravy na této relaci, kde po koncepčním změně není objednávana žádná přímá doprava.

GVD 2016: Řešení stanovené pro GVD 2012 je stabilní po dobu zachování společné trasy (neobjednávané) Ex1 a Ex2. V případě, že se splnění této podmínky nepodaří zajistit, bude nezbytné se vrátit k řešení podle varianty A. S ohledem na stabilitu prostoru Moravy je pak třeba zaměnit polohu linek Ex1 a Ex2, tj. linka Ex2 jede v poloze -60'. Tato řešení jsou otevřená do celkového koncepčního řešení oblasti v rámci nabídkového řízení, předpokládá se zahájení provozu XII/2015.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

S výjimkou dvou úseků Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. a Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice tato linka využívá převážně modernizovanou infrastrukturu. Předpokládá se dokončení některých dílčích chybějících úseků, zejména aktuálně připravovaného úseku Praha-Běchovice – Úvaly, s mimořádně významnými dopady na kapacitu dráhy v průběhu výstavby, modernizace žst. Ústí nad Orlicí a žst. Přerov. Následně přetrvává chybějící úsek Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí a několik železničních uzlů, nicméně modernizace infrastruktury na této lince bude v zásadě dokončena.

Ve většině úseků bude kapacita modernizované infrastruktury již dlouhodobě dostačující. Jsou však případy, kde bude i nadále, ve střednědobém horizontu překračujícím plánovací období dokumentu, potřebné se více soustředit na odstraňování určitých úzkých míst na infrastruktuře, která vznikají zejména v blízkosti železničních uzlů. Je zřejmé, že přes veškerá provedená infrastrukturní opatření bude i nadále omezením infrastruktura v úseku Praha – Kolín, která je mimořádně vytižena jak dálkovou, tak regionální dopravou a kapacita disponibilních dvou kolejí (v úseku Praha-Libeň – Poříčany tři kolejí) neumožňuje ani v současnosti bezkolizní průvoz vlaků dálkové a regionální dopravy, popřípadě oddělení rychlých a pomalých vlaků, a je objektivním a závažným limitem při konstrukci tras. Střednědobé plánování infrastruktury musí vzít tuto skutečnost v úvahu.

V úsecích mimo modernizovanou infrastrukturu je vhodné ve střednědobém výhledu provést dílčí modernizační práce, a to v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice (důvodem je zrychlení relace Praha – Luhačovice, nasazení vozidel elektrické trakce; dosažení elektrizace úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bojkovice město, zároveň možnost obratu rychlé regionální dopravy v zastávce Bojkovice město s využitím připravovaného projektu SŽDC v oblasti modernizace zabezpečovacího zařízení, zvýšení traťové rychlosti v úseku Uherské Hradiště – Uherský Brod na 100 km/h, zvýšení rychlosti do odbočky z důvodu předpokládaného systémového křižování v žst. Kunovice a Hradčovice atd.). Druhým úsekem, který bude vyžadovat určité dílčí úpravy je úsek Hranice na Moravě – Horní Lideč (důvodem je nutnost udržet přestupní vazby v uzlu X:00 v žst. Olomouc a dosáhnout směrových přestupních vazeb v žst. Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí a Púchov, chybí 7' v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč státní hranice v každém směru pro zvýšení kapacity a odstranění potenciálních konstrukčních konfliktů je vhodná peronizace žst. Vsetín). Naléhavost těchto infrastrukturních opatření má z pohledu objednatelů dálkové dopravy střední úroveň.

V plánovacím horizontu se předpokládá postupné zvyšování kvality vozidlového parku, významná změna bude spojena s vypsáním nabídkového řízení (předpoklad zahájení provozu v prosinci 2015).

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Z hlediska dlouhodobého vývoje bude zásadní vývoj linek Ex1 a R18 v souvislosti s vývojem přepravního trhu komerčních služeb Praha – Ostrava. V zásadě přicházejí v úvahu dvě varianty koncepčního řešení linky, a to výše popsaná varianta A (rozpojení objednávané a komerční dopravy do dvou zcela samostatných segmentů) a varianta B (propojení objednávané dopravy s částí dopravy komerční). Vedení vlaků samotné linky Ex2 ve dvouhodinovém intervalu do směru Vsetín a Žilina s polohou blízko X:00 v žst. Olomouc s vysunutím křižování vlaků na širou dvoukolejnou trať směr Přerov je nicméně v obou variantách řešení dlouhodobě stabilní. Rozdílné je vedení dvou párů vlaků na okraji denní nabídky ve směru Otrokovice (varianta A) nebo ve směru Vsetín (varianta B) a zejména hodinová poloha trasy Ex2, která je, jak již bylo uvedeno výše, ve variantě A -60'.

V dlouhodobém horizontu po dokončení modernizace infrastruktury III. koridoru lze případně zvážit možnosti provázání ramen Cheb – Praha – Olomouc (nová linka Ex6a), kdy by vlaky této linky mohly společně s dokončením některých staveb na relaci Praha – Olomouc umožnit dosažení přípojných vazeb nebo průvoz soupravy v téže hodině (směr Olomouc L:15/30, směr Plzeň S.30/45). Jedná se o možnost, jejíž naplnění není v současné době zřejmé a není z pohledu objednatelů nevyhnutelné.

2.2.3 Linka Ex3 Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko

Základní charakteristika stávající nabídky

Z linek dálkové dopravy v České republice je nejvíce ovlivňováno polohou tras, stavem infrastruktury a celkovou situací v drážním sektoru v ostatních střeoevropských státech právě spojení Berlína, Prahy, Bratislavy, Budapešti a Vídně realizované linkou Ex3. Význam linky pro tranzitní železniční spojení přes Českou republiku se vlivem vzrůstající konkurence letecké dopravy snižuje. Zároveň narůstá význam linky pro spojení na kratší a střední vzdálenosti, např. v přepravních spojeních Praha – Wien, Brno – Bratislava, a linka má vedle svého významu v mezinárodní dopravě neméně zásadní význam pro vnitrostátní spojení ve významných relacích, např. Praha – Brno, Praha – Ústí nad Labem a dalších. Linku nelze proto pokládat pouze za mezinárodní spojení, příklad spojení Praha-Brno zřejmě ukazuje, že dopravní řešení vnitrostátních přepravních vztahů je také plně orientováno na tuto linku a tvoří významnou část jejího účelu, protože ostatní linky spojující obě města, tj. linky R9 a R18 jsou určeny pro spojení sídelních oblastí nižší hierarchické úrovně, které leží na trase linky.

V zásadě lze uvést, že vlaky této linky vedené z oblasti Dolního Rakouska (z výchozích stanic Wiener Neustadt, Graz, Villach) vjíždějí do České republiky přes hraniční přechod Hohenau/Břeclav v intervalu 120'. Zároveň vlaky ze Slovenska a Maďarska (ze směru Bratislava, Budapest) vjíždějí na území České republiky rovněž v intervalu 120', spojením obou částí linky v uzlu Břeclav do prokladu 60' je zajištěno spojení v ose Břeclav – Brno – Praha. Zatímco vlaky vídeňské větve jsou standardně v Praze ukončeny, bratislavská větev pokračuje z Prahy do Ústí nad Labem a Drážďan v intervalu 120'. Tento princip vedení vlaků ve směrech Bratislava/Wien je v určitých případech mírně pozměněn s ohledem na dohodu dopravců, vedení vlaků na českém území je však dodrženo v uvedeném modelu.

Tab. 3: Základní parametry linky Ex3 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVÁL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
(směr Berlin) Děčín st.hr. – Ústí nad Labem - Praha 091, 090 (E)	120*	120*	8/8	8/8	8-24 4-20	8-24 4-20
Praha – Brno 011, 010,260 (E)	60	60	17/17	17/17	4-24 4-24	4-24 4-24
Brno – Břeclav (směr Wien – Bratislava) 250 (E)	60	60	13/13	13/13	7-21 7-21	7-21 7-21

Poznámky: * proklad s R5 se souhrnným intervalem v relaci Ústí nad Labem – Praha 60'

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je z pohledu objednatele dálkové dopravy zajistit spojení mezi krajskými městy Ústím nad Labem, Prahou, Pardubicemi a Brnem a jejich metropolitními oblastmi v intervalu 60', v případě relace Ústí nad Labem – Praha v prokladu s vlaky linky R5 v souhrnném intervalu 60'. Objednatel dálkové dopravy vnímá stejně tak i důležitost zajištění přeshraničních spojení typu Praha – Wien, Brno – Bratislava, Ústí nad Labem – Dresden a dalších v intervalu 120' (viz integrovaný model přeshraniční dopravy popsáný u linky Ex2). Význam linky v rychlé regionální dopravě je velmi malý, neboť v celé trase vlaku na území České republiky, s výjimkou krátkých přeshraničních úseků, je nabídka dálkové dopravy doplněna vlaky tzv. druhého přepravního segmentu (linky R20, R19 a R13). Výjimku tvoří krátké příhraniční úseky Ústí nad Labem – Děčín a Brno – Břeclav, kde jsou vlaky Ex3 využívány dílčím způsobem i v rychlé regionální dopravě s určitými nepříznivými dopady na přepravní komfort cestujících v dálkové dopravě, není to však pro provoz linky určující.

Z tohoto hlavního účelu linky vyplývá rovněž realizovaná zastavovací koncepce linky. Kromě krajských měst na trase: *Ústí nad Labem, Praha, Pardubice a Brno* je zastavování vlaků omezeno na

přihraniční stanice v městech *Děčín* a *Břeclav* (i s ohledem na skutečnost, že těmito stanicemi neprotékají nejsilnější vnitrostátní přepravní proudy). Jeden další prostor pro zastavení je využit tak, že vlaky zastavují střídavě v *Kolíně*, kde je významný přípoj ze směru Mladá Boleslav a Nymburk, a v *České Třebové*, v každé ze stanic v intervalu 120'. V Praze je zastavení realizováno v žst. *Praha-Holešovice*, *Praha hl.n.* a z pohledu objednatelů dálkové dopravy je účelné zastavení i v žst. *Praha-Libeň*, které dosud není realizováno.

První a poslední spoj má, s ohledem na ukončení provozu linky R19, rozšířenou zastavovací strategii o stanice *Svitavy*, *Letovice* a *Blansko*. Ve večerních hodinách zastavuje v úseku Praha – Česká Třebová shodně s linkou R18. S ohledem na okrajovou polohu vlaků je uvedena netaktová poloha u tohoto výjimečného páru vlaků (odj. z Brna hl.n. v 4:31, příj. do Brna hl.n. ve 23:51), i s ohledem na nižší úroveň přepravních vztahů v ranních/pozdních večerních hodinách, možná.

Objednatel dopravy je specificky u linky Ex3 velmi často konfrontován s řadou místních a regionálních požadavků na další rozšiřování zastavovací strategie. Ačkoli je snahou těmto požadavkům vyjít vstříc, je třeba zdůraznit, že v celé trase vlaku od Děčína až po Břeclav jsou vlaky Ex3 doprovázeny, jak již bylo uvedeno, vlaky druhého přepravního segmentu. Jejich účelem je právě obsloužit významná střediska regionálního charakteru v intervalu 60'-120'. Tyto vlaky nejsou vytiženy cestujícími ze sídelních oblastí nejnižší úrovně, ale právě místy zastavení v sídelních oblastech střední velikosti. V případě, že by byly sídelní aglomerace střední a nižší hierarchické úrovně obslouženy linkou Ex3, ztrácí druhý přepravní segment smysl a neobhájí svou existenci. Zároveň linka Ex3 ztrácí svou velmi citlivou konkurenceschopnost vzhledem k individuální automobilové dopravě. Dodatečným zastavením vlaků Ex3 v konečném důsledku ztrácejí všechny zúčastněné strany. Zejména proto, stejně jako z důvodu jasného časového prostoru mezi předáním vlaků ve třech relevantních hraničních bodech, je pro MD jako objednatelů dálkové dopravy další rozšiřování zastavovací strategie vlaků Ex3 nepřijatelné.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Přestože frekvenci cestujících ve vlacích linky Ex3 tvoří rovněž tranzitní, v řadě případů mezinárodní, cestující přes Prahu, je z pohledu daleko výraznější přepravní poptávky v radiálním směru možné rozdělit linku na její dva úseky Praha – Ústí nad Labem – Německo a Praha – Brno – Rakousko/Slovensko. Z hlediska relativního srovnání činí průměrné úsekové zatížení úseku Praha – Ústí nad Labem cca 60 % úseku Praha – Brno. U linky jsou převažující nedenní dálkové vazby s týdenní špičkou v pátek, popř. ve čtvrtek z Prahy, v neděli a v pondělí ráno do Prahy. Pro denní dojížděku jsou však vlaky rovněž využívány především v relaci Děčín – Ústí nad Labem, Břeclav – Brno, Kolín – Praha atd.

V úseku Praha – Ústí nad Labem – Děčín došlo k výraznému nárůstu počtu přepravených cestujících od jízdního řádu 2007/2008 (o téměř 50 %), pravděpodobně vlivem vyšší kvality vlaků EC a především zrušením povinného příplatku na vlaky vyšší kvality. To je patrné na vývoji počtu cestujících u linek Ex3 a R5, ze které je zřejmý růst preference vlaků EC na trati 090 proti vlakům linky R5 vedených v prokladu (v současné době činí obsazenost linky R5 cca 70 % linky Ex3).

Linka Ex3 představuje v úseku Praha – Brno jednu z frekvenčně nejvýznamnějších linek v objednávce Ministerstva dopravy, kdy zajišťuje páteřní spojení mezi centry státu. Linka zaznamenala podobně jako na trati 090 výrazný nárůst cestujících od jízdního řádu 2007/2008 mimo jiné vlivem vytvoření časově konkurenceschopné hodinové nabídky spojení expresního charakteru jako alternativy k autobusovým linkám vedeným po dálnici D1.

Délka kmenové soupravy vlaku se s ohledem na přepravní proudy pohybuje mezi jedním až dvěma vozy první třídy (aktuálně vezou denně dva vozy první třídy dva z vlaků tranzitujících Českou republikou), restauračním vozem (s výjimkou několika vnitrostátních vlaků) a vozy druhé třídy. Počet vozů druhé třídy v kmeni kolísá mezi čtyřmi (např. vlak EC 77 v 10,39 z Prahy do Vídně) a šesti a vozy (např. vlak EC 173 aktuálně vedený z Hamburku do Villachu). Na vlacích se veze relativně málo posilových vozů, neboť linka nemá vlivem širokého portfolia zákazníků tak výrazné kolísání mezi špičkovými a sedlovými dny, výjimku tvoří doplňování dvou vozů na špičkový vlak v úseku Brno 6,35 – Praha 16,39 – Brno, doplňování vozu první třídy ve špičkové dny na linku do Berlína

a podobně. Kapacita kmenové soupravy vlaku tedy činí zhruba 50-100 míst v první řídě a 260-480 míst ve druhé třídě podle konkrétního vlaku a nasazeného typu vozidla.

Konstrukční poloha linky

- Okrajové podmínky, které vymezují časový prostor pro trasu vlaku v České republice, leží z velké části mimo území České republiky. Základní omezující podmínkou je poloha linky v uzlu Wien, který prochází komplexní rekonstrukcí. Pro situaci v ČR je podstatné, že vlaky Ex3 vstupují do uzlu Břeclav v poloze blízké dosažení uzlu v sudých celých hodinách (aktuálně zpravidla L:53) a vystupují z ČR v symetrické poloze (dnes cca. S:02). Je zásadní a trvalou konstrukční podmínkou, že i vlaky se Slovenské republiky umožňují dosažení totožné trasy vlaků Wien – Praha a Bratislava – Praha na odjezdu z Břeclavi (dnes S:02/L:57).
- Linka dosahuje uzlu Brno krátce po X:30, zpět odjíždí krátce před X:30, uzel Pardubice je dosahován aktuálně v X:16-18/X:37-39, příjezd do Prahy je konstruován na minutu X:19, odjezd X:39. Tyto časy jsou odvozené, jsou v nich zahrnuty přírážky na stavební práce v některých úsecích (žst. Ústí nad Orlicí, úsek Praha-Běchovice – Úvaly) a tedy jízdní doba Brno – Praha je nyní 2:44/2:43, což je s ohledem na jiné možnosti přepravy hodnota na hranici konkurenceschopnosti. Lze předpokládat dílčí zlepšení jízdních dob po skončení jmenovaných stavebních prací s fixací v žst. Břeclav.
- V úseku Praha – Dresden je linka vedena po pobytu v žst. Praha hl.n. v délce 12'/11' (jedno z ramen je v Praze ukončeno) a dosahuje uzlu Ústí nad Labem v polohách L:42-44/S:09-13. Tím dosahuje uzlu Dresden přibližně v polohách L:00. V úseku Praha – Ústí nad Labem je linka vedena v prokladu s linkou R5, proto je zásadní, aby nedocházelo ani k dalšímu přibližování příjezdu od Prahy s odjezdem do Prahy (v současné době 31' je dostačujících na provedení úvratě linky R5 na jediné disponibilní koleji a vjezd vlaku linky příměstské dopravy, objednané Ústeckým krajem, na tuto kolej) ani k *výrazně* dřívější poloze vlaku ve směru z Prahy (podrobněji je tato problematika vymezena v části pojednávající o výhledovém řešení).

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

V uzlu Břeclav je zásadní oboustranné provázání linky s linkou Ex 4 ve směru Otrokovice, Ostrava, Polsko. Vlaky této linky jsou provozovány obvykle v relaci Wien – Ostrava – Varšava a provázány s ramenem Bratislava – Praha. V jednom případě jsou oba směry zaměněny a vlak z Vídně pokračuje ve směru Praha, aby mohl být veden v jednom případě přímý vlak z Bratislavy do Ostravy. Tyto výměny vyplývají z mezinárodních dohod a jsou podrobněji popsány u linky Ex4.

V železniční stanici Brno hl.n. je zajištěn přípoj na linku R19 Brno – Česká Třebová – Praha, která zajišťuje rozvoz cestujících do středisek regionálního a mikroregionálního charakteru ležících mezi Brnem a Pardubicemi (např. Blansko, Boskovice, Letovice, Svitavy atd.). Spojení regionální dopravou je husté a není proto pevně vázáno na polohu Ex3 v uzlu. V žst. Pardubice jsou zajištěny přípoje regionální dopravou směr Hradec Králové a Chrudim, dále spojení směr Liberec s přestupní dobou 39/37'. Zastavení vlaků Ex3 v Kolíně je motivováno kromě významu samotného sídla především optimalizovanou přestupní vazbou směr Nymburk a Mladá Boleslav prostřednictvím linky R22 s přestupní dobou směr Nymburk L:38-46 a směr Brno S:10-17, která je v současné době na hranici stability.

S ohledem na skutečnost, že linka dosahuje žst. Praha hl.n. cca v X:30, jsou přestupní vazby na dálkovou dopravu, která se jinak v zásadě soustřeďuje kolem X:00, volné. S přestupní dobou kratší než 30 minut je zajištěna vazba na linku R18/R19 směr Česká Třebová ze směru Ústí nad Labem (20'/23'), popřípadě vazba spíše podružného významu vlaky linky R23 směr Beroun, Příbram s přestupní dobou z/do směru Brno v délce 21'/15' a z/do směru Ústí nad Labem 12'/7'. Spojení regionální dopravou je zajištěno v takové četnosti, že přípojné vazby není nutné optimalizovat. V budoucnu se v souvislosti s dokončením III. koridoru v úseku Beroun – Plzeň nabízejí možnosti atraktivnějších přestupních spojení směr Plzeň, které jsou v současné době s ohledem na probíhající stavební práce nedosažitelné.

V uzlech Ústí nad Labem a Děčín jsou zajištěny některé vazby regionální dopravou, které mají spíše oblastní charakter. Z pohledu objednatele dálkové dopravy na české straně není optimálně zajištěn přestup v žst. Dresden Hbf. mezi linkou Ex3 a vlaky linky ICE společnosti Deutsche Bahn AG směr Frankfurt (přestupní doba 63'/48'), nicméně jedná se o přechodný stav a optimalizace trasy na české straně s ohledem na výše uvedené omezující podmínky je v zásadě nemožná.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

Zásadní koncepční změny této linky se nepředpokládají. Určitou změnou, která se dotkne již GVD 2012, bude minutová korekce poloh v žst. Břeclav z a do směru Wien, která již bude sjednána v zásadě kompatibilní se stavem po dokončení žst. Wien Hbf. To vyvolá drobné korekce trasy, zejména při průjezdu železničním uzlem Brno, které byly projednány s Jihomoravským a Pardubickým krajem. Následně se předpokládá postupné přiblížení trasy současnému stavu, takže poloha linky v žst. Praha hl.n. zůstane v zásadě zachována. U posledního večerního vlaku bude dále usilováno o dosažení přípojně vazby Plzeň – Praha – Brno, pokud se s ohledem na pojízdnou infrastrukturu podaří dosáhnout vjezdu do žst. Brno hl.n. s ohledem na hromadný rozjezd spojů brněnské noční městské dopravy v 0,00 hodin.

Z pohledu objednatele dálkové dopravy by bylo v následujících letech účelné doplnit zastavení vlaků linky Ex3 v žst. *Praha-Libeň*, stejně jako u vlaků jiných linek objednávaných Ministerstvem dopravy.

Případné dílčí změny minutových poloh na trati 090 musí respektovat totožnou trasu s linkou R5 v úseku Praha – Ústí nad Labem. Podmínkou pro zachování této trasy je dosažení takového rozdílu mezi příjezdem vlaku linky Ex3 ze směru Praha a odjezdem ve směru Praha, aby v časovém prostoru bylo možné splnit všechny požadované technologické práce v žst. Ústí nad Labem hl.n. na jediné koleji, disponibilní pro úvraťování soupravy v relaci Praha – Ústí nad Labem – Cheb, včetně průjezdu vlaku příměstské dopravy ve skupině v L:00. Posunutí trasy z Prahy do pozdější časové polohy je pro objednatele dálkové dopravy nepřijatelné i z důvodu konstrukčních podmínek na lince R5, stejně tak i výrazné posunutí do dřívější polohy je zásadně nepřijatelné. Je však možné jednat o posunu polohy linky ve směru z Prahy o několik minut dříve se symetrickým řešením opačného směru za předpokladu, že bude možné protrasování Ex3 ze směru Budapest (Wien) ve směru Berlin a naopak. Toto řešení by přinášelo určité výhody jak v oblasti České republiky (např. dosažení přípojně vazby směr Nürnberg od časově související R5 v Chebu) tak případně i oblasti Německa. Uvedené řešení se tedy ukazuje jako perspektivní varianta pro plánovací období (cca. GVD 2014/2015).

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Linka je převážně vedena po modernizované trati. Z pohledu objednatele dálkové dopravy je třeba co nejdříve dokončit potřebné modernizace žst. Ústí nad Orlicí a Praha-Běchovice – Úvaly. Následně je třeba umožnit využít rychlostní profil modernizované trati a dosáhnout konkurenceschopnější jízdní doby mezi uzly Praha a Brno blížící se 2 ½ hodinám jízdní doby. Jak již bylo uvedeno u linky Ex2, problémem zůstává kapacita některých úseků trati 010/011, zejména na výjezdu z pražského železničního uzlu. Specifickým, obecně známým problémem je propustnost železničního uzlu Brno, která je však obtížně řešitelná bez provedení rozsáhlých modernizačních prací, tyto práce přesahují plánovací období tohoto dokumentu.

Je vhodné uvést, že omezující podmínkou pro konstrukci linky je i způsob modernizace trati 260, kde na většině stanic jsou vybudována pouze úrovnňová nástupiště. Nástup a výstup cestujících na straně protilehlé výpravní budově tak omezuje i protisměrnou dopravu. Z pohledu objednatele dálkové dopravy je obtížně přijatelné, aby takový způsob modernizace byl na páteřních koridorových tratích akceptován v budoucím období. Rovněž zásady pro modernizaci takový způsob modernizace dnes již nepřipouštějí.

Z pohledu vozidlového parku objednatel předpokládá nasazení kvalitních klimatizovaných vozidel odpovídající kapacity, a to i na vnitrostátních vlacích této linky, s co možná jednodušší úrovní nabízených služeb (příp. s ohledem na dobu ve které je vlak veden).

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Z hlediska dlouhodobého vývoje se jedná o stabilní linku dálkové dopravy s dobrými přepravními výsledky. Pro jejich udržení a kompatibilitu s regionální dopravou je mj. nezbytné udržet integrovaný model zajišťování vnitrostátních a mezinárodních přepravních služeb, bez kterého pokládáme stávající četnost spojení za ekonomicky nerealizovatelné bez doplnění dalších prostředků zvenčí. Od roku 2017, kdy bude zahájen provoz linky R19 na základě soutěže v nové kvalitě a s kratšími cestovními dobami, bude posouzeno ukončení zastavování linky Ex 3 v žst. Kolín a Česká Třebová. Linka Ex3 je předpokládána k vypsání nabídkového řízení jako poslední a zahájení plnění novým dopravcem výrazně přesahuje plánovací horizont tohoto dokumentu.

2.2.4 Linka Ex4 Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko

Základní charakteristika stávající nabídky

Rovněž linka Ex4 má významnou souvislost s plánováním v ostatních státech střední Evropy. Její poloha je přímo závislá na poloze linky Ex3, neboť v Břeclavi je třeba vytvořit přepravní vazby, které mají v základním modelu mají podobu Bratislava (Ex3) – Břeclav (Ex4) – Ostrava a zpět, v některých případech Wien (Ex3) – Břeclav (Ex4) – Ostrava a zpět. Z toho, a rovněž z technické potřeby společné minutové trasy Ex3/Ex4 přes uzel Wien vyplývá, že Ex4 je v zásadě fixována v Břeclavi v lichých celých hodinách. Nabídka není s ohledem na přepravní vytížení linky a na souběžné poskytování přepravních služeb doplněna jinými linkami dálkové dopravy druhého přepravního segmentu v každém úseku jejich trasy v plném intervalu 120' a je omezena na pět párů spojů. Do Polska s ohledem na relativně restriktivní pozici polské strany pokračují pouze dva páry spojů.

Tab. 4: Základní parametry linky Ex4 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Břeclav – Ostrava - Bohumín 330, 270 (E)	(120)	(120)	5/5	5/5	7,9,11,15,19 9,13,17,19,21	dtto
Bohumín – (směr Polsko) 320 (E)	---	---	2/2	2/2	dle pozice polské strany	dtto

Poznámky: Uvedeny rámcově odjezdy a příjezdy vlaků z a do žst. Břeclav

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je spojení jižní části druhého tranzitního koridoru, a to jak významných sídel v České republice (*Zlín/Otrokovice, Uherské Hradiště, Hodonín a Břeclav*) tak i za její jižní a jihovýchodní hranici (*Wien, Bratislava, Budapest atd.*) s ostravskou a zprostředkovaně i těšínskou sídelní aglomerací, jakož i s významnými sídelními útvary v Polsku. Význam linky v rychlé regionální dopravě je velmi malý, neboť v celé trase vlaku na území České republiky, s výjimkou krátkých přeshraničních úseků, je nabídka dálkové dopravy doplněna vlaky druhého přepravního segmentu (linky R13, R8 a zčásti i R18/Ex2).

Zastavovací koncepce linky je v zásadě přizpůsobena jak významu vlaků v mezinárodní dopravě, tak i funkcím v přepravě vnitrostátní. Vlaky zastavují v krajských městech *Otrokovice (Zlín)* a *Ostrava* (ve stanicích *Ostrava-Svinov* a *Ostrava hl.n.*), dále v městech *Břeclav, Hodonín, Uherské Hradiště* (žst. Staré Město u U.H.), *Přerov* a *Bohumín*.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vzhledem k trasování linky lze nejvýznamnější přepravní proudy cestujících identifikovat mezi Ostravskem na straně jedné a zlínskou aglomerací, uherskohradišťskou aglomerací a dvojicí vztahově provázaných měst Hodonín – Břeclav. Z hlediska spojení s Ostravou se jedná o podobnou intenzitu

přepavních proudů. Linka má však kromě spojení s Ostravskem výrazný podíl cestujících v rámci denního dojíždění na trati 330 a navazujících tratí 331 a 341.

Vývoj cestujících na lince odpovídá postupnému navyšování rozsahu. Z pohledu objednatele však není stávající poptávka cestujících kromě frekvenčně nejsilnějších vlaků v týdenní přepravní špičce optimální vzhledem k přepravnímu potenciálu.

Délka kmenové soupravy vlaku je proměnná podle toho, zda se jedná o mezinárodní vlak nebo vlak vnitrostátní, v zásadě lze uvést, že základní souprava je čtyřvozová až šestivozová (s jedním vozem první třídy a třemi až pěti vozy druhé třídy, v některých případech s restauračním vozem). Ve výjimečných případech je posilována ve špičkových dnech. Kapacity kmenu tedy obsahuje cca 50 míst v první třídě a 240-400 míst ve druhé třídě.

Konstrukční poloha linky

- S ohledem na příjezd vlaků linky v poloze Ex3 ze směru Bratislava v S:59 a Wien S:53 a výměnu hnacího vozidla je v současnosti determinován odjezd z žst. Břeclav v L:10, symetricky příjezd v S:50 s následným pokračováním směr Wien v L:02 a směr Bratislava v L:00. tato okrajová podmínka v zásadě je pro polohu vlaků určující. Linka je v zásadě konstruována k bratislavské větvi Ex3. Pokud tedy vlaky linky Ex4 nepokračují do zahraničí, je zajištěn přípoj od Bratislavy, nikoli od Vídně s ohledem na skutečnost, že do Rakouska pokračují dva páry vlaků a s ohledem na význam spojení Ostrava – Bratislava. Tato konstrukce má zásadní problémy v ranních hodinách směr Wien, kde je spojení zajištěno pouze s hodinovou čekací dobou v Břeclavi, a v odpoledních hodinách směr Ostrava, kde nejen chybí zcela spojení z Vídně (opět čekací doba 60'), ale zároveň přípoj od EC 344 z Bratislavy je nepřijatelně nespolehlivý. Tyto okrajové polohy tedy vyžadují nekoncepční ad hoc úpravu, jejíž provedení se předpokládá v GVD 2012.
- Standardně jsou tedy vlaky Ex4 buďto ukončeny v Břeclavi, nebo pokračují do/z Rakouska, dle pozice rakouské strany. Výjimku tvoří jeden pár vlaků Ex4, který je ve vazbě na nestandardně vedený vlak Ex3 (namísto relace Německo – Maďarsko v relaci Německo – Rakousko a zpět - aktuálně EC 172/3 „Vindobona“), trasován naopak v relaci Ostrava – Maďarsko namísto běžného rakouského prodloužení. Tyto dvě nepravidelnosti musí být vzájemně vypárovány, představují nicméně problém nutnosti ne zcela zákaznicky příznivého přestupu v relaci Praha – Bratislava. Pokud se situace na zahraniční části Ex3 změní, bude pravděpodobně nezbytné upravit i hodinové polohy Ex4.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

V uzlu Břeclav je zásadní výše uvedené oboustranné provázání linky Ex4 s linkou Ex3 ve směru Bratislava – Břeclav – Ostrava. V dalších nácestných stanicích převažují vazby na regionální dopravu.

Vlaky dosahují uzlu Přerov v S:13 (zpět odjezd L:46) což v zásadě umožňuje pouze těsné návaznosti od Ex2 při luhačovické variantě trasy, nikoli od současné R18, tyto návaznosti netvoří základ systému. V Ostravě je realizován zejména přestup na regionální dopravu.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

Zásadní koncepční změny této linky, významně spoluurčené plány evropských železnic, se nepředpokládají. Určitou změnou, která se dotkne již GVD 2012, bude minutová korekce poloh v žst. Břeclav z a do směru Wien, která již bude sjednána v zásadě kompatibilní se stavem po dokončení žst. Wien Hbf, tento záměr je popsán v části, věnující se plánovacímu období. Nepředpokládá se útlum počtu spojů. Navýšení rozsahu spojů je žádoucí, nicméně pro MD nepředstavuje zásadní prioritu. Hodinová poloha je závislá na řešení mezinárodní části Ex3. O provozování spojů v relaci Wien – Ostrava – Polsko projeví zájem soukromí dopravci, a to v komerčním režimu. Došlo-li by k realizaci těchto záměrů, korigovalo by MD rozsah objednávky v této relaci.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Linka je vedena po modernizované trati a nevyžaduje infrastrukturní úpravy. Vozidlový park je uspokojivý, linka je ostatně vedena vozidly různých evropských železnic.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Vypsání nabídkového řízení významně přesahuje plánovací období tohoto dokumentu.

2.2.5 Linka R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb**Základní charakteristika stávající nabídky**

Linka R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb je provozována v intervalu 120' v průběhu celého občanského dne. Linka má smíšený charakter mezi prvním a druhým přepravním segmentem. Na trati 090 v relaci Praha – Ústí nad Labem tvoří společně s mezinárodními vlaky linky Ex3 nabídku expresního přepravního segmentu v souhrnném intervalu 60'. V úseku Ústí nad Labem – Chomutov jsou vlaky linky R5 doplněny spěšnými vlaky v objednávce Ústeckého kraje tak, aby byla v období přepravních špiček vytvořena nabídka v intervalu 60'. Do linky je zařazen zároveň pár vlaků noční dopravy (440/441), který v úseku Praha – Ústí nad Labem – Cheb tvoří integrální část linky R5. Stávající provozní koncept linky je po dostavbě I. tranzitního železničního koridoru stabilizován. K dílčím změnám dojde v souvislosti s předpokládaným vypsáním nabídkového řízení (zahájení plnění k jízdnímu řádu 2014/2015), do kterého je tato linka zařazena.

Tab. 5: Základní parametry linky R5 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Ústí n.L. – Cheb 091, 090, 130, 140 (E)	120	120	7+1	7+1	5,30-19,30 6-18	5,30-19,30 6-18

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky R5 je zajištění rychlého spojení pražského metropolitního regionu a významných center nadregionálního a regionálního významu v Podkrušnohoří, především pak oblasti ústecko-teplické aglomerace, jejíž dostupnost po železnici je při spojení s Prahou časově konkurenceschopná silniční dopravě (do dostavby dálnice D8 přes České Středohoří). Další neméně významnou funkcí linky je zabezpečení vzájemného spojení center v ose Ústí nad Labem – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb. Zastavovací koncepce je vzhledem k rozdílnému účelu v úsecích Praha – Ústí nad Labem a Ústí nad Labem – Cheb odlišná.

V úseku Praha – Ústí nad Labem je dopravní obsluha dálkovou drážní dopravou zajištěna dvěma přepravními segmenty, kdy je expresní segment tvořen prokladem linek R5 a Ex3, rychlíkový (obslužný) segment vlaky linky R20, které zastavují ve všech bodech dálkové dopravy na trati. Uvedený koncept ovlivňuje zastavovací strategii, kdy vlaky expresního segmentu systémově zastavují v úseku Praha – Ústí nad Labem ve stanicích *Praha hl.n.*, *Praha-Holešovice* a *Ústí nad Labem hl.n.*, tj. nezastavují v nácestných stanicích, které jsou obslouženy linkou R20. Tento provozní koncept umožňuje dosáhnout do Podkrušnohoří konkurenceschopné cestovní doby, což se zřetelně projevilo na přepravní poptávce.

V úseku Ústí nad Labem – Cheb je zastavení realizováno ve všech bodech dálkové dopravy v rámci jednosegmentové obsluhy, tj. ve stanicích *Teplice v Čechách*, *Duchcov*, *Bílina*, *Most*, *Jirkov zastávka*, *Chomutov město*, *Chomutov*, *Kadaň-Pruněřov*, *Klásterec nad Ohří*, *Ostrov nad Ohří*, *Karlovy Vary*, *Chodov*, *Sokolov*, *Kynšperk nad Ohří* a *Cheb*. Z hlediska obratu cestujících lze zastavení rozdělit do dvou skupin. První skupina je tvořena zastavením ve střediscích nadregionálního a regionálního významu – *Teplice*, *Chomutov* (stanice *Chomutov*, *Chomutov město* a *Jirkov zastávka*), *Cheb*, *Most*, *Karlovy Vary* a *Sokolov*. Druhá skupina zahrnuje mikroregionální centra, přičemž nejvyšší potenciál

vykazuje zastavení ve stanici Kynšperk nad Ohří, Duchcov, Ostrov nad Ohří, Kadaň-Prunéřov a Chodov. Zastavení v těchto stanicích bude průběžně monitorováno, nelze jej však považovat za stabilizované.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R5 je charakteristická zajišťováním více typů přepravní poptávky. V relaci Praha – Ústí nad Labem – Teplice je využívána pro spojení s Prahou, přičemž pro vzdálenější relace (Praha – Most, Praha – Chomutov) se konkurenceschopnost železnice snižuje. To lze ilustrovat na počtu přepravených cestujících z Mostu, resp. Chomutova do Prahy, která se rovná cca 10-20 % frekvence Teplice – Praha. Spojení s Prahou má v převážné většině charakter týdenní dojížděky. Druhou skupinu přepravní poptávky zajišťované linkou R5 tvoří jednak vztahy mezi hlavními centry Ústeckého a Karlovarského metropolitního regionu a zároveň v nemalé míře denní dojížděkové proudy v rámci metropolitních regionů (např. Most – Chomutov, Ostrov – Karlovy Vary atd.).

Z hlediska vývoje počtu cestujících je linka stabilizovaná, s mírným nárůstem v posledních několika letech. Vytížení linky v úseku Ústí nad Labem – Cheb pozvolna klesá směrem k Chebu.

Typická kapacita souprav linky R5 je 5 vozů (cca. 50 míst v první třídě, 280 míst v druhé třídě), u vlaků v přepravních špičkách až 7 vozů, tj. kapacita 330-450 osob.

Konstrukční poloha linky

Výchozím bodem pro konstrukci linky R5 je dosažení polohy vlaků Ex3 v úseku Praha – Ústí nad Labem tak, aby vlaky linky R5 byly na trati 090 vedeny z technologických i přepravních důvodů v jednohodinovém prokladu s vlaky linky Ex3. Jejich poloha je proto dlouhodobě stabilizována polohou Ex3 zejména v uzlech Praha, Břeclav, Wien (a to i po dokončení vídeňského hlavního nádraží) a Dresden-Neustadt. Časová poloha R5 v jízdním řádu 2010/2011 – Praha hl.n. L:31/S:28, Ústí nad Labem hl.n. L:13/S:42; tj. jízdní doba cca 70 minut).

Poloha vlaků v úseku Ústí nad Labem – Cheb je dána výše uvedenou okrajovou podmínkou. Odpovídá rovněž dosahovaným návaznostem v regionální dopravě. Vlaky přijíždí do stanice Cheb v L:41, odjíždí v S:13. V žst. Cheb není dosaženo přípojné vazby ve směru Nürnberg.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Z hlediska linky R5 jsou důležité návaznosti na další linky dálkové dopravy ve stanici Praha hl.n. Zajištění přípojů v této železniční stanici však není v čase stabilní vzhledem k tomu, že okrajové podmínky většiny radiálních linek jsou určeny v místech mimo uzel Praha. Rozhodující je tedy jízdní doba, která u řady linek dálkové dopravy ovlivněna stavebními činnostmi. V období platnosti JŘ 2010/2011 (tj. poloha R v Praze hl.n. v L:31/S:28) jsou v žst. Praha hl.n. zajištěny přestupní vazby na linky Ex3 směr Brno (S:39/L:19), R18 směr Olomouc (S:48/L:13) a další volnější vazby. Vazby na regionální dopravu nejsou příliš významné vzhledem k vysoké frekvenci příměstské dopravy v systému Pražské integrované dopravy.
- V železniční stanici Ústí nad Labem je vytvořena pravidelná optimalizovaná směrová vazba na vlaky dálkové dopravy linky R15 Ústí nad Labem – Liberec pro relaci Cheb – Ústí nad Labem – Liberec (L:07-27 do Liberce; S:33-48 z Liberce). V oblasti regionální dopravy jsou na vlaky R5 ve směru Praha zajištěny přípoje od Os vlaků ze směru Děčín a Most.
- V oblasti Podkrušnohoří jsou vytvořeny některé vhodné vazby na regionální dopravu. V železniční stanici Teplice v Čechách (L:06/S:50) je vytvořena směrová vazba na vlaky regionální dopravy linky Teplice – Litvínov ve směru Ústí nad Labem. V železniční stanici Most (L:33/S:22) je vytvořena směrová vazba na vlaky regionální dopravy linky Most – Postoloprty – Žatec ve směru Ústí nad Labem. V Chomutově (L:55/S:00) je linka R5 provázána s linkou R25 Jirkov – Chomutov – Žatec – Lužná u Rakovníka. Vyšší význam má provázání v relaci Žatec – Chomutov – Ústí nad Labem. V železniční stanici Kadaň-Prunéřov (S:04/L:49) je k vlakům linky R5 vytvořena přestupní vazba na vlaky regionální dopravy ve směru Kadaň – Kadaň předměstí. Vyšší význam má vazba v relaci Kadaň – Chomutov – Ústí nad Labem.

- Doplňkově uvádíme, že v železniční stanici Sokolov (L:13/S:41) je k vlakům linky R5 vytvořena směrová přestupní vazba regionální dopravou v relaci Kraslice – Sokolov – Chomutov – Ústí nad Labem a v železniční stanici Cheb (L:41/S:13) je zajištěna volná vazba ve směru Františkovy Lázně.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

Linka R5 je spolu s linkou R20 zařazena do provozního souboru linek, který byl v říjnu 2010 oznámen v Úředním věstníku EU jako soubor určený pro vypsání nabídkového řízení s předpokladem plnění novým dopravcem od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2014/2015. Smlouva s vítězným dopravcem se předpokládá uzavřít na dobu 15 let a po tuto dobu bude provozní koncepce v zásadě stabilní. Předpokladem je zachování stávajícího rozsahu provozu v intervalu 120 minut s možností jeho zkrácení na 60 minut v úseku Chomutov – Ústí nad Labem, mimo jiné z důvodu efektivnějších oběhů vozidel. V rámci připravovaného provozního konceptu lze očekávat následující změny.

Jednou ze zásadních otázek při tvorbě provozní koncepce bude dosažení přípojně skupiny v železniční stanici Cheb v poloze X:30, Ústí nad Labem (R5) – Cheb (R29) – Nürnberg. Vlaky ve směru Nürnberg budou na českém území objednány Ministerstvem dopravy. V jízdním řádu 2011/2012 se předpokládá vedení 4 párů vlaků. Do stanice Cheb budou vlaky přijíždět cca v S:25, a zpět ve směru Nürnberg odjíždět v L:35. Vazba ve směru Plzeň bude již v období platnosti jízdního řádu 2011/12 dosažena. Je však zřejmé, že vazbu Ústí nad Labem – Nürnberg se v Chebu nepodaří bez dalších opatření zajistit, a to i přesto, že je bavorská strana připravena počet objednávaných vlaků vedených do Chebu navýšit.

Vazbu není v současném řešení možné realizovat z důvodu dvou okrajových podmínek: 1/ Z pohledu provozního konceptu je nutné, aby vlaky linky R5 byly v úseku Praha – Ústí nad Labem vedeny ve stejné trase jako linka Ex3, jejíž časová poloha je determinována polohou vlaku v ČR i v jiných evropských státech, tzn. že poloha odjezdu vlaků z Ústí nad Labem ve směru Cheb je daná. 2/ Z bavorského pohledu je nezbytná stabilní poloha vlaků linky RE Nürnberg – Cheb v úseku Nürnberg – Marktredwitz, jakož i poloha přípojně skupiny v železniční stanici Marktredwitz v X:00. S ohledem na zajišťované oboustranné přestupní vazby ve směru Hof a Regensburg lze označit uvedený postup za logický a dlouhodobě stabilní. Bavorská strana je nicméně připravena na to, že vlaky RE budou vedeny jednotkou řady 612 s možností naklápění (na bavorském území aktivně využitou) a budou projíždět všechny nácestné železniční stanice a zastávky v úseku Marktredwitz – Cheb.

Z výše uvedených podmínek plyne, že pro realizaci přestupní vazby ve směru Ústí nad Labem v Chebu je nutné dosáhnout časový posun na odjezdu z Chebu o 12 minut(+) a na příjezdu do Chebu o 12 minut(-). Tím je zajištěna minimální přestupní doba v žst. Cheb. Uvedenou časovou úsporu je možné dosáhnout provozními a infrastrukturními opatřeními (viz níže). V případě provozních opatření bude v souvislosti s požadavkem na nasazení vratných souprav zkrácena úvrať v uzlu Ústí nad Labem. Zároveň budou prověřena místa zastavení s nejnižším obratem cestujících, tj. žst. Kynšperk nad Ohří, Kadaň-Pruněrov a Duchcov s možností případného ukončení zastavování. Je pravděpodobné, že průjezd těchto železničních stanic je jednou z podmínek pro realizovatelnost dosažení přípoje. Ve výhledu je rovněž vhodné dosáhnout vazby mezi linkami R5 a R23 v žst. Ústí nad Labem západ, která je v současné době vlivem stabilních časových poloh obou linek nerealizovatelná.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Pro umožnění uvedeného konceptu plánovaného od jízdního řádu 2014/2015 je vhodné provést určité úpravy na infrastrukturu, například lze vymezit následující možnosti:

- Přechod na pravostranný provoz v úseku Citice/Sokolov – Karlovy Vary (*odpadnou jízdy odbočkou v žst. Citice/Sokolov a Karlovy Vary*).
- Výstavba zastávky Chodov na dvojkolejně trati Chodov zhlaví – Nové Sedlo u Lokte (*odpadne zajištění do žst. Chodov z Nového Sedla*).

- Zvýšení traťové rychlosti na alespoň 110 km/h pro v_{vyj} v úseku Královské Poříčí – Chodov a v úseku Bílina – Oldřichov u Duchova; zavedení rychlostí v_{vyj} v úseku Karlovy Vary – Klášterec Nad Ohří; zvýšení traťové rychlosti v úseku Klášterec n.O. – Chomutov a v úseku Jirkov zastávka – Most na 120 – 140 km/h pro v_{vyj} .

Je třeba uvést, že nesplnění některých požadavků může být důvodem pro nerealizovatelnost přípojného spojení směr Nürnberg. Z pohledu vozidel bude jako příspěvek k urychlení dopravního konceptu požadováno nasazení vratných souprav, které budou zároveň použity pro linku R20.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Předpokládaný koncept zavedený od jízdního řádu 2014/2015 bude dlouhodobě stabilní, nejméně po dobu následujících patnácti let.

2.2.6 Linka R6 Praha – Plzeň – Cheb/Klatovy/Německo

Základní charakteristika stávající nabídky

Obecně lze uvést, že linka R6 je v úseku Praha – Plzeň provozována v jednohodinovém intervalu v průběhu celého občanského dne s následným rozpadem v Plzni do tří směrů. Dvouhodinový interval je nabízen ve směru Mariánské Lázně – Cheb, čtyřhodinový interval ve směru Domažlice – Furth im Wald (–Mnichov/Norimberk) a čtyřhodinový interval do Klatov s pokračováním vybraných vlaků vedených v objednavce Plzeňského kraje do Železné Rudy. V současné době je linka výrazně ovlivněna stavebními činnostmi na III. tranzitním železničním koridoru na trati 170 se souvisejícími přechodně negativními dopady (nižší poptávka cestujících vzhledem ke kvalitě nabídky, stabilitě jízdního řádu tj. nárůstu zpoždění, vyšší výskyt nepravidelností apod.). Právě z tohoto důvodu jsou v úseku Praha – Plzeň vedeny vlaky dálkové dopravy pouze v jediném přepravním segmentu, se zastavením vlaků jednotlivých v nácestných bodech dálkové dopravy jako např. v Berouně, Hořovicích a Rokycanech.

Tab. 6: Základní parametry linky R6 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Plzeň 171, 170 (E)	60	60	19	17	4-24 4-22	4-21 5-22
Plzeň – Cheb 170 (E)	120	120	9	8	4-20 6-22	6-20 6-20
Plzeň – Klatovy 183 (E)	240	240	4	4	9-21 6-18	9-21 6-18
Plzeň – Domažlice – Německo 180 (N)	240	240	4	4	7-19 9-20	7-19 8-20

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním cílem provozování linky R6 je zabezpečení spojení nejvýznamnějších urbanizačních oblastí západních Čech, tj. Plzně, Klatov a Chebu, s Pražským metropolitním regionem. Výraznou funkci plní vlaky linky rovněž v rychlé regionální dopravě pro spojení středisek regionálního a mikroregionálního významu s centry vyššího řádu (Prahou a Plzní) z hlediska denní frekvence. V neposlední řadě linka plní rovněž funkci v mezinárodní dopravě u spojení Praha – Plzeň – Mnichov/Norimberk, v každém směru po přímých 2 párech vlaků a 2 párech vlaků s přestupem v železniční stanici Schwandorf v Bavorsku. Vlaky mezi Prahou a Mnichovem resp. Norimberkem jsou objednávané na české i bavorské straně, v relaci Praha – Mnichov neexistují komerční dopravní služby v oblasti drážní dopravy, neboť stávající infrastruktura v zásadě neumožňuje služby provozovat na komerčním základě. V úseku Plzeň – Klatovy je dopravní obsluha rychlého segmentu R/Sp tvořena ve spolupráci s Plzeňským krajem v prokladu vlaků, které ve čtyřhodinovém intervalu objednává Ministerstvo

dopravy a ve čtyřhodinovém intervalu Plzeňský kraj, a vytváří se tak pravidelná obsluha v intervalu 120' vlaky nadregionální a rychlé regionální dopravy.

Zastavovací koncepce se v případě jednotlivých úseků liší, vychází přitom z reálného přepravního potenciálu center a z technologických možností dopravního řešení. V úseku Praha – Plzeň je zastavení kromě stanic *Praha hl.n.*, *Praha-Smíchov* a *Plzeň hl.n.* realizováno v dalších nácestných střediscích s regionálním a mikroregionálním významem. Systémově zastavují všechny vlaky linky R6 v *Berouně*, *Hořovicích* a *Rokycanech*. Ve *Zdicích* zastavují s ohledem na přepravní význam této stanice a obsluhu dalšími vlaky linky R26 vlaky ve směru Cheb vedené v intervalu 2 hodiny, ve *Zbirohu* (nově v zastávce *Kařez*) s ohledem na odlehlost sídla od železniční stanice pouze vlaky ve směru Klatovy (interval 4 hodiny).

V úseku Plzeň – Cheb je zastavení realizováno ve stanicích *Stříbro*, *Planá u Mariánských Lázní* (Tachov), *Mariánské Lázně*, *Lázně Kynžvart* a *Cheb*. Vzhledem k odlišnému přepravnímu potenciálu žst. Lázně Kynžvart oproti jiným bodům zastavení nelze zastavení v žst. Lázně Kynžvart pokládat za stabilizované, ostatní zastavení vlaku jsou standardní. V úseku Plzeň – Domažlice – Furth im Wald zastavují vlaky na českém území pouze v *Domažlicích*, s ohledem na nutnost křižování vlaků v žst. Česká Kubice a následné předání vlaků bavorské straně, i s ohledem na smíšenou frekvenci včetně dálkových mezinárodních cestujících. V úseku Plzeň – Klatovy je zastavovací koncepce odlišná od předchozích vzhledem k výrazné funkci vlaku v rychlé regionální dopravě. Zastavení je realizováno v regionálním centru oblasti *Klatovech*, ve střediscích s mikroregionálním významem – *Dobřany*, *Přeštice* a dalších nácestných stanicích lokálního významu – *Chlumčany u Dobřan*, *Švihov u Klatov* a u vybraných vlaků ve spolupráci s regionálním objednatelem *Lužany* a *Borovy*. V úseku Plzeň – Klatovy je nabídka vlaků linky R 6 doplněna vlaky regionální dopravy se stejnou zastavovací koncepcí a dosahováním uzlů do společně objednávaného dvouhodinového intervalu vlaků rychlé nadregionální a regionální dopravy.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky R6 jsou využívány jednak cestujícími v dálkové dopravě především pro spojení s Prahou, popřípadě Plzní, jednak v rychlé regionální dopravě v rámci denních dojížděkových vztahů jednotlivých center na lince. Z hlediska relačních vztahů významných z hlediska dálkové dopravy je po hlavní relaci Praha – Plzeň významná relace Praha – Rokycany (necelá polovina přepravených cestujících v nejsilnější relaci), poté následují spojení Prahy s Chebem, Mariánskými Lázněmi, Klatovy, Domažlicemi nebo např. Plzně a Chebu (všechny relace zhruba mezi 15-25 % intenzity proudu Praha – Plzeň). V případě dálkových cestujících je charakteristická týdenní špička v pátek, popř. ve čtvrtek z Prahy, v neděli a v pondělí ráno do Prahy.

Vývoj poptávky cestujících na lince je výrazně ovlivněn probíhajícími stavebními pracemi, které mají vzhledem k negativním dopadům do stability jízdního řádu a prodlužování jízdních dob za následek postupný pokles počtu cestujících na trati 170 (především v úseku Plzeň – Cheb). V úsecích linky Plzeň – Klatovy a Plzeň – Domažlice naopak dochází k nárůstům počtu cestujících. Především v případě vlaků ve směru Klatovy – Železná Ruda je patrná vyšší poptávka cestujících o víkendů a letní i zimní sezóně.

Průměrná kapacita souprav je v případě vlaků ve směru Cheb 420 míst (tj. 6 vozů, v období přepravní špičky až 9 vozů); ve směru Bavorsko 200-350 míst (tj. 4-6 vozů); ve směru Klatovy 350-450 míst (5-6 vozů). Lze očekávat nárůst poptávky do přepravy po dokončení modernizace infrastruktury s náběhem cca. 2-3 roky, který bude nutné doprovodit úpravou přepravní nabídky.

Konstrukční poloha linky

Výchozím bodem pro konstrukci linky je dosažení uzlu Plzeň v poloze X:00, aby zde bylo možné vytvořit úplné skupiny s přípojnými vazbami ve všech směrech a zajistit provázání s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. V současné době je rovněž regionální doprava konstruována do stejné přípojně skupiny. Vlaky linky R6 proto musí přijet krátce před X:00 a odjet krátce po X:00, přičemž minimální doba pobytu je dána jak vnitřními technickými a technologickými faktory v uzlu (např. přepřah lokomotivy ve směru Domažlice, dobírka vozů), tak polohou vlaku v sousedních uzlech (např.

níže uvedená poloha intervalové dopravy v Bavorsku v lichých celých hodinách žst. Schwandorf, poloha R11 v Českých Budějovicích).

Z konstrukce regionální dopravy v Bavorsku vyplývá, že vlaky ve směru Plzeň – Domažlice – Furth im Wald musí dosahovat polohy S:00 v žst. Česká Kubice, tzn. systémová jízdní doba Plzeň hl.n. – Česká Kubice je 1 hodina. V tomto čase již v současné době není možné vyměnit hnací vozidlo po příjezdu vlaku do uzlu Plzeň, a proto tato technologická operace je realizována časově na úkor pozdějšího odjezdu vlaků linky ve směru Praha, což je principiálně nevhodné, nicméně pro nemožnost jiného krátkodobého řešení a i s ohledem na zájem Plzeňského kraje na uzlu Rokycany v X:30 je to takto realizováno. Vzhledem k časovým limitům je v úseku Plzeň – státní hranice CZ/D umožněno výše uvedené systémové zastavení pouze v železniční stanici *Domažlice*, a přesto je poloha vlaků v úseku Praha – Plzeň determinována velmi silně právě tímto ramenem.

Poloha vlaků v úseku Praha – Plzeň je tedy odvozena od uzlu Plzeň a poloha v jiných stanicích je odvozená a mění se vzhledem k rozsahu stavebních prací na trati (například v GVD 2011 Praha hl.n. X:10/54, Plzeň X:10/50; tj. jízdní doba cca 100'). Po postupném dokončování stavebních prací lze očekávat zkrácení jízdní doby v úseku a tedy dřívější příjezd do žst. Praha hl.n. a pozdější odjezd z této železniční stanice. To má velmi úzkou vazbu na regionální dopravu, neboť nepředjízdny model regionální dopravy se trvale mění s posuny tras dálkové dopravy v úseku Praha – Beroun.

V úseku Plzeň – Cheb je dokončována optimalizace trati, což přináší zkracování jízdních dob. Časová poloha vlaků je v JŘ 2010/2011 determinována křížováním v Plané u Mariánských Lázní v L:00, nicméně již od prosince 2011 dojde k přesunu křížování do žst. Chodová Planá.

Poloha vlaků na trati Plzeň – Klatovy je dána společnou dohodou mezi objednatelem dálkové a regionální dopravy. Vlaky zajišťují sdruženou přepravní funkci rychlé regionální a dálkové dopravy, jejich prokladem je vytvořen interval 120 minut. Vlaky jsou determinovány dosahováním uzlu Klatovy v poloze S:00. Vybrané vlaky pokračují v objednávce Plzeňského kraje do žst. Železná Ruda – Alžbětín, aniž by zde měly těsnou vazbu na vlaky směr Bavorsko, které jsou determinovány polohou X:00 v železničních stanicích Zwiesel, resp. Plattling s další vazbou do německé sítě.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Z hlediska linky R6 jsou důležité návaznosti na další linky dálkové dopravy ve stanici Praha hl.n. Zajištění přípojů v této železniční stanici však není v čase stabilní vzhledem k tomu, že okrajové podmínky většiny radiálních linek jsou určeny v místech mimo uzel Praha. Rozhodující je tedy jízdní doba, která je výrazně ovlivněna stavebními činnostmi. V období platnosti JŘ 2010/2011 (tj. poloha R6 v Praze hl.n. v X:10/54) jsou v žst. Praha hl.n. zajištěny přestupní vazby na linky Ex1/Ex2 směr Olomouc (X:17/48), R9 směr Havlíčkův Brod (X:02/57), R10 směr Hradec Králové (X:09/47) a další volnější vazby. Vazby na regionální dopravu nejsou příliš významné vzhledem k vysoké frekvenci příměstské dopravy v rámci Pražské integrované dopravy.
- V železniční stanici Beroun (poloha R6 v X:46/15) je vytvořena v některých případech směrová vazba na vlaky regionální dopravy ve směru Rakovník pro relaci Plzeň – Rakovník. Ve Zdicích (poloha R6 v S:54/L:07) je vytvořena přestupní vazba na vlaky regionální dopravy linky Beroun – Zdice – Příbram ve směru Plzeň, volnější vazba rovněž ve směru Praha. V železniční stanici Rokycany (X:29/28) je od vlaků linky R6 vytvořena přestupní vazba na linku regionální dopravy ze směru Plzeň ve směru Mirošov (pravidelně v S:30 směr Mirošov/L:30 směr Plzeň). Tato vazba je velmi významná pro Plzeňský kraj a MD usiluje o její udržení, upozorňuje však na skutečnost, že její udržení není dlouhodobě možné při poloze X:00 v Plzni (což je jednoznačná podmínka) v jednom přepravním segmentu, bude tedy dlouhodobě garantovatelná pouze v případě rozpadu R5 do dvou přepravních segmentů, což je i záměr objednatele dálkové dopravy, na který však v současné době nejsou zajištěny finanční prostředky.
- Jak již bylo uvedeno, linka R6 dosahuje ve stanici Plzeň hl.n. taktový uzel X:00 s ohledem na provázání s dálkovou a regionální dopravou. V oblasti dálkové dopravy se jedná o vazbu vlaků Praha – Cheb dosahujících uzel Plzeň v poloze S:00 na vlaky linky R11 ve směru České Budějovice (S:03/L:58) a na vlaky linky R16 ve směru Most (S:05/L:54). V oblasti regionální dopravy jsou konstruovány přestupní vazby v poloze S/L:00 do všech významných směrů, tj.

Horažďovice (X:09/53), Klatovy (Sp L:02/S:56; Os S:10/L:47), Domažlice (X:05-08/51-55), Stříbro (S:33/L:26), Plasy (S:17/L:38; L:05/S:51), Rokycany (X:17/43).

- V železniční stanici Planá u Mariánských Lázní, je vytvořena přestupní vazba na vlaky regionální dopravy ve směru Tachov.
- V Klatovech jsou v poloze S:00 zajištěny návaznosti ve směru Železná Ruda v případě, že není vlak dálkové dopravy trasován přes Klatovy v rámci objednávky regionální dopravy Plzeňského kraje.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

GVD 2012: Vývoj nabídky bude ve střednědobém horizontu výrazně ovlivněn termínem dokončení jednotlivých etap stavebních prací na III. tranzitním železničním koridoru. Od jízdního řádu 2011/2012 budou vzhledem k předpokladu dokončení úseku Plzeň – Cheb v roce 2011 zrychleny vlaky dosahující uzel Plzeň v S:00. S tím souvisí přeložení křižování vlaků z Plané u Mariánských Lázní do Chodové Plané (s možným budoucím posunem do Mariánských Lázní). Zároveň bude po dohodě s objednatelem veřejné dopravy v Bavorsku společností BEG vytvořena krátká přestupní vazba v Chebu v poloze L:30 mezi vlaky linky R6 a vlaky linky Cheb – Nürnberg, které budou na českém území objednávány Ministerstvem dopravy. V jízdním řádu 2011/2012 se předpokládá vedení 4 párů vlaků. Stabilní dosahování uzlu Cheb v minutu 30 bude podmíněno zrušením zastavení v žst. Lázně Kynžvart (předpokládá se zastavení vlaků v okrajových částech dne). Ostatní zastavení v úseku Plzeň – Cheb budou průběžně monitorována (i s ohledem na střednědobé řešení navazující regionální dopravy).

V úseku Beroun – Plzeň lze očekávat postupné mírné zkracování jízdních dob vlaků Praha – Plzeň, které bude mít vzhledem ke stabilní poloze uzlu Plzeň za následek změnu časové polohy při odjezdu/příjezdu v pražském železničním uzlu. S ohledem na přesouvající se stavební práce bude zkrácení jízdních dob v plánovacím období pouze dílčí charakter. Rozsáhlejší změny se předpokládají v prosinci 2016.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Předpokládá se, že tato linka bude do GVD 2016 provozována na infrastruktuře ve výstavbě a od GVD 2017 provozována po modernizované infrastruktuře. K tomu pouze uvádíme několik poznámek:

- V úseku Praha – Beroun je nutné zvýšení spolehlivosti a stability jízdního řádu pro nové dopravní řešení do roku 2017. Trat' musí umožnit vedení vlaků ve směru Plzeň v 30 minutovém prokladu a konstrukci trasy pro linku R26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice. K dosažení je zapotřebí nahrazení současného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení zabezpečovacím zařízením výrazně zkracujícím provozní intervaly (zejména následná mezidobí), odstranění lokálních omezení traťové rychlosti. Je zároveň třeba sledovat zkapacitnění výjezdu z uzlu Praha. V úseku Beroun – Plzeň je nutné dokončení hlavních částí trati včetně tunelové přeložky Ejpovice – Plzeň.
- Zároveň je z pohledu nového konceptu z pohledu objednatele dálkové dopravy nutné provedení alespoň minimálních úprav v úseku Plzeň – Klatovy v části Plzeň – Chlumčany u Dobřan, kde podle dostupných předběžných výpočtů je třeba zkrátit jízdní dobu o cca 1-2 minuty (dosažitelné soustředěnou systematickou údržbou, popř. zavedením rychlosti pro V_{vyj}) tak, aby systémová jízdní doba v úseku Rokycany a Chlumčany u Dobřan činila po dokončení ejpovické přeložky 30' v návaznosti další dosažení na křižování vlaků a dosažení taktového uzlu Klatovy přibližně v X:30. Pokud nebude možné dosažení žst. Chlumčany u Dobřan v X:00, je provozní koncept uvedený v dlouhodobém plánu ve vztahu k návaznostem směr Železná Ruda i směr Praha nedosažitelný.
- V úseku Plzeň – Domažlice je třeba postupně usilovat o zkrácení jízdní doby z důvodu sjednocení minutových poloh tras vlaků Ex Praha – Plzeň – Cheb a Ex Praha – Plzeň – Domažlice – Mnichov. Důvodem je rovněž výhledová možnost vedení vlaků Ex Praha – Plzeň – Německo ve

dvouhodinovém taktu bez výraznějších konfliktů s regionální dopravou, zlepšení přípojných vazeb v žst. Plzeň hl.n. díky příznivější poloze vjezdů a odjezdů z a do taktového uzlu kolem X:00 a zkrácení pobytů vlaků Praha – Cheb v Plzni. Pro dosažení cílového výhledového stavu chybí cca 6 minut v úseku Plzeň – Česká Kubice, které lze získat realizací první etapy projektu „Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st.hr. SRN“ v úseku Plzeň – Zbůch (– Stod). Realizace této třetí části infrastrukturních úprav se nicméně nepředpokládá v plánovacím období tohoto dokumentu.

V plánovacím období je nutná modernizace vozidlového parku expresní části linky R6 v souvislosti se zvyšováním její kvality. V případě linky R (Hradec Králové) – Praha – Plzeň – Klatovy se předpokládá, že bude požadováno nasazení moderního vozidla v rámci nabídkového řízení.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

GVD 2017: Zásadní změnu koncepce provozu linky R6 lze očekávat od období platnosti jízdního řádu 2016/2017, od kterého již s největší pravděpodobností bude možné využít významnou část modernizované infrastruktury v úseku Beroun – Plzeň, podle dostupných informací i včetně přeložky Ejpvovice – Plzeň. Vzhledem ke snaze o maximální využití investice do koridorové trati se předpokládá zavedení tzv. dvousegmentové dopravní obsluhy v relaci Praha – Plzeň. Cílem nového řešení je zvýšení atraktivity nabídky a její časové konkurenceschopnosti vůči silničnímu spojení s dopadem na růst podílu železnice v rámci dělby přepravní práce v relaci. V této souvislosti je v souladu s harmonogramem otevírání trhu v dálkové a nadregionální dopravě od jízdního řádu 2016/2017 plánováno zahájení provozu linky R (Hradec Králové) – Praha – Plzeň – Klatovy na základě nabídkového řízení (provázání vlaků přes Prahu je z pohledu objednatele dálkové dopravy variantou).

Uvedený koncept vychází z předpokladu, že od jízdního řádu 2016/2017 budou uzel Plzeň v poloze X:00 dosahovat vlaky prvního přepravního (expresního) segmentu, které budou vytvořeny ze stávajících vlaků linky R6 s tím, že v úseku Praha-Smíchov – Plzeň hl.n. nebudou zastavovat v nácestných stanicích. Předpokládá se zachování hodinového taktu, přičemž stávající vlaky ve směru Klatovy budou ukončeny v Plzni, popřípadě dle dohody s bavorským objednatelem prodlouženy směr Furth im Wald, neboť bavorský objednatel BEG již projevil vážný zájem o výhledovou realizaci dvouhodinového spojení Praha – Bavorsko. Vlaky ve směru Cheb a Domažlice – Mnichov budou z hlediska koncepce zachovány ve stávajícím tvaru.

V časové poloze 30' před vlaky prvního přepravního segmentu bude vedena z Prahy linka druhého přepravního segmentu, která dosáhne uzel Plzeň před X(L):00 (konkrétně cca ve 45') a bude dále pokračovat ve směru Klatovy. Provozována bude v intervalu 120' s možností zahuštění v období přepravní špičky na takt 60'. Nová rychlíková linka bude plnit funkci nižšího přepravního (obslužného) segmentu v úseku Praha – Plzeň, s cílem zajistit spojení mezi významnými regionálními středisky, které jsou nyní obsluhovány linkou R6. Poloha linky bude determinována ekvidistančním vedením -30' oproti expresnímu segmentu v úseku Praha – Beroun, podle možností dosažením taktového uzlu Rokycany v X:30 (s následným zajištěním přestupní vazby z Plzně na regionální vlaky ve směru na Mirošov a na regionální autobusové linky). Dále se předpokládá křížování vlaků v Chlumčanech u Dobřan (L:00) a vytvořením vazby v uzlu Klatovy ve směru Železná Ruda a Plattling v poloze zhruba v L:30 ve směru Plattling a S:30 ve směru Praha. V úseku Plzeň – Klatovy se předpokládá zachovat stávající místa zastavení s možností změn na základě průběžného monitoringu. V konceptu se nepředpokládá využití rychlíkových náležitostí v regionální dopravě v úseku Klatovy – Železná Ruda, a tedy zajištění přímých vlaků z Plzně do rekreačních oblastí Šumavy bude plně úkolem regionální dopravy. Uvedené řešení by bylo vhodné realizovat co možná skokově, aby byl zásah do regionální dopravy projednatelný a nebylo nezbytné se v každém jízdním řádu přizpůsobovat nové situaci, nicméně tento závěr je velmi závislý na zajištění adekvátních finančních prostředků.

Je zjevné, že toto řešení bude znamenat dodatečné finanční prostředky a je podmíněno vývojem finanční situace objednatele. Je však zřejmé, že bez realizace tohoto řešení by zůstaly výsledky modernizace III. koridoru v úseku Praha – Plzeň z velké části nevyužity a cestující v relaci Praha-Plzeň by zvolili jiný způsob přepravy. Proto bude realizace tohoto řešení hlavní prioritou objednatele dálkové dopravy v plánovacím období.

Objednatel dálkové dopravy uvádí, že ačkoli vedení vlaků na bavorské straně je plně v kompetenci bavorského objednatele, upřednostňuje přímé vedení vlaků z hraničního přechodu Česká Kubice/Furth im Wald do uzlu München, před jejich vedením do uzlu Nürnberg, kde je zajištěna souběžná komerční autobusová doprava, a kam bude zajištěno optimalizované spojení s jedním přestupem na vozidlo s naklápěcí skříní v Chebu.

Předpokládaný koncept zavedený od jízdního řádu 2016/2017 bude dlouhodobě stabilní. Očekává se možné rozšíření vlaků ve směru Mnichov v návaznosti na nabídkové řízení v Bavorsku se zahájením od jízdního řádu 2018/2019, kdy může dojít k rozšíření počtu vlaků Praha – Plzeň – Mnichov do cílového dvouhodinového taktu, zároveň s vypsáním nabídkového řízení na provozování těchto vlaků.

2.2.7 Linka R7 Praha – Tábor – České Budějovice (–Rakousko)

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R7 zabezpečuje významné radiální spojení v ose Praha – Tábor – České Budějovice – Linz. V úseku Praha – České Budějovice je stejně jako u dalších radiálních linek v prostoru Čech zajištěna v zásadě nabídka v intervalu 60' (s několika omezeními na interval 120' v období přepravního sedla). Linka je dále u vybraných vlaků prodloužena dále z Českých Budějovic ve směru Linz. Ve stávajícím jízdním řádu se jedná o dva páry vlaků, z nichž je jeden vzhledem k technologickým omezením v současnosti výchozí až z Českých Budějovic. V úseku České Budějovice – Horní Dvořiště vlaky linky R7 doplňují nabídku regionální dopravy, která je zajišťována Jihočeským krajem, na interval přibližně 120'. V současné době je linka negativně ovlivněna stavebními činnostmi na IV. tranzitním železničním koridoru na trati 220 především ve vztahu k prodlužování jízdních dob, stabilitě jízdního řádu a výlukovým opatřením. Z toho důvodu je stabilizovaná nabídka jednosegmentová, kdy jsou kromě primárních dálkových vztahů obsluhovány i stanice s nižším přepravním potenciálem (např. Olbramovice). Ministerstvo dopravy je po dostavbě koridorové trati připraveno na postupné zavedení vlaků expresního segmentu podle vývoje přepravní poptávky a disponibilních finančních prostředků.

Tab. 7: Základní parametry linky R7 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – České Budějovice 220 (E)	60	60	16	12	5-22 4-20	6-22 5*-20
Č.Budějovice – Rakousko 196 (E)	---	---	2	2	z v 10,14 do v 14,18	z v 10,14 do v 14,18
* pouze v sobotu						

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním cílem linky R7 je spojení oblasti Českobudějovicka a dalších významných center jižních Čech (aglomerace Tábora, Veselí n.L. s návaznostmi ve směru Jindřichův Hradec a Třeboň) s pražským metropolitním regionem. Výraznou funkci plní vlaky linky R7 rovněž v rychlé regionální dopravě z hlediska denní frekvence dojížděky. Především se jedná o dojížděkové proudy z Benešova do Prahy, popřípadě v menší míře ze směru Tábor/Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic. Linka rovněž plní funkce v mezinárodní dopravě ve spojení Praha – České Budějovice – Linz a dále ve směru Wien/Salzburg.

V úseku Praha – České Budějovice je zastavení kromě výchozího a cílového města (v Praze stanic *Praha hl.n., Praha-Vršovice*) realizováno v dalších nácestných centrech s regionálním a mikroregionálním významem. Systémově zastavují všechny vlaky linky R7 v železniční stanici *Benešov u Prahy, Olbramovice* (zajištění obsluhy Voticka a Sedlčanska), *Tábor, Soběslav* a *Veselí nad Lužnicí*. Ministerstvo dopravy nepředpokládá rozšíření stávajícího počtu zastavení jednak z důvodů konstrukce a stability jízdního řádu a také vzhledem negativním dopadům na prodloužení cestovních dob cestujícím v dálkových relacích při jednosegmentové obsluze. V této souvislosti je nutné uvést, že

Ministerstvo dopravy v poslední době obdrželo několik žádostí představitelů místních samospráv o zavedení dodatečných zastavení. Za prvé se jednalo o zastavení ve stanicích Čerčany a Říčany, které jsou podle názoru MD dostatečně obsluhovány příměstskou dopravou, nedisponují přepravním potenciálem ve vztahu k dálkové dopravě a zároveň by jejich případná realizace generovala zajištění vyšší kapacity stávající kmenové soupravy. Druhou skupinu požadavků tvoří stanice Planá nad Lužnicí, popřípadě Sezimovo Ústí, které nemají dostatečný potenciál pro dálkovou dopravu a jejich obsluha je vzhledem k poloze v sídelní aglomeraci města Tábor zabezpečena nejen vlaky a autobusy regionální dopravy, ale i městskou hromadnou dopravou.

V úseku České Budějovice – Summerau je počet zastavení v období GVD 2011 u dvou párů vlaků v objednávce MD odlišný. Ministerstvo dopravy předpokládá sjednocení zastavení u vlaků v objednávce, které budou systémově zastavovat v žst. *Velešín městys*, *Kaplice* (v obou případech při předpokladu zajištění návaznosti autobusové dopravy Jihočeského kraje) a *Rybník* (přípoje ve směru Lipno nad Vltavou), a to u všech objednávaných vlaků shodně.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Podobně jako v případě linky R6 je vývoj poptávky cestujících významně ovlivněn stavebními činnostmi na železničním koridoru. Pravděpodobně především z tohoto důvodu docházelo v posledních letech přes mírný nárůst nabídky k pozvolnému úbytku cestujících. V roce 2010 je tento negativní trend zastaven, naopak je patrný mírný nárůst vůči roku 2009.

Poptávka cestujících v dálkové dopravě je především při spojení Českých Budějovic a Tábora s Prahou (cca 75 % frekvence z Českých Budějovic), s odstupem pak spojení Veselí nad Lužnicí a Prahy. V případě dálkových cestujících je charakteristická týdenní špička v pátek, popř. ve čtvrtek z Prahy a v neděli a v pondělí ráno do Prahy. V denní frekvenci dojížděky jsou vlaky linky R7 využívány především pro spojení Benešov – Praha (nejsilnější úsek linky), v menší míře pro zajištění rychlé regionální dopravy v Jihočeském kraji.

Průměrný denní počet přepravených cestujících na lince pozvolna od Prahy klesá, v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice dosahuje cca 65 % nejsilnějšího úseku linky, tj. Praha-Vršovice – Benešov u Prahy. Zcela odlišné počty cestujících jsou vzhledem k nabídce 2 párů dálkové dopravy v úseku České Budějovice – Rybník – H. Dvořiště, přičemž daleko vyšší poptávka je patrná v letní turistické sezóně.

Kmenová souprava vlaku se v úseku Praha – České Budějovice pohybuje mezi 5-6 vozy (tj. 330-410 míst k sezení), v období týdenní přepravní špičky (tj. pátek a neděle) je navýšena na 7-8 vozů (490-570 míst k sezení). Výjimkou je přímý vlak ve směru Linz, který nabízí osmivozovou kapacitu denně, přičemž tři vozy včetně vozu první třídy pokračují ve směru Rakousko z Českých Budějovic. Druhý pár vlaků v objednávce MD v relaci České Budějovice – Linz nabízí rovněž třívozovou soupravu.

Konstrukční poloha linky

- Výchozími body pro konstrukci linky je dosažení taktových uzlů Tábor a České Budějovice v poloze X:00 z hlediska provázání s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. Z důvodů současných stavebních prací a snahy maximálního využití dvoukolejných úseků pro křižování vlaků je především uzel Tábor dosahován neostře, vychýlení dáno flexibilitou linky regionální dopravy ve směru Písek. Z toho vyplývají další místa křižování vlaků: ve stanici *Ješetice*, jinde výhradně na dvoukolejných úsecích v blízkosti *Benešova u Prahy* resp. v dvoukolejných úsecích *Tábor – Odb. Doubí* a *Dynín – Ševětín*.
- Poloha vlaků v úseku Praha – Benešov je ovlivněna okrajovými podmínkami linky mimo uzel Praha (přirážky k jízdám do Prahy z důvodu rekonstrukce trati) a propustností trati, která je ovlivněna intervalovou nabídkou příměstských linek (např. zajištění minimalizace předjíždění na trati 221). V současném GVD je poloha v Praze hl.n. X:16/40. S ohledem na vedení vlaků regionální dopravy mají trasy dálkových vlaků nadměrně vysokou přirážku, což dlouhodobě pokládá objednatel dálkové dopravy za nepřijatelné, krátkodobě je však obtížné nalézt jiné řešení.
- Důležitou okrajovou podmínkou je i samotný vjezd linky R7 do Českých Budějovic, kde dochází před S:00 k jízdě tří vlaků v krátkém sledu za sebou, a to R11 ze směru Brno aktuálně v L:49, R7

ze směru Praha v X:56 a R11 ze směru Plzeň v X:59, zpět symetricky R11 ve směru Plzeň v S:01, R7 ve směru Prahy v X:04 a R11 ve směru Brno v S:10. Dodržení průvozního sledu těchto tří linek dálkové dopravy je zejména důležité v průběhu stavebních prací v uzlu České Budějovice.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Ve stanici Praha hl.n. existují systémové přípojné vazby na další linky dálkové dopravy: volnější Ex1/Ex2 ve směru Olomouc, R9 ve směru Havlíčkův Brod, R10 ve směru Hradec Králové, R20 ve směru Ústí nad Labem a příp. R21 ve směru Mladá Boleslav. Vazby na regionální dopravu nejsou příliš významné vzhledem k vysoké frekvenci příměstské dopravy v Pražské integrované dopravě.
- Z hlediska regionální dopravy je možné zmínit vazby v žst. Tábor (poloha R7 X:52-56/X:03-08) ve směru Milevsko, Pelhřimov a Bechyně. V nácestných stanicích v úseku Praha – Tábor zároveň existují další vazby – v žst. Benešov ve směru Vlašim, v Olbramovicích ve směru Sedlčany.
- V žst. Veselí nad Lužnicí je linka R7 volně provázána s linkou R11 České Budějovice – Brno pro spojení v relaci Praha – Tábor – Jindřichův Hradec. V opačných hodinách je tato vazba zajištěna vlaky regionální dopravy. Zároveň je možné využít vazbu na vlaky regionální dopravy ve směru Třeboň – České Velenice (vazba od Prahy je volnější) a zastávkové osobní vlaky ve směru České Budějovice.
- Významné přestupní vazby jsou konstruovány v žst. České Budějovice, především v poloze S:00 na linky regionální dopravy ve směru Český Krumlov, Kaplice (nejede-li vlak R7 ve směru Linz), České Velenice, popřípadě vazba na R11 ve směru Strakonice.
- Mezinárodní vlaky dosahují uzlu Linz v poloze X:30, kdy jsou zajištěny oboustranné návaznosti na vlaky linky ÖBB IC v relaci Wien – Linz – Salzburg.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

V období 2012-2016 nelze v případě linky R očekávat změny v koncepci provozu vzhledem k plánované výstavbě IV. koridoru, jehož rozhodující části umožňující změnu dopravního řešení budou podle stávajících předpokladů ukončeny nejdříve v roce 2016. V úseku Praha – České Budějovice se předpokládá zachování stávajícího rozsahu nabídky. Konstrukci linky ovlivní postupné využívání modernizovaných úseků trati v podobě zkrácení jízdních dob, což ovlivní dosahování uzlů v stávajících polohách, potažmo časovou polohu linku. Předpokladem je zachování uzlu X:00 Tábor s vychýlením daným možnostmi regionální dopravy, což postupně determinuje rozšiřování uzlu České Budějovice.

Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Jihočeským krajem podporuje zkvalitnění přeshraniční dopravy v relaci Praha – České Budějovice – Linz, jejíž potenciál není dodatečně využit, mimo jiné také pro tranzitní cestující v relaci Horní Rakousko – severní Německo přes Českou republiku. V úseku České Budějovice – Summerau je proto dlouhodobým zájmem rozšíření rozsahu na 4 páry přímých vlaků Praha – Linz, které by s vlaky (4 páry) v objednavce Jihočeského kraje tvořily integrální nabídku v intervalu 120' minut. V současné době není rozšíření počtu vlaků podporováno rakouskou stranou z důvodu stavebních prací, které budou ukončeny v roce 2014. Poté je rakouská strana připravena podílet se na uvedeném řešení. Od období platnosti GVD 2012 se předpokládá vedení dvou přímých vlaků v relaci Praha – Linz (z Prahy v 7 a 11, z Lince v 11:30 a 15:30 hodin). Pro GVD 2013 a další bude Ministerstvo dopravy usilovat o navýšení jednoho páru prostřednictvím protrasování vlaku ukončeného v Českých Budějovicích. V průběhu plánovacího období je možné rozšíření objednávky na cílový stav 4 párů na trati 196. Vzhledem k rozvolněnému uzlu České Budějovice po ukončování modernizačních prací lze očekávat nutnost změny polohy vlaků na trati 196 a s křížováním vlaků za žst. Rybník, nicméně tato pozice nepůjde za polohu X:00 v Českých Budějovicích i v souladu s dlouhodobější koncepcí.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Z pohledu objednatele dálkové dopravy je nezbytné dodržení harmonogramu výstavby IV. železničního koridoru. V plánovacím období je nutná postupná modernizace vozidlového parku linky R7 v souvislosti se zvyšováním kvality infrastruktury. Ve dlouhodobém výhledu je možné uvažovat o nasazení vozidel s aktivním naklápěním vozové skříně ovšem pouze za předpokladu vytvoření ucelené nabídky.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Postupnou změnu koncepce provozu linky R7 lze očekávat po roce 2016, kdy bude možné využít významnou část modernizované infrastruktury v úseku Benešov – České Budějovice. Cílovým stavem je vzhledem ke snaze maximálního využití investice do koridorové trati zavedení dvousegmentové dopravní obsluhy v relaci Praha – České Budějovice. Ten by měl být zaveden postupně přidáním několika párů expresních vlaků, které by měly být provozovány v období přepravní špičky a zároveň v relaci Praha – Linz. Z hlediska konstrukce se předpokládá zachování dosahování linky R uzlu 00 Tábor. Linka Ex bude za vlaky linky R na odjezdu z Prahy cca +30 minut s tím, že dojíždí ostře do skupiny 00 České Budějovice. Systémová jízdní doba vlaků R činí 150 minut, vlaků Ex 120 minut.

Na základě vývoje počtu cestujících na modernizované trati bude dále rozhodnuto o reálném rozsahu zavedení dvousegmentové obsluhy. V současné době je upřednostňována vize cílového stavu, kdy je páteří obsluha regionálních a mikroregionálních center na trati 220 zajišťována vlaky nižšího přepravního segmentu, tj. linky R v intervalu 60'. K tomu bude zavedena expresní linka v zásadě v intervalu 120', jejíž vybrané vlaky pokračují do uzlu Linz. Takovéto řešení by ve své finální podobě umožnilo vést vlaky R z Veselí n. Lužnicí v intervalu 120' ve směru Třeboň a České Velenice s tím, že ve směru České Budějovice bude umožněn přestup na linku R11. U vlaků expresní linky se v úseku Praha – České Budějovice předpokládá zastavení ve stanicích *Praha – Zahradní město* (v případě odpovídající návazné dopravy), *Tábor*, *Veselí n.L.* U linky R bude zastavení rozšířeno proti stávajícímu stavu mimo jiné po dohodě s představiteli dotčených krajů o způsobu dopravní obsluhy trati 220 regionální dopravou, nicméně to je možné pouze po zavedení provozu linek Ex po celou dobu občanského dne, jinak hlavní váha přepravní nabídky zůstává na lince R.

V plánovacím období je toto řešení finančně i provozně nereálné, nicméně je sledováno z dlouhodobějšího pohledu po úplném ukončení výstavby infrastruktury. S uvedeným konceptem souvisí předpoklad vypsání nabídkového řízení s plněním od prosince 2023.

2.2.8 Linka R8 Brno – Ostrava – Bohumín

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R8 Brno – Ostrava – Bohumín, hlavní osa spojující dvě největší moravské (resp. moravskoslezské) aglomerace ve východní části České republiky – Brno a Ostravu, je provozována v zásadě v jednohodinovém intervalu v průběhu občanského dne. Všechny vlaky jsou provozovány v relaci Brno – Bohumín. S ohledem na disponibilní infrastrukturu i finanční možnosti objednatele je nabídka jednosegmentová, nicméně část spojů projíždí v úseku Přerov – Ostrava Svinov vybrané stanice a získává tak v části trasy téměř expresního charakteru. S ohledem na finanční možnosti objednatele jsou některé sedlové vlaky vypuštěny. Obecným problémem linky je vyšší míra nestability způsobená neuspokojivým stavem infrastruktury a častými výlukovými činnostmi, které komplikují reálný průvoz vlaků.

Tab. 8: Základní parametry linky R8 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Brno – Ostrava – Bohumín 300, 270 (E)	60	60	14	14	5-24, 4-23	dtto

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním úkolem linky R8 je spojení hlavních moravských metropolitních regionů, druhého a třetího největšího města České republiky. Doplňkovým úkolem linky je spojení všech mezilehlých oblastí regionálního významu, jako například Vyškovska, Kroměřížska, Přerovska atd., jakož i významných sídel v oblasti Novojičínska. Linky používají rovněž cestující v mezinárodní dopravě, směřující z Brna do Polska a na střední a severní Slovensko.

Zastavovací koncepce je přizpůsobena skutečnosti, že převažujícím účelem linky je spojení významných aglomerací, které je nutné propojit s toliko doplňkovými funkcemi linky v rychlé regionální dopravě. Kromě cílových aglomerací, Brna a Ostravy (v Brně je realizováno zastavení na *hlavním nádraží*, v ostravské užší aglomeraci ve *Svinově*, *hlavním nádraží* a v blízkém *Bohumíně*) zastavují vlaky R8 ve *Vyškově*, *Kojetíně* (Kroměříž), *Přerově* a *Hranicích na Moravě*. V dvouhodinovém intervalu zastavují vlaky linky R8 v *Suchdole nad Odrou* (Nový Jičín a další přestupní vazby) a ve *Studénce* (přestup směr Kopřivnice). Hodinového intervalu zastavování rychlíkové linky R8 ve stanicích *Suchdol nad Odrou* a *Studénka* bude dosaženo po zavedení dvousegmentové (tj. expresní a rychlíkové) obsluhy dálkovou dopravou v relaci Brno – Ostrava. S ohledem na význam linky v národním i mezinárodním měřítku pokládáme počet zastavení za zcela hraniční, který není možné dále rozšiřovat.

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Hlavní přepravní poptávka v trase linky R8 je mezi nejméně významnějšími metropolitními regiony na Moravě, s výrazným odstupem následuje spojení s Přerovem (cca 30 % spojení Brno – Ostrava) a dalšími mikroregionálními centry na trase. Přepravní poptávka je na rozdíl od typických radiálních linek obousměrná, i přesto jsou však významnější přepravní proudy ve směru do Brna než do Ostravy. Frekvence cestujících je výrazně ovlivněna školskou dojížděnkou v přepravních týdenních špičkách ve čtvrtek a pátek, resp. v neděli, popřípadě pondělí. Linka je rovněž využívána pro potřeby denní dojížděky, především v relacích Vyškov – Brno a Bohumín – Ostrava, Studénka – Ostrava.

Počet cestujících na lince stagnuje, k mírnému poklesu dochází v úseku Ostrava – Přerov.

Poptávka po přepravě je po většinu občanského dne uspokojována vlaky s šestivozovými soupravami, tj. kapacitou asi 300 míst ve druhé řadě a 50 míst v první třídě. Tato kmenová souprava je posilována až třemi vozy v přepravně silných dnech.

Konstrukční poloha linky

Základní konstrukční rámec linky není na rozdíl od jiných linek prozatím pevně fixován žádným taktovým uzlem. V zásadě vlaky R8 odjíždějí v X:00 z Brna hl.n., tato stanice však nemá povahu taktového uzlu. Poloha linky se ustálila nicméně vzhledem k infrastrukturnímu omezení, danému jednokolejným úsekem Brno – Přerov a možnostmi vjezdu do žst. Brno hl.n., ve stávající podobě. Stávající stav sice umožňuje dosahovat jednohodinového taktu na lince R8, ovšem bez dalších dodatečných podmínek. To výrazně omezuje možnosti provázání této linky s dalšími linkami dálkové dopravy. Evidentní to je zejména v případě žst. Hranice na Moravě, kde není vytvořena vazba na Ex2 ve směru Žilina, stejně tak v žst. Přerov není vazba na R13 směr Břeclav. Tento stav však není prioritně vyvolán činností objednatele, je infrastrukturní daností a nebude jej možné v krátké době změnit. Chybějící přestupní vazby jsou ale vždy řešeny náhradním způsobem, tak jsou například ve spolupráci se Zlínským krajem vytvořeny přípoje osobními vlaky směr Vsetín, MD objednává přímé vlaky Brno – Otrokovice přes Břeclav a podobně.

Z hlediska konstrukce na trati 300 lze uvést, že ke křížování v X:00 je realizováno v žst. Němčice nad Hanou a v X:30 v žst. Rousínov. Ke křížování s linkou R12 dochází v Ivanovicích na Hané zastavením linky R12. Rovněž tyto polohy křížování nemají systémový charakter a jsou do značné míry dány vývojem dopravního řešení. V úseku Brno – Holubice jsou vlaky linky R8 oboustranně vedeny po dvoukolejně trati 340.

S ohledem na kapacitu žst. Brno hl.n. jsou linky R8 a R9 provázány, tj. zajišťovány projíždějící soupravou Praha – Brno – Bohumín. Tato vazba není z pohledu objednatele dálkové dopravy nezbytná, je užita jako řešení kapacitního omezení.

Nepravidelnost na odjezdu a příjezdu z/do Bohumína je dána expresním charakterem spojů odjíždějících v lichých hodinách z Bohumína a v sudých hodinách z Brna v úseku Ostrava Svinov – Hranice na Moravě. V uvedeném úseku jsou projížďeny mezilehlé stanice Studénka a Suchdol nad Odrou.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V žst. Brno hl.n. existuje určitá část tranzitní frekvence, okrajové podmínky většiny radiálních linek jsou určeny však v místech mimo uzel Brno. Proto linky nevytvářejí v Brně i s ohledem na kapacitu brněnského hlavního nádraží jednoznačně definovanou skupinu. Cestující nicméně mají v Brně možnost přestupu ve směrech Havlíčkův Brod (přestupní doba 24/20', je využita zpravidla projížďající souprava R8/R9 a opačně) a ve směru Jihlava (přestupní doba 25/22'). Vazby na regionální dopravu nejsou příliš významné vzhledem k vysoké frekvenci příměstské dopravy v IDS Jihomoravského kraje.
- V poloze X:42-43/X:17-18 zastavují vlaky předmětné linky v žst. Vyškov na Moravě, v této stanici jsou vytvořeny vazby mezi vlaky linky R8 a autobusovými linkami IDS JMK. Další zastávkou vlaků linky R8 je Kojetín s návaznostmi do směrů Kroměříž, Hulín a Valašské Meziříčí.
- Do žst. Přerov přijíždí vlaky linky R8 v poloze X:23. V Přerově se vytváří přestupní vazba v relaci Olomouc (R18) – Přerov (R8) – Ostrava, obdobná vazba ve v Hranicích na Moravě a pomocí linky Ex2, nicméně je jednostranná. Spojení Brno – Hranice na Moravě – Vsetín je realizováno za pomoci regionální dopravy.
- Část vlaků linky R8 zastavuje v polohách X:57 a X:06 ve stanicích Suchdol nad Odrou a Studénka. Suchdol nad Odrou a Studénka jsou přestupními uzly pro cestující do směrů Nový Jičín, Fulnek a Budišov nad Budišovkou, popř. Kopřivnice a Bílovec. V případě obou stanic lze dále pokračovat vlaky regionální dopravy. V uvedených stanicích zastavují vlaky linky R8 odjíždějící v lichých skupinách z Brna hl.n. a v sudých skupinách z Ostravy Svinova.
- Ve stanici Ostrava- Svinov jsou přípojně vazby regionální dopravou ve směrech Havířov a Opava, v Ostravě hl.n. ve směru Frýdek-Místek, s ohledem na četnost zajištění přípojně dopravy nepředstavují omezující faktor. V Bohumíně je návazné spojení ve směru Žilina prostřednictvím Ex1, zde však existuje relativně dlouhá přestupní vazba. Podle pozice polské strany je zajištěno i spojení s Polskem ve směru Katowice.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

Současný provozní koncept a časové polohy linky R8 sice nelze označit za optimální, s ohledem na omezené možnosti průvozu vlaků po trati 300 a omezení na vjezdu/odjezdu do žst. Brno hl.n. je v zásadě po plánování období stabilizovaný. Z hlediska rozsahu bude usilováno o doplnění sedlových vlaků pro zajištění spojitě jednohodinové nabídky spojení. Objednatel dálkové dopravy pokládá za účelné stlačit časovou polohu R8 do dřívější polohy výhradně tehdy, pokud bude dosažitelný přípoj do Žiliny na Ex2 v Hranicích na Moravě. Tento posun by měl i jiné dílčí výhody (uvolnění koleje v žst. Brno hl.n., možnost vytvoření lepších přestupních vazeb v Kojetíně) ale i nevýhody (např. zkrácení přestupních vazeb v Brně do Jihlavy a Havlíčkova Brodu, ohrožení jiných přestupních vazeb). S ohledem na skutečnost, že Ex2 má tendenci spíše měnit svou polohu opačným směrem, tj. do dřívější časové polohy, je zajištění přípoje v současné době nereálné a provádění systémových změn nemá t.č. smysl.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Uvedené konstrukční obtíže jsou jedním z podpůrných důvodů pro seriózní úvahy o zásadních infrastrukturních změnách v relaci Brno – Přerov. Tato rekonstrukce umožní zkrátit jízdní dobu mezi Brnem a Ostravou a v zásadě umožní v relaci Brno – Bohumín zavést dvousegmentovou dopravní obsluhu. Současné infrastrukturní plánování předpokládá rekonstrukci tratě ve střednědobém výhledu. Modernizace bude spočívat zejména ve zdvoukolejnění, zkrácení (úsek Brno – Holubice) a zvýšení

traťové rychlosti na 200/230 km/h, čímž bude odstraněno křížování vlaků na jednokolejné trati a výhledově také dosaženo systémové jízdní doby 90 min (Ostrava – Přerov – Brno). Tato jízdní doba bude konkurenceschopná vůči silniční dopravě i po dokončení dálnice D 1/47 Brno – Ostrava. Zkapacitnění trati umožní vedení vlaků mezinárodní dálkové dopravy Bratislava/Vídeň – Břeclav – Ostrava – Kraków/Warszawa přes Brno hl.n. Tyto infrastrukturní úpravy přesahují výrazně plánovací období dokumentu.

Z hlediska vozidlového parku se předpokládá postupné nasazování dalších modernizovaných vozidel dle rozpočtových možností objednatele a efektivity zajišťování dané linky.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Na základě harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v dálkové dopravě se předpokládá soutěž v uvedené oblasti se zahájením plnění GVD 2026, v případě expresního segmentu po modernizované infrastruktuře v GVD 2027. V těchto horizontech by mělo být stanoveno střednědobě stabilní kvalitnější systémové dopravní řešení. V závislosti na disponibilních finančních prostředcích bude usilováno o prodloužení linky v relaci Bohumín – Karviná – Český Těšín – Trinec.

2.2.9 Linka R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava je provozována ve dvouhodinovém intervalu v průběhu občanského dne se špičkovými doplněními na interval 60'. S ohledem na stav a konkurenceschopnost drážní infrastruktury má v případě této linky v zásadě poněkud nižší význam klasická dálková doprava, neboť relace Praha – Brno je realizována linkou Ex3 a v relaci Praha – Havlíčkův Brod /Jihlava je problematicky konkurenceschopná vzhledem k dálnici D1. Linka však vykazuje příznivé výsledky zejména ve spojení sídelních oblastí regionálního významu, kdy ji cestující využívají k cestám do Prahy a Brna.

Tab. 9: Základní parametry linky R9 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Havlíčkův Brod* 011, 230 (E)	120(60)	120(60)	12	11	6-24 4-22	6-24 5-22
Brno – Havlíčkův Brod 250 (E)	120(60)	120(60)	10	8	6-22 5-21	dtto

Poznámky: * 1 pár vlaků v relaci Praha – Jihlava

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Vlaky dálkové dopravy Praha – Brno přes Havlíčkův Brod ztratily svůj význam nejdůležitějšího železničního spojení dvou největších měst České republiky po dobudování trasy tzv. I. železničního koridoru. Přesto si linka R9 zachovává svůj význam, jejím základním úkolem již v současnosti není primárně vzájemné spojení pražského metropolitního regionu a brněnské urbanizační oblasti národního významu, nýbrž obsluha mezilehlých urbanizačních oblastí regionálního významu Kolín, Kutná Hora, Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou, Tišnov a dále propojení Prahy s urbanizační oblastí národního významu Jihlava. Vzhledem k tomu je i přes radiální charakter této linky dvouhodinový takt pro uspokojování přepravních potřeb dostatečný. Linka je fixována taktovým uzlem S:00 v žst. Havlíčkův Brod. Polohu v S:00 v uzlu Havlíčkův Brod je nutno zachovat s ohledem na regionální vazby a dále s ohledem na vazby mezi dálkovými vlaky ve směru Jihlava. Krajské město Jihlava nemá s ohledem na výše uvedenou nekonkurenceschopnost železniční infrastruktury zajištěné přímé pravidelné železniční spojení s Prahou, spojení je zajišťováno s přestupem v žst. Havlíčkův Brod.

S ohledem na technologické limity železničního uzlu Brno jako vlaky linky zčásti provázány s linkou

R8 a z Brna pokračují ve směru Bohumín a opačně.

Zastavovací koncepce linky je stabilizovaná. V úseku Praha – Havlíčkův Brod zastavují vlaky linky R9 ve městech *Kolín, Kutná Hora hl.n., Čáslav, Golčův Jeníkov* (na zastávce ve městě) a *Světlá nad Sázavou*. V úseku Havlíčkův Brod – Brno zastavují spoje linky R9 ve stanicích *Přibyslav, Žďár nad Sázavou, Křižanov* (Velké Meziříčí) a *Tišnov*. V obou významných aglomeracích, Praze a v Brně je zajištěna obsluha ve dvou terminálech městské dopravy, v Praze na *hlavním nádraží* a v Brně na *hlavním nádraží* a v *Králově Poli*. S ohledem na přepravní proudy je volen sedlový způsob zastavování vlaku kdy v předpolí velkých aglomerací (Praha, Brno) s četnou příměstskou dopravou je zastavování výrazně méně detailnější a naopak v mezilehlé oblasti je zastavování detailnější. Tím dochází k co možná kvalitní obsluze co největšího počtu cestujících. S tím souvisejí i restriktivní pozice objednatele dálkové dopravy k zastavování v předměstské oblasti Prahy (Český Brod, Pečky) a Brna (např. v Kuřimi).

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R9 je jednou z linek dálkové dopravy ve větší míře využívanou denně dojíždějícími za prací, především pak z Kolínska (Kolín, Kutná Hora, Čáslav) do Prahy a Žďárska do Brna a dále i na kratší vzdálenosti (Kutná Hora – Čáslav, Světlá n. Sázavou – Havlíčkův Brod apod.). Mezi nedenní frekvenci dojíždění lze zařadit především spojení z Havlíčkova Brodu, Žďáru n. Sázavou, popřípadě Jihlavy do Prahy, v opačném směru především z Havlíčkova Brodu do Brna. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějících není u linky výrazný rozdíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky tak jako u jiných linek dálkové dopravy.

Vývoj počtu cestujících v relaci kolísá, po mírném poklesu v předchozích letech dochází v roce 2010 k pozvolnému nárůstu (především díky denní dojízdce z Kolínska a Kutnohorska do Prahy), který by však mohl podle objednatele být vzhledem k rozšíření nabídky v špičkových časech ještě vyšší. Průměrný denní počet přepravených cestujících na lince pozvolna od Prahy, resp. Kolína klesá, v úseku před Brnem dosahuje cca poloviny nejsilnějšího úseku linky, tj. Kolín – Kutná Hora.

Poptávka po přepravě je po většinu občanského dne uspokojována vlaky s šestivozovými soupravami s kapacitou 300 míst ve druhé třídě a cca 50 míst v první třídě. Ve špičkách je prováděno posilování souprav až o tři vozy.

Konstrukční poloha linky

Výchozím bodem pro konstrukci linky je dosažení uzlu Havlíčkův Brod v poloze S:00, (odvozeně uzel Jihlava S:30/L:30) aby bylo v Havlíčkově Brodu možné vytvořit úplné skupiny a zajistit provázání s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. Železniční tratě, po kterých jsou vlaky linky vedeny, jsou v celé své délce elektrifikovány, trať Praha – Havlíčkův Brod – Brno je zdvoukolejněna, trať Havlíčkův Brod – Jihlava je jednokolejná. Na obou ramenech ve směru Brno a ve směru Praha je trasa určitým kompromisem, který usiluje o snížení nepříznivých interakcí s regionální dopravou. Následkem těchto kompromisů jsou nadměrné přírážky k jízdním dobám v některých aglomeračních úsecích, které je žádoucí výhledově odbourat.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Ve stanici Praha hl.n. mají svůj význam přestupní vazby z vlaků dálkové linky R6 ze směru Plzeň a R7 ze směru České Budějovice na vlaky dálkové linky R9 ve směru Brno. K dispozici je dále hustá síť regionálních vlaků příměstské dopravy. V době platnosti GVD 2011 odjíždějí vlaky linky R9 z Prahy hl.n. v poloze S:02 (ve špičce X:02).
- V žst. Kolín jsou zajištěny přestupní vazby z linky R23 ze směru Ústí nad Labem na linku R9 směr Brno. Tato přípojná vazba umožňuje cestujícím ze severních a části středních Čech (např. Litoměřice, Mělník, Nymburk) do prostoru jižní Moravy. Přestupní vazba je optimalizovaná, ve směru Brno S:40/48, ve směru Mělník L:09/15.
- Ve stanicích Kutná Hora, Čáslav, a zčásti i Golčův Jeníkov a Světlá nad Sázavou jsou zajištěny vazby regionální dopravou. S ohledem na odlehlost žst. Kutná Hora hl.n. od města je zajištění

regionální dopravy důležitou podmínkou. V žst. Golčův Jeníkov mají svůj význam návazné autobusové linky do Chotěboře.

- Do žst. Žďár nad Sázavou přijíždějí vlaky linky R9 v poloze S:28, přičemž v poloze S:40 (ve špičce X:40) je zajištěna přestupní vazba na regionální vlaky ve směru Nové Město na Moravě. V poloze S:48 zastavují vlaky linky R9 v době platnosti GVD 2010/2011 v žst. Křižanov, podmínkou je zajištění přípojů ve směru Velké Meziříčí.
- V žst. Brno hl.n. jsou zajištěny přestupní vazby na vlaky dálkové dopravy směr Ostrava s přestupní vazbou 20/24' a s volnější přestupní dobou i do dalších směrů jako Bratislava, Olomouc a dalších.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

Současný provozní koncept a časové polohy linky R9 lze střednědobě charakterizovat jako stabilizované. Linka je provozována na trati, kde nejsou předpokládány rozsáhlé stavební práce. Linka zajišťuje přímé rychlíkové spojení hlavního města Prahy a krajského města Brna s mezilehlými urbanizačními oblastmi regionálního významu Kolín, Kutná Hora, Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou, Tišnov. Charakteru linky je přizpůsobena koncepce zastavování. Možné časové změny na lince mohou nastat v souvislosti s možnými úpravami linky R 23 a hledáním vhodnější trasy v oblasti brněnské příměstské dopravy, jakož i následkem dosažení přestupní vazby s linkou R 13 v Brně.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Vzhledem k charakteru a významu linky nelze na této relaci předpokládat výrazné investice do drážní infrastruktury a vozidlového parku.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Na základě připravovaného harmonogramu otevírání trhu se předpokládá zveřejnění předběžného oznámení o nabídkovém řízení linky R9 (jako součásti provozního konceptu spolu s linkou R19 Praha – Česká Třebová – Brno) v roce 2013 a zahájení plnění od začátku platnosti jízdního řádu 2017/2018. Stabilitu linky budou ovlivňovat především modernizační práce v železničním uzlu Brno.

2.2.10 Linka R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R10 zajišťuje významné radiální spojení z Prahy do oblasti Královéhradeckého kraje. S ohledem na vytížení kapacity prvního tranzitního koridoru zejména v úseku mezi Prahou a Kolínem není reálná obsluha Královéhradeckého kraje přímými vlaky přes Pardubice, a proto je nabízeno spojení přes Nymburk. Vedle cestujících v meziregionální přepravě využívají vlaků této linky velmi silně i cestující v regionální dopravě, a to zejména při cestách do Prahy (z Nymburka, Poděbrad) a do Hradce Králové.

Tab. 10: Základní parametry linky R10 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Hradec Králové 231, 020 (E)	60	60	16/15	14/13	5-24 5-22	5-24 5-22
Hradec Králové – Trutnov 031, 032 (N)	120	120	6	6	8-20 6-20	8-20 6-20

S ohledem na rozvrstvení přepravních proudů pokračují vlaky této linky přímo do Trutnova jako střediska s druhým nejvyšším přepravním potenciálem pro železniční dopravu v Královéhradeckém

kraji, zároveň regionální doprava zajišťuje optimalizované přípojné vazby ze dvou dalších velmi významných směrů, a to z oblasti Týniště nad Orlicí (přestupní vazby nebo přímé vozy v Hradci Králové) a z oblasti Náchodska a Broumova (přestupní vazby v přípojné žst. Starkoč).

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení z Hradce Králové, a dalších významných sídel Královéhradeckého kraje Trutnova, Náchoda, Jaroměře, Rychnovska, Broumova (zčásti ve spolupráci s regionální dopravou) do Pražského metropolitního regionu. Sekundární význam linky je i pro rychlou regionální dopravu, která využívá linky R10 k jízdám z Nymburka a Poděbrad do Prahy a k cestám po Královéhradeckém kraji. V úseku Hradec Králové – Trutnov proto uspokojivě existuje společný produkt s Královéhradeckým krajem, jehož výsledkem je zajištění dvouhodinového intervalu po celou dobu občanského dne, ve špičkách dokonce s vybraným zahuštěním na hodinový interval (doplnění přibližně 3 párů spěšných vlaků). Jak již bylo uvedeno, vlaky regionální dopravy rovněž zajišťují návaznosti ve směru Týniště nad Orlicí a Náchod/Broumov. Z dlouhodobého sledování chování cestujících se stejně jako u jiných radiálních relací jeví jako nezbytné, nabídnout spojení mezi Hradcem Králové a Prahou cestujícím v intervalu 60'. Tento cíl není zcela v současné době plně dosažen s ohledem na disponibilní finanční prostředky, nicméně v přepravně silných obdobích dne jezdí vlaky v pravidelném hodinovém intervalu.

Zastavovací strategie by měla být přizpůsobena skutečnosti, že hlavním účelem vlaku je zajistit rychlé spojení mezi Prahou a Hradcem Králové, a teprve doplňkově vlak zajišťuje regionální přepravní vztahy. Je však skutečností, že v minulosti na trati 020/231 obsluhovaly vlaky R i sídla nižšího hierarchického významu, s průměrnou vzdáleností zastávek cca 19 km. V minulosti nebyly dopravní služby na železnici v relaci Praha – Hradec Králové vystaveny tak silné konkurenci jiných způsobů přepravy (např. využívajících dálnice D11). V současné době je minutová poloha vlaků R mnohem významnější než v minulosti. Po poměrně obtížných jednáních se podařilo ustálit zastavovací koncepci na zastavení v *Nymburku hl.n., Poděbradech a Chlumci nad Cidlinou*, k čemuž je přiřazena s ohledem na velmi silné regionální vazby i *Lysá nad Labem*. Taková zastavovací strategie vede ale nutně k obtížné konkurenceschopnosti s dálnicí D11. S ohledem na zajištěné přípojné vazby ji objednatel dálkové dopravy akceptuje a není připraven ji jakkoli rozšiřovat.

V úseku Hradec Králové – Trutnov již není tak silný tlak na jízdní dobu, a proto je se zvyšující se vzdáleností od Hradce Králové možné vyjít více vstříc detailnější obsluze území, vlivem toho zastavují vlaky R10 v *Jaroměři, České Skalici, Starkoči* (vazba na Náchod a na Broumovsko), v *Červeném Kostelci*, ve *Rtyni v Podkrkonoší* a *Malých Svatoňovicích* a v samotném Trutnově ve dvou obslužných bodech.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Pro linku R10 je charakteristický vyšší podíl denně dojíždějících cestujících za prací a do škol. Především se jedná o přepravní poptávku z Nymburska a Poděbradska do Prahy, Chlumce nad Cidlinou (s dalšími návaznostmi) do Hradce Králové. Podobně je tomu také na rameni Hradec Králové – Trutnov, kde linka plní funkci v rychlé regionální dopravě s převažujícím podílem denně dojíždějících. V oblasti dálkových vztahů jsou nejintenzivnější vztahy v relaci Hradec Králové – Praha, dále z významných nácestných stanic linky v oblasti východních Čech do Prahy, především Trutnova (odpovídá cca 10 % cestujících z Hradce Králové) a center z Náchodska. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějících není u linky výrazný rozdíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky tak jako u jiných linek dálkové dopravy. V turistické sezóně a o víkendech je však patrná zvýšená poptávka cestujících vzhledem k návaznostem linky do oblasti Krkonoš.

Vývoj počtu cestujících na lince se liší podle sledovaných úseků. Nejvyšší nárůsty jsou zaznamenány v relacích s denně dojíždějícími do Prahy, tj. od Poděbrad. Naopak k mírnému poklesu (po předchozím růstu) počtu cestujících v posledních dvou letech dochází v úseku Poděbrady – Hradec Králové. Tato skutečnost je ovlivněna úbytkem cestujících mezi Prahou a Hradcem Králové pravděpodobně z důvodu alternativní nabídky autobusových spojů trasovaných po dálnici D11. V úseku Hradec Králové – Trutnov počty cestujících nadále mírně stoupají.

Délka kmenové soupravy vlaku je s ohledem na výše uvedené přepravní proudy stanovena na pětivozovou soupravu, aktuálně s cca 280 místy v druhé třídě a cca 50 místy v první třídě. S ohledem na kombinaci s příměstskými cestami z Nymburka a Poděbrad jsou však špičkové vlaky výrazně posilovány, a to zejména v pracovních dnech, až čtyřmi dalšími vozy vedenými v úseku Hradec Králové – Praha.

Konstrukční poloha linky

Základní konstrukční podmínkou je dosažení uzlu X:00 v Hradci Králové, přičemž vlaky v S:00 dále pokračují do a z Trutnova. Tato poloha je upřesněna křižováním na jednokolejné trati v X:30 v žst. Chlumec nad Cidlinou (jízdni doba Hradec Králové hl.n. – Chlumec nad Cidlinou je cca. 20,5'). Tím se vytváří určitý časový prostor pro uzel Hradec Králové (X:51/X:08), který se u vlaků směr Trutnov využívá pro realizaci přepřahu lokomotivy na vozidla nezávislé trakce. Při okrajové podmínce X:30 Chlumec nad Cidlinou dnes nelze dosáhnout uzlu Nymburk čistě v X:00, využívá se existence dvoukolejné tratě v úseku Velký Osek – Nymburk a poloha vlaků v Nymburce je na vjezdu X:00 a na odjezdu X:56, křižování 2' za uzlem. S ohledem na stav stanice s úrovnovými nástupišti u hlavních kolejí je to víceméně i stav žádoucí, změní se po realizaci Kanínské spojky, kdy se naopak vysune z uzlu Nymburk ve směru Praha. Následující vedení vlaku ve směru Praha je vedeno s ohledem na minimální rušení regionální dopravy s příjezdem v X:47, odjezd X:09.

Rameno Hradec Králové – Trutnov je konstruováno s ohledem na systémové křižování vlaků R v Malých Svatoňovicích v L:00 a křižování vlaků R s osobními vlaky v blízkosti S:30/L:30 v žst. Česká Skalice. Tím je dána poloha vlaků v žst. Hradec Králové hl.n. (S:04/L:55) i 80minutový obrat souprav v hlavním nádraží v Trutnově (L:20/S:40).

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V žst. Praha hl.n. je zajištěna přípojná vazba ze směru Plzeň s aktuální přestupní dobou 15'/23', ze směru České Budějovice s přestupní dobou v současnosti 29'. Vazby na regionální dopravu mají s ohledem na četnost zajištění spojení regionální dopravou spíše podružný charakter.
- V žst. Lysá nad Labem zajišťuje regionální doprava přípojnou vazbu osobními vlaky v relaci Litoměřice, Mělník – Lysá nad Labem – Hradec Králové (L:37/43, S:13/18). V uzlu Nymburk jsou z dálkové dopravy zajištěny návaznosti Mladá Boleslav – Nymburk – Hradec Králové a zpět za pomoci směrové jednostranné vazby z linky R22/R10 a opačně. Další vazby jsou na regionální dopravu ve směru Kolín a u vybraných vlaků ve směru Jičín.
- V uzlu Chlumec nad Cidlinou jsou zajištěny oboustranné přestupní vazby na linku spěšných vlaků v objednavce Královéhradeckého (a Středočeského) kraje, a to jak v relaci Praha (R10) – Chlumec nad Cidlinou (Sp) – Nová Paka a dále do Podkrkonoší, tak i doplňkově v relaci Kolín – Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové, což má však s ohledem na vazbu přes Pardubice pouze doplňkový význam.
- Uzel Hradec Králové poskytuje přípojnou vazbu ve směru Týniště nad Orlicí, vystřídaně spěšnými a osobními vlaky. Ostatní vazby mají s ohledem na četnost obsluhy regionální dopravou spíše podružný charakter. V žst. Jaroměř je vhodné zmínit doplňkovou přestupní vazbu v relaci Liberec (R14) – Jaroměř (R10) – Trutnov, která má doplňkový charakter ale s ohledem na pouhou směrovou skupinu ve Staré Pace má rovněž určitý význam a je cestující veřejností využívána.
- Regionální objednavatel zajišťuje v žst. Starkoč zásadní vazbu spěšných vlaků (S:39/42; L:16/21) ve směru Náchod a dále do oblasti Broumovska. Konečně v cílové a výchozí stanici vlaků, Trutnově hl.n. jsou zajištěny cca. dvacetiminutovou přestupní vazbou přípoje ve směru Svoboda nad Úpou (uzel X:00) s další autobusovou vazbou do Janských Lázní a Pece pod Sněžkou. Velmi těsná vazba je v pracovní dny ve směru Vrchlabí (L:20/24; S:38/40), s ohledem na křižování vlaků regionální dopravy ve stanici Kunčice nad Labem. K vybraným spojům přijíždí ve vybraných dnech i přípojný vlak regionální dopravy vedený motorovou jednotkou provozovaný společností Viamont, a.s. z města Jelenia Góra v Polsku.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

V prosinci 2014 skončí plnění dopravce na základě nabídkového řízení, organizovaného v roce 2005-2006 na relaci Pardubice – Liberec a Plzeň – Most. V souvislosti s tím bude nezbytné rozhodnout o dalším tvaru tohoto přepravního spojení. V případě, že dojde ke koncepční změně na této lince, lze očekávat rovněž změnu na lince Praha – Hradec Králové, v jejímž důsledku dojde k časovému přetočení modelu dopravy právě o 30'. O těchto variantách podrobněji u linky R14.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Postupné zlepšování infrastruktury je pro úspěšnost linky s ohledem na parametry silniční infrastruktury absolutně nezbytné. Zabezpečovací zařízení a existence neperonizovaných stanic zejména v úseku Praha – Lysá nad Labem je neudržitelná a podvazuje i tak nízkou kapacitu této příměstské trati se silnou regionální dopravou. Určitou obtíží nižší naléhavosti je rovněž neexistence plné peronizace žst. Nymburk hl.n. Dále je třeba zdůraznit problematiku směrového řešení v okolí stanice Velký Osek, kde by bylo evidentním příspěvkem pro dosažení konkurenceschopnější jízdní doby vybudování Kanínské spojky. Při peronizaci žst. Chlumec nad Cidlinou je třeba brát zřetel na staniční intervaly a přestupní doby, které jsou s ohledem na použité řešení do značné míry limitní. Zároveň je žádoucí zvýšení traťové rychlosti ve směrově příznivých úsecích trati (Kanín – Dobšice, Nové Město nad Cidlinou – Hradec Králové apod.).

Na trati 032 bude model soustřeďovat křižování vlaků do stanic Česká Skalice a Malé Svatoňovice, a proto by se práce spojené se snižováním staničních intervalů měly soustřeďovat do těchto stanic. Zároveň zde lze podpořit výstavbu Náchodské spojky, která by v případě ekonomické realizovatelnosti umožnila výrazně kvalitnější dopravní řešení v relaci Hradec Králové - Náchod.

Předpokládá se konzervativní nasazení vozidel. Nasazení kvalitnějších vozidel na linku R14 bude spojeno s vypsáním nabídkového řízení na linku se zahájením plnění v GVD 2017.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

GVD 2017: S ohledem na vypsání nabídkového řízení se předpokládá zvážit samostatný provoz relace Praha – Hradec Králové s výhradně elektrickou trakcí, přičemž zároveň ve spolupráci s Královéhradeckým krajem bude zajištěno přípojné spojení Pardubice – Hradec Králové – Trutnov/Náchod (– Broumov), kde dominantním objednatelem bude Královéhradecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy, které předpokládá zadat svou část výkonů linky v rámci přímého zadání. Uvedený model, jakož i možnosti vedení dálkových vlaků za Hradec Králové, bude diskutován s objednateli regionální dopravy. Z hlediska dlouhodobého výhledu je řešení zvolené v GVD 2017 stabilní po dobu následujících patnácti let a nepředpokládají se významné změny v provozním řešení ani nasazených vozidlech. Trasování spojů linky v úseku Praha – Nymburk není stabilizované. Bude-li v případě změn na lince rychlejší průjezd po alternativní trase a budou-li zároveň přestupní vazby v ose Ústí n.L. – Hradec Králové zajištěny v Nymburce, pak bude opuštěna obsluha Lysé n.L. spoji této linky.

Poznámka: Součástí této linky byla v minulosti i obsluha vlaků dálkovou dopravou přes hraniční přechod Lichkov – Miedzylesie. S ohledem na zanedbatelnou obsluhu tohoto přechodu dálkovou dopravou (dva a následně jeden pár vlaků denně) je tento hraniční přechod zcela neatraktivní. S ohledem na tuto skutečnost není spojení zajišťováno. Česká strana je připravena jednat o případném obnovení dálkové dopravy na tomto přechodu v případě časově dlouhodobě udržitelného projektu, vymezujícího dopravní obsluhu v atraktivní četnosti, a to v alespoň čtyřhodinovém intervalu po celou dobu občanského dne. S ohledem na skutečnost, že takové spojení nemůže být v současné době zajištěno, zůstává přechod bez obsluhy dálkovou dopravou. Spojení je však zajištěno spěšnými vlaky v objednavce Pardubického kraje.

2.2.11 Linka R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R11 vytváří radiální spojení z Brna do Jihlavy, a pokračuje s převažujícím tangenciálním charakterem do prostoru jižních a západních Čech. Jejím problémem je v úseku Brno – České Budějovice mimořádně pomalá infrastruktura generující vyšší míru nestability v kombinaci s převážně jednokolejným vedením a vzdálenými dopravními v některých případech i s poměrně dlouhými staničními intervaly. Vinou toho dosahují vlaky linky R11 v úseku Brno – České Budějovice průměrné rychlosti 53 km/h, která je obtížně konkurenceschopná vůči jakémukoli jinému druhu dopravy. S ohledem na skutečnost, že v relativně dlouhé části trasy je nejvyšší traťová rychlost 65 km/h, není to výsledek nikterak překvapivý. Při zvážení těchto podmínek jsou přepravní výsledky linky – alespoň v letní sezóně – relativně uspokojivé. Linka je však obtížně využitelná pro pravidelné přepravy při cestách za prací, což se samozřejmě velmi negativně projevuje na jejich výsledcích zejména v mimosezónní části roku. Jiný charakter má trať České Budějovice – Plzeň, kde je v dlouhých souvislých úsecích dosahována alespoň rychlost 100 km/h, a kde je R11 výhodnou alternativou na přepravním trhu.

Tab. 11: Základní parametry linky R11 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNI DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Brno – Jihlava 240 (N)	120	120	7	7	7-22 5-21	dtto
Jihlava – České Budějovice* 225, 220 (E)	120	120	7	7	5-22 4-21	7-22 6-21
České Budějovice – Plzeň 190 (E)	120	120	8	8	6-22	dtto
* 1 pár vlaků z/do Havlíčkova Brodu						

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Tangenciální linka R11 vznikla spojením dvou samostatných linek dálkové dopravy Plzeň – České Budějovice a Brno – Jihlava – České Budějovice. Díky své dlouhé trase je linka R11 schopna zajistit přímé spojení čtyř krajských měst a urbanizačních oblastí národního významu Brna, Jihlavy, Českých Budějovic a Plzně, což je hlavním úkolem linky. Dalšími důležitými úkoly je uspokojování přepravních potřeb urbanizačních oblastí regionálního významu, které se nacházejí v blízkosti trasy linky R11, tj. měst Strakonice, Písek, Jindřichův Hradec, Třebíč atd. Nezanedbatelný je rekreační význam linky při spojení z oblasti Brna do jižních Čech a na Šumavu, který má výrazně sezónní charakter s výraznou špičkou v průběhu hlavního letního období (červen až září). Problémem linky je vzhledem k úrovni infrastruktury vyšší míra nestability.

Zastavovací koncepce je přizpůsobena tomuto účelu. V úseku Brno – Jihlava vlaky zastavují v *Náměšti nad Oslavou*, v *Třebíči* a s ohledem na přípojové vazby v *Okříškách*. Po obsluze města Jihlava dvěma přepravními body následuje *Kostelec u Jihlavy* s přípoji do Třešti, Telče a Slavonic, *Horní Cerekev* s přípojem do Pelhřimova, žst. *Počátky-Žirovnice* ve Stojčíně za podmínky zajištění přípojů autobusovou regionální dopravou do obou částí tohoto souměstí, *Jindřichův Hradec*, *Kardašova Řečice* a *Veselí nad Lužnicí*. Zejména další část tratě z Českých Budějovic do Plzně je poznamenána svým průběhem mimo osídlení, takže většina měst, které by dálkové doprava měla obsluhovat, leží mimo osu trati 190 a nutně vyžadují přípojnou obsluhu regionální dopravou. S výjimkou *Strakonice* a *Nepomuku*, které v zásadě na trati leží, je nutné obsluhovat Vodňany ze 3 km vzdálených *Čičenic*, Písek z *Ražic* a *Protivína*, Horažďovice ze stanice s dřívějším názvem „Horažďovice-Babín“, dnes *Horažďovice předměstí*. Tady lze dobře ukázat, jak je systém dálkové dopravy provázán a závislý na objednání přípojných vlaků a autobusů a naopak. Místa zastavení na

lince jsou průběžně monitorována a vyhodnocována zejména s ohledem na reálné přestupní vazby, v některých případech může dojít k ukončení zastavování.

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R11 je z hlediska počtu přepravených cestujících rozdílná v úseku Plzeň – České Budějovice a České Budějovice – Brno, když je v prvně jmenovaném úseku průměrná obsazenost cca dvojnásobná. V případě úseku České Budějovice – Brno je kromě úseku Třebíč – Brno nižší podíl denně dojíždějících, přičemž převládají cesty na delší vzdálenosti, s výrazným nárůstem v letní sezóně a o víkendech. U relačních dálkových vztahů linky je z hlediska počtu cestujících nejvýznamnější spojení Plzeň – České Budějovice, s výrazným odstupem (cca 30 % počtu Plzeň – Č.Budějovice) spojení Brno – České Budějovice a České Budějovice – Jihlava. Relace Jihlava – Brno je vzhledem ke konkurenci silničního spojení co do počtu cestujících výrazně podprůměrná.

Počet přepravených cestujících na lince kolísá. Po rozšíření nabídky na dvouhodinový takt došlo k mírnému nárůstu, nicméně v posledních letech počet cestujících stagnuje, popřípadě v některých úsecích klesá.

Poptávka po přepravě je na lince R11 uspokojována soupravou tvořenou zpravidla pěti vozy, ve špičkách je vlak posilován až o tři další vozy. Významná je, zejména v letní turistické sezóně přeprava jízdnicích kol.

Konstrukční poloha linky

Základními stavebními prvky pro konstrukci linky R11 je dosažení uzlů Plzeň a České Budějovice v poloze S:00 s ohledem na provázání těchto linek s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. Z toho je odvozena poloha linky v dalších stanicích. V úseku Plzeň – České Budějovice to vyvolává křížování vlaků v L:00 v žst. Katovice a křížování s linkou R26 v Čičenicích přibližně v X:30. V úseku České Budějovice – Brno vycházejí při odjezdu s cca. 10' odstupem od symetrické osy (viz poloha R7) křížování do žst. Kardašova Řečice (L:00), Horní Cerekev (S:00), dále po úvratovém přeprahu za hnací vozidlo nezávislé trakce v Jihlavě se křížování provádí ve stanicích Bransouze (L:00) a Kralice nad Oslavou (S:00). S vlaky linky R7 probíhá křížování výhodně na dvoukolejném úseku mezi Dynínem a Ševětínem.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Odjezd vlaků linky R11 z žst. Brno hl.n. je v době platnosti jízdnicího řádu 2010/2011 stanoven v poloze L:20. Ze zdejších přestupních vazeb je zejména významná přestupní vazba od Ostravy (R8, přestupní doba 25/22'). Přestupní vazba od České Třebové není zajištěna dosud s dostatečnou stabilitou, předpokládá se mírné zlepšení, z ostatních směrů jsou volnější přestupní vazby.
- V žst. Okříšky je zajištěna přestupní vazba směr Moravské Budějovice optimalizovaná na směr z Jihlavy (s ohledem na křížování vlaků R11 v žst. Bransouze v L:00 je zajištěna i vazba z Brna). Do stanice Jihlava přijíždějí dálkové vlaky linky R11 v poloze L:19. V této stanici jsou zajištěny přípoje do Havlíčkova Brodu, poměrně významné jsou přípoje Pardubice (R17) – Jihlava (R11) – České Budějovice, která je nicméně s ohledem na četnost provozu R17 zajištěna dvakrát denně.
- V dalších stanicích jsou obecně významné přípoje regionální dopravou do blízkých měst. V Kostelci u Jihlavy ve směru Třešť, Telč a Slavonice, v Horní Cerekvi směr Pelhřimov, v Počátkách-Žirovnici autobusem do přilehlých měst. V Jindřichově Hradci lze zmínit možný přestup na oblíbené Jindřichohradecké místní dráhy, který samozřejmě s obecně přepravního hlediska není z celoročního pohledu zcela zásadní, význam takových turistických cílů je však zřejmý.
- Žst. Veselí nad Lužnicí je z hlediska linky R11 důležitým přestupním bodem s vazbami Praha (R7) – Veselí nad Lužnicí (R11) – Jindřichův Hradec s aktuální přestupní dobou (27/24)', která bude mít tendenci se poněkud sevřít s ohledem na postupné urychlování úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí v rámci modernizace IV. železničního koridoru.
- Důležitým konstrukčním prvkem linky R11 je žst. České Budějovice. Dálkové vlaky linky R11 ve směru Plzeň zde mají pravidelný příjezd v poloze L:49. Cestující mají možnost přestupu ve

směrech Český Krumlov, Horní Dvořiště a České Velenice. Dále je zde možnost přestupu z vybraných vlaků ze/do směru Linz (R 200/201) na vlaky linky R11. Z žst. České Budějovice odjíždějí vlaky linky R11 po provedení úvratě ve směru Plzeň v poloze S:01.

- V žst. Čičenice je zajištěno spojení ve směru Vodňany, Prachatice s prioritou přestupních vztahů ve směru Plzeň. Bohužel není po většinu občanského dne zajištěno přípojně spojení umožňující jízdu ve směru České Budějovice – Čičenice – Vodňany. Spojení do Týna nad Vltavou je naopak zajištěno z Českých Budějovic, což je s ohledem na existenci přímých autobusových linek (a praktickou neexistenci spojení do Plzně) rovněž ne zcela srozumitelným řešením. Je na jednání mezi dálkovou a regionální dopravou, aby se podařilo důsledky těchto řešení zmírnit.
- Do stanice Protivín přijíždějí vlaky linky R11 v poloze S:32, z Protivína lze pokračovat vlaky regionální dopravy ve směru Písek – Zdice s odjezdem v poloze S:35. V žst. Ražice je kvalitně optimalizována vazba mezi osobními vlaky Tábor – Písek – Ražice a vlakem R směr Plzeň (a opačně).
- Do žst. Strakonice přijíždějí vlaky linky R11 v poloze S:51. V této stanici je možné přestoupit na vlaky regionální dopravy ve směru Vimperk – Volary a Blatná – Březnice. Do obou směrů odjíždějí vlaky regionální dopravy v poloze L:09. V žst. Horažďovice předměstí je příjezd vlaků linky R11 realizován v poloze L:08. Z této stanice lze dále pokračovat vlaky regionální dopravy ve směru Sušice – Klatovy s odjezdem převážně v poloze L:12. V opačném směru jsou nabízeny analogické přestupní vazby. Časová penalizace bohužel silně postihuje vazbu Sušice – Horažďovice – Plzeň a zpět, což je bohužel v současné době obtížně řešitelný problém s ohledem na křižování vlaků R11 v Katovicích.
- Cílovou stanicí linky R11 je žst. Plzeň hl.n (L:58/S:03). V Plzni je vytvořen důležitý přestupní taktový uzel v poloze S:00, cestující tranzitující ze směru České Budějovice zde mají vytvořeny přestupní vazby ve směrech Praha, Cheb, Most a také regionální dopravou Domažlice a Klatovy.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

V případě linky R11 nepředpokládá Ministerstvo dopravy podstatné zásahy do současného provozního konceptu. Krátkodobý vliv na linku budou mít však předpokládané stavební práce, a to zpočátku zejména negativní, zejména rozsáhlá přestavba žst. České Budějovice a elektrizace úseku Brno – Zastávka u Brna. Pozitivní dopad na zkrácení jízdní doby vlaků linky R11 bude mít střednědobě teprve úplné dokončení úseku IV. železničního koridoru v úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí, který vlaky linky R11 využívají. Ten však přesáhne plánovací období tohoto dokumentu.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Po dokončení výše uvedených modernizačních prací se jeví jako účelné usilovat o přesun taktových uzlů do vhodnějších bodů: Jindřichova Hradce, Kostelce u Jihlavy, Třebíče a Zastávky u Brna. Předností není pouze absolutní snížení cestovní doby, ale zejména zlepšení přestupních vazeb. Za úseky v nichž je nutné sledovat zvýšení traťové rychlosti tak lze označit primárně Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec, Kostelec u Jihlavy – Jihlava město, Jihlava – Třebíč (zejména Okříšky – Třebíč). Například lze uvést, že taktový uzel v současné Horní Cerekvi je podstatně méně účelný než možné oboustranné zajištění přestupních vazeb v Kostelci u Jihlavy a podobně.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

V roce 2020 se předpokládá notifikace provozního souboru, který bude zahrnovat linku R11 rozdělenou na dvě části, tj. relace Plzeň – České Budějovice a České Budějovice – Brno. Zahájení plnění je předpokládáno od začátku platnosti jízdního řádu 2025. Úsek linky Plzeň – České Budějovice lze případně v koordinaci s regionálním objednatelem a rakouskou stranou provozovat i jako součást linky Plzeň – České Budějovice – Wien, nicméně tato možnost není relevantní pro plánovací období tohoto dokumentu.

Ve strategickém výhledu přesahujícím plánovací horizont tohoto dokumentu by s ohledem na konkurenceschopnost spojení a trasování infrastruktury bylo vhodné nasazení vozidel s aktivním nakládáním vozové skříně.

2.2.12 Linka R12 Brno – Olomouc – Šumperk/Jeseník

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R12 Brno – Olomouc – Šumperk/Jeseník je charakteristická spojením dvou odlišných ramen, tj. frekventovaného ramene mezi významnými krajskými městy Brno – Olomouc a navazujícího ramene Olomouc – Šumperk/Jeseník s doplňujícím silným regionálním významem a důležitou sezónní přepravou. Linka je provozována ve dvouhodinovém intervalu v průběhu občanského dne. Od začátku platnosti GVD 2011 je provozován systém dělení/spojování souprav vlaků linky R12 ve stanici Zábřeh na Moravě, což umožňuje zajistit přímé spojení jak Šumperska, tak Jesenicka s Olomoucí a Brnem. S ohledem na převažující regionální význam a na zájem kraje na přímém spojení Olomouc – Jeseník je linka objednáвана v úzké spolupráci s Olomouckým krajem. Tato spolupráce umožňuje vedení přímých vlaků z Olomouce až do Jeseníka, objednatel dálkové dopravy zajišťuje objednání spojené soupravy směr Šumperk a Jeseník v relaci Olomouc – Zábřeh na Moravě, zatímco Olomoucký kraj objednává vlaky v úseku Zábřeh na Moravě – Jeseník.

Tab. 12: Základní parametry linky R12 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Brno – Šumperk 300, 301, 270, 291(E)	120	120	9	8	5:30-20:30	6:00-22:30

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním cílem linky R12 je uspokojování přepravních potřeb mezi centry Jihomoravského kraje a Olomouckého kraje, tj. městy Brno a Olomouc, a dále zajištění přímého spojení těchto center s Šumperskem a Jesenickem. Kromě toho jsou předmětem obsluhy v úseku Brno – Olomouc významnější sídla mezi které patří *Vyškov* a *Prostějov*, s ohledem na přestupní vazby na regionální dopravu vlaky dále zastavují v *Nezamyslicích* a doplňují okrajově nabídku regionální dopravy v *Ivanovicích na Hané*, kde probíhá křižování s projíždějící linkou R8. V úseku Olomouc – Zábřeh na Moravě jedou vlaky bez zastavení s ohledem na napjatý časový prostor mezi uzly Olomouc a Hanušovice, při technologických operacích nebytných k rozpojení či spojení soupravy v žst. Zábřeh na Moravě. Pokud je to technologicky možné, zastaví vlaky této linky v městě *Mohelnici*. V současné době to však u většiny vlaků možné není s ohledem na konstrukci vlaků. V další cestě do Šumperka vlaky systémově zastavují v městě *Postřelmov*, kde doplňují nabídku regionální dopravy.

V úseku Zábřeh na Moravě – Jeseník určuje strategii zastavení regionální objednatel vlaku, proto převážně plní vlaky linky R12 funkci zastávkových spojů a zastavují téměř ve všech mezilehlých stanicích a zastávkách. Výjimkou je úsek Zábřeh na Moravě – Hanušovice, kde s ohledem na technologická omezení je možné obsluhovat pouze stanici *Ruda nad Moravou*.

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Hlavní poptávanou relací linky R12 je spojení krajských měst Brna a Olomouce. V dálkové dopravě jsou zároveň významné vztahy v relaci Jesenicko – Šumpersko – Olomouc – Brno, které mají především charakter týdenní dojížděky (u spojení Šumperk/Zábřeh – Olomouc je rovněž výrazný počet denně dojíždějících). V opačném směru, tj. z Olomouce a Brna do Jeseníků je zřetelná poptávka v období turistické sezóny a o víkendech. Nejzatíženější úseky linky jsou Prostějov – Olomouc a Vyškov – Brno, které jsou ovlivněny denní dojížděkou do center metropolitních regionů.

Počet přepravených cestujících na lince kolísá. Po rozšíření nabídky na dvouhodinový takt došlo k mírnému nárůstu, nicméně v posledních letech počet cestujících stagnuje. Trvalý růst vykazují především úseky dotčené pravidelnou denní dojížděnkou.

Poptávka po přepravě je po většinu občanského dne uspokojována vlaky s pětivozovými soupravami, tj. kapacitou asi 400 míst v druhé třídě a asi 30 míst v první třídě. V relaci Šumperk – Zábřeh na Moravě tvoří zpravidla soupravu dva vozy pouze druhé třídy, v relaci Jeseník – Zábřeh na Moravě tři vozy. Ve špičkách je prováděno posilování souprav až o dva vozy, tj. jeden vůz na každé vozební rameno.

Konstrukční poloha linky

Výchozím bodem pro konstrukci linky je dosažení uzlu Olomouc v poloze L:00, aby zde bylo možné vytvořit úplné skupiny a zajistit provázání s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. S ohledem na dosažení obratu v Šumperku, resp. i křižování v Hanušovicích, při současném provedení potřebných technologických operací v žst. Zábřeh na Moravě (včetně případného přepřahání hnacího vozidla za vozidlo nezávislé trakce, potřebné pro další jízdu směr Jeseník), musí vlaky linky R12 opustit uzel Olomouc v 57' a vjedou do Olomouce 01', což je nadměrnou dobou mezi uzly (124') omezující pro veškerou dopravu kolem L:00.

Tato poloha limituje veškerou koncepci dálkové dopravy v přílehlé oblasti. Mezi to patří vjezd linky R13 do Olomouce (limitně S:52/L:06 s přestupem 5') druhotně i poloha dalších linek v Olomouci jako např. R27 (S:52/L:07), zároveň obrat vlaků R12 v Šumperku, který je aktuálně 31'. Proto je provozní rameno za Olomoucí až po dosažení uzlu Hanušovice limitováno a je omezující podmínkou pro veškeré související dopravní služby. Ve svém důsledku je nezbytný i průjezd Mohelnice u dělených vlaků a možnost uvolnění této omezující podmínky připadá v úvahu v zásadě pouze změnou technologie v Zábřehu (moderní vozidla), zkrácením cestovní doby Zábřeh – Hanušovice, anebo uvolněním olomouckého uzlu, což je v současné době s ohledem na omezující podmínky jiných linek v zásadě nereálné. Uvedená podmínka tedy trvá střednědobě. Dosažení přímého spojení Olomouc – Jeseník s využitím vlaků objednávaných MD v úseku do Zábřehu na Moravě je velmi hospodárným řešením, které je významné a přínosné zejména pro Olomoucký kraj.

Další omezení představuje kapacita žst. Brno hl.n a kapacita jednokolejné trati 300, která obecně s častými výlukovými opatřeními generuje vyšší míru nepravidelností na lince. Vzhledem k těmto skutečnostem je křižování protijedoucích vlaků linky R12 realizováno v úseku Brno – Olomouc v poloze 00 ve stanicích Vyškov na Moravě (přípojné návaznosti IDS JMK), Olomouc hl.n. Křižování s linkou R8 je v současné době dosahováno v žst. Ivanovice na Hané. Lokálních uzlů Prostějov a Zábřeh na Moravě dosahují vlaky linky v poloze 30. Tyto polohy považuje Ministerstvo dopravy střednědobě za stabilizované. S ohledem na kapacitu železničního uzlu Brno je linka R12 z pohledu oběhu souprav technologicky provázána s linkou R19 směr Praha s velmi limitujícími pobyty v Brně.

Stejně jako u většiny jiných spojení krajských měst tvoří tato linka jediný segment dopravní obsluhy dálkovou dopravou, integrující v sobě v úseku Brno – Olomouc přepravní potřeby prvního i druhého přepravního segmentu, což je střednědobě konstantní.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V žst. Brno je zajištěna přestupní vazba ze směru Česká Třebová (zpravidla též souprava), s volnější konstrukcí i z ostatních směrů.
- V žst. Nezamyslice, kam se vlaky linky R12 dostanou v poloze S:18 jsou zajištěny přípojné vazby na osobní vlaky ve směru Přerov v poloze S:22. V poloze S:33 je realizován příjezd vlaků linky R12 do žst. Prostějov. V žst. Prostějov je zajištěna možnost přestupu na vlaky regionální dopravy ve směru Chornice s odjezdem v poloze X:02, v sedle S:02.
- Linka je koncipovaná především s ohledem na taktový uzel Olomouc hl.n. Omezující podmínky této linky určují polohu jiných linek v síti. Tak např. vlaky linky R13 mají podle GVD 2011 odjezd v poloze L:06, příjezd S:52, tím je zajištěno spojení v relaci Otrokovice (R13) – Olomouc (R12) – Šumperk/Jeseník. Obdobně limitující vazby, byť věcně méně významná, je ze směru Krnov.

- V poloze L:22 přijíždějí vlaky linky R12 do žst. Zábřeh na Moravě. V této stanici dochází k dělení soupravy, přičemž po pěti minutách od příjezdu vlaku do Zábřehu na Moravě ze směru Olomouc dochází k odjezdu vlaku do směru Šumperk a následně po dalších pěti minutách k odjezdu vlaku v nezávislé trakti ve směru Jeseník. V žst. Zábřeh na Moravě existuje přípoj mezi linkami R18 a R12, který umožňuje spojení Praha – Zábřeh na Moravě – Šumperk/Jeseník a zpět.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

Současný provozní koncept a časové polohy linky R12 lze střednědobě charakterizovat jako stabilizovaný. V úseku Zábřeh na Moravě – Šumperk byla dokončena elektrizace trati, naproti tomu v úsecích Zábřeh na Moravě – Jeseník a Nezamyslice – Olomouc nejsou předpokládány rozsáhlé stavební práce. Provoz linky však může ovlivnit modernizace trati Brno – Přerov. Tato modernizace by mohla umožnit výběrové vložené vlaky v intervalu 60' ve špičkovém období, jejichž realizace je však závislá na vývoji přepravní poptávky.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

V současné době se nepředpokládají výrazné změny ani v oblasti infrastruktury (kromě modernizace trati Brno – Přerov ve střednědobém výhledu) ani v oblasti vozidel. Určité zlepšení by přineslo nasazení vozidlové techniky, která by mohla pomoci odstranit část technologických prací v Zábřehu na Moravě. Žádoucí pro udržení stávajícího provozního konceptu je zvýšení traťové rychlosti v úseku Zábřeh na Moravě – Hanušovice. Zvýšení stability na lince a snížení množství omezujících podmínek by přineslo i zvýšení kapacity úseku Olomouc – Prostějov.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Na základě připravovaného harmonogramu otevírání trhu se předpokládá zveřejnění předběžného oznámení o nabídkovém řízení linky R12 (jako součásti provozního konceptu spolu s linkami R8 Brno – Bohumín a R13 Brno – Břeclav – Olomouc, popř. také nové linky Brno – Zlín) v roce 2020 a zahájení plnění od GVD 2026. V rámci tohoto nabídkového řízení bude řešeno i zjednodušení technologie v žst. Zábřeh na Moravě. Po dokončení trati Brno – Přerov bude moci být dosaženo zkrácení jízdní doby v úseku Brno – Nezamyslice.

2.2.13 Linka R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R13 Brno – Břeclav – Olomouc je provozována ve dvouhodinovém intervalu v průběhu občanského dne. Využívá rychlostních možností modernizovaných úseků I. a II. železničního koridoru, které umožňují traťovou rychlostí do 160 km/h nabídnout konkurenceschopné veřejné služby i relativní zajižděnkou přes Břeclav. Ve špičkovém období je v úseku Hodonín – Brno dosahován interval 60' vzhledem k zajištění vlaků Sp v objednavce Jihomoravského kraje. Vedení spojů v okrajových částech dne je zkráceno do úseků Břeclav – Olomouc, popř. Hodonín – Brno.

Tab. 13: Základní parametry linky R13 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Brno – Břeclav – Olomouc 270, 330, 250 (E)	120	120	9	8	5:30-22:30	6:30-22:00

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním cílem provozování linky R13 je uspokojování přepravních potřeb aglomerací v prostoru jižní a střední Moravy, tj. mezi krajským městem Olomoucí, Otrokovicemi s vazbou na krajské město Zlín

a krajským městem Brnem, kam byla linka prodloužena od začátku platnosti jízdního řádu 2008/2009. Předmětem obsluhy jsou dále mezilehlé urbanizační oblasti regionálního významu, popř. důležité přestupní uzly, mezi které patří Přerov, Hulín, Staré Město u Uherského Hradiště, Moravský Písek, Hodonín, Břeclav, Podivín, Zaječí a Šakvice.

Zastavovací koncepce linky je stabilizovaná a jednotná pro všechny vlaky. V úseku Olomouc – Otrokovice zastavují vlaky linky R13 kromě žst. Olomouc hl.n. a Otrokovice ve stanicích *Přerov a Hulín*, v úseku Otrokovice – Břeclav se jedná o stanice *Staré Město u Uherského Hradiště, Moravský Písek a Hodonín*. V úseku Břeclav – Brno zastavují spoje linky R13 kromě žst. Brno hl.n. a Břeclav ve stanicích *Šakvice, Podivín a Zaječí*, které jsou důležitými regionálními dopravními uzly.

Linka je v celé své délce provozována na dokončených tranzitních železničních koridorech, konkrétně v úseku Brno – Břeclav na I. TŽK (trať č. 250), v úseku Břeclav – Přerov na II. TŽK (trať č. 330) a konečně v úseku Přerov – Olomouc na III. TŽK (trať č. 270). Vzhledem k tomu tvoří tato linka již nyní na všech uvedených tratích rychlíkový segment dopravní obsluhy. Expresní segment dopravní obsluhy zajišťují v úseku Brno – Břeclav v hodinovém intervalu vlaky linky Ex3 (Berlin –) Praha – Brno (– Wien/Bratislava), v úseku Břeclav – Přerov vlaky linky Ex4 Warszawa – Ostrava – Břeclav – Wien/Bratislava. V úseku Přerov – Olomouc zastavují všechny vlaky dálkové dopravy včetně vlaků linky R13 pouze ve stanicích Přerov a Olomouc hl.n.

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Významná část cestujících využívá vlaků linky R13 k dennímu dojíždění do zaměstnání a do škol do aglomerace Brna, Olomouce a Zlína. Linka rovněž z části zabezpečuje denní dojížděnkou vztahy mezi sousedními regionálními centry jako např. Hodonín – Břeclav, Staré Město – Otrokovice apod. V oblasti nadregionálního spojení je linka využívána při cestách z Břeclavi/Hodonína a Uherskohradištska do Olomouce, ze Zlína do Brna apod. Zároveň je poptávána cestujícími z Čech po přestupu z linky Ex1. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějících není u linky výrazný rozdíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky tak jako u jiných linek dálkové dopravy.

Nejvyšší počet přepravených cestujících vykazují úseky mezi Hodonínem a Brnem, kde jsou v nácestných stanicích na vlaky linky R13 navázány autobusové linky IDS JMK. Obdobný počet cestujících je v úsecích mezi Otrokovicemi a Olomoucí.

Vývoj počtu cestujících je výrazně ovlivněn změnou linkového vedení v oblasti jižní Moravy k jízdnímu řádu 2006/2007 a následným vznikem linky R13. Podle údajů po zavedení linky mají počty cestujících rostoucí trend, především pak v úseku Hodonín – Brno.

Všechny vlaky předmětné linky jsou vedeny v kategorii R. Poptávka po přepravě je po většinu občanského dne uspokojována vlaky s pětivozovými soupravami. Ve špičkách je prováděno posilování souprav až o tři vozy.

Konstrukční poloha linky

Výchozím bodem pro konstrukci linky je dosažení uzlu Olomouc v poloze L:00, aby zde bylo možné vytvořit úplné skupiny a zajistit provázání s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy ve směrech Praha, Prostějov a Krnov. Od uzlu Olomouc je odvozen uzel Staré Město u Uherského Hradiště v poloze S:00 a Šakvice v poloze L:00. Železniční tratě, po kterých jsou vlaky linky vedeny, jsou v celé své délce elektrifikovány a zdvoukolejněny. Provozní omezení tak představuje pouze nutnost přepřahání hnacího vozidla v žst. Břeclav a omezený vjezd do žst. Brno hl.n. Vzhledem k ukončeným stavebním pracím na železničních tratích linky R13 lze časové polohy považovat za relativně stabilizované, pokud se podaří realizovat zamýšlené změny popsané v Ex2 dle předpokladu.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Vlaky linky R13 mají v uzlu Olomouc podle GVD 2011 odjezd v poloze L:06, příjezd S:52. V Olomouci je zajištěn přestup z ostatních důležitých dálkových linek procházející touto stanicí, zejména Ex1 a R12. Příjezd Ex1 ze směru Praha je stanoven na L:50/S:54 a L:47, R12 ze směru Jeseník L:01.

- Do žst. Hulín přijíždějí vlaky linky R13 v poloze L:34. Cestující zde mají zajištěny přípojné vazby na vlaky regionální dopravy ve směru Kroměříž a dále ve směru Valašské Meziříčí vedené v hodinovém taktu. Důležitou stanicí linky R13 jsou Otrokovice. Tato stanice zabezpečuje spojení krajského města Zlín s krajskými městy Olomouc a Brno. Příjezd vlaků linky R13 je v poloze L:43. Přípojné vazby ve směru Zlín – Vizovice jsou zajištěny vlaky regionální dopravy. Cestující však mají možnost využít mimo železniční dopravy také trolejbusové linky MHD.
- Další stanicí s významnými přestupními vazbami je žst. Staré Město u Uherského Hradiště. Tato stanice zabezpečuje dopravní obsluhu Starého Města, Uherského Hradiště a Kunovic. Plánovaný příjezd je stanoven na L:54. Odjezd regionálních vlaků z žst. Staré Město u Uherského Hradiště ve směru Uherské Hradiště – Brno je v poloze L:34 (Os) a S:41 (Sp). Část regionálních vlaků směr Vlárský průsmyk je vypravována z žst. Uherské Hradiště. Cestující mohou při přestupu využít linek MHD.
- V žst. Moravský Písek je zajištěna přestupní vazba ve směru Bzenec (– Kyjov).
- V poloze S:31 přijíždějí vlaky linky do důležitého přestupního uzlu Břeclav. Vzhledem k nutné úvratí v této žst. je délka pobytu ve stanici stanovena na 7 minut. Ve stanici Břeclav je zajištěna možnost přestupu na mezinárodní vlaky směr Wien v poloze S:02, Bratislava v poloze L:00 a na regionální vlaky směr Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo. V nově vytvořeném úseku linky R13 je jednou ze zastávek Podivín, a dále Zaječí s příjezdem v poloze S:54 a vytvořenými přípojnými vazbami na regionální vlak směr Mutěnice – Hodonín s odjezdem v poloze X:08. Podobná situace nastává i v případě žst. Šakvice. Je další vytvořenou zastávkou prodloužené linky R13 s příjezdem dálkových vlaků v poloze S:59. V žst. Šakvice jsou zajištěny přípojné vazby ve směru Hustopeče u Brna v přibližně hodinovém taktu krátce po celé hodině.
- Zajištění přípojů ve stanici Brno hl.n. není v čase zcela stabilní vzhledem k tomu, že okrajové podmínky většiny radiálních linek jsou určeny v místech mimo uzel Brno. Rozhodující je tedy jízdní doba a kapacitní možnosti žst. Brno hl.n. V období platnosti GVD 2010/2011 je příjezd vlaků linky R13 v poloze L:24. Cestující mají v Brně možnost přestupu zejména ve směrech Brno – Bohumín s odjezdem v X:02, Brno – Česká Třebová – Praha a Brno – Jihlava. Vazby na regionální dopravu nejsou příliš významné vzhledem k vysoké frekvenci příměstské dopravy.

Obdobné přestupní vazby jsou vytvořeny rovněž v inverzním směru.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

Současný provozní koncept a časová poloha linky R13 je ve střednědobém výhledu relativně stabilizovaná s ohledem na způsob objednávky Ex2 a R18. Linka je provozována na již dokončených částech koridorových tratí, kde již dnes je vytvořena dvousegmentová dopravní obsluha. Stabilita linky je nicméně limitována dokončením modernizace uzlu Břeclav a modernizací železničního uzlu Brno. S ohledem na těsnost skupiny v žst. Olomouc hl.n. a následnou velmi těsnou vazbu směr Šumperk je z pohledu objednatele dálkové dopravy velmi žádoucí co možná nejdřívější poloha vlaků v úseku Břeclav – Olomouc, přičemž jedním z výrazně limitujících faktorů je zajištění přestupní vazby ze směru Znojmo, Mikulov v Břeclavi.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Pozitivní dopad na jízdní doby vlaků linky R13 bude mít nasazení řídicích vozů řady 961, což povede k odstranění přepřahání hnacího vozidla v žst. Břeclav a zkrácení pobytu vlaku v této stanici na cca 5 minut. Tím bude umožněn dřívější příjezd a pozdější odjezd vlaků linky R13 ze žst. Brno hl.n. Vzhledem k tomu, že se jedná o jedinou rychlíkovou linku v síti, na které je ve všech mezistaničních úsecích možnost jízdy rychlostí 160 km/h, je žádoucí směřovat modernizaci vozidel nasazovaných na lince k tomu, aby tato rychlost mohla být plně využita a došlo tak k dalšímu zkrácení cestovních dob.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Na základě připravovaného harmonogramu otevírání trhu se předpokládá zveřejnění předběžného oznámení o nabídkovém řízení linky R13 (jako součásti provozního konceptu spolu s linkami R8 Brno – Bohumín a R12 Brno – Šumperk, popř. také nové linky Brno – Zlín) v roce 2020 a zahájení plnění od začátku platnosti jízdního řádu 2025/2026.

2.2.14 Linka R14 Pardubice – Liberec

Základní charakteristika stávající nabídky

Tangenciální linka Pardubice – Liberec je jedním z příkladů, kdy změnou dopravního řešení je možné i na infrastruktuře s relativně nízkými parametry zaznamenat určité zvýšení poptávky ze strany cestující veřejnosti. Linka byla předmětem soutěže se zahájením plnění v prosinci 2006 s jednostrannou opcí na plnění kontraktu po dobu osmi let. Sjednání nasazovaného vozidlového parku, přestože nepředstavovalo zásadní zvýšení kvality, a rozšíření provozu na celou dobu občanského dne se odrazilo ve výrazně lepším přijetí dopravních služeb ze strany cestující veřejnosti.

Jako u většiny tangent spojujících krajská města v České republice je interval linky 120' v celé trase, vlaky spojují Pardubice s Hradcem Králové a dále pokračují přes Semily do Liberce. Nabídka dálkové dopravy je jednostupňová, vlaky mají svou funkci jak v dopravě mezi krajskými městy, tak zajišťují i některé přepravní vztahy v rychlé regionální dopravě (např. Liberec – Turnov, Hradec Králové – Dvůr Králové nad Labem), pokud to kapacita souprav umožňuje.

Tab. 14: Základní parametry linky R14 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Pardubice – Liberec 031, 030 (N)	120	120*	9/9	9/9	5-24 4-23	5-24 4-23

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi krajskými městy Pardubicemi, Hradcem Králové a Libercem v intervalu 120'. Spektrum zajišťovaných přepravních vztahů je však podstatně širší: s ohledem na skutečnost, že vlaky jezdí v prokladu k vlakům regionální dopravy, jsou využívány i k některým významnějším regionálním vztahům, což však za prvé nesmí nadměrným způsobem zatěžovat dobu, kterou vlaky potřebují k překonání vzdálenosti mezi krajskými městy. Za druhé je třeba uvést, že zejména intenzita přepravních vztahů mezi Pardubicemi a Hradcem Králové neumožňuje, aby motorová souprava, dimenzovaná na přepravu na trati 030, zajistila spojení mezi těmito městy jinak než pouze jako velmi doplňkové řešení. Zároveň linka napojuje oblast Liberecka na celou dálkovou dopravu východně od Liberce, jsou zajištěny optimalizované přestupní vazby ze směru Brno (R19) a s přestupní dobou cca. 20 minut též ve směru Olomouc a Ostrava (Ex1).

Zastavovací koncepce linky musí zohlednit situaci, kdy vlaku linky R14 užívají zároveň cestující mezi Brnem a Libercem stejně jako mezi Semily a Železným Brodem. Kromě tří krajských měst na trase *Pardubice, Hradec Králové a Liberec* zastavují vlaky této linky ve všech sídlech nad 5000 obyvatel: *Dvůr Králové nad Labem, Turnov, Jaroměř, Semily a Železný Brod*. Linka městské dopravy z Jablonce nad Nisou obsluhuje žst. *Rychnov u Jablonce nad Nisou*. S ohledem na přestupní vazby a blízkost devítitisícového města Nová Paka zastavují vlaky linky R14 dále v uzlové stanici *Stará Paka*, přestupní vazby ve směru Chrudim vyžadují zastavení v žst. *Pardubice – Rosice nad Labem*. S ohledem na nadregionální význam letoviska *Malá Skála* na pomezí Českého ráje je zajištěno systémové zastavení vlaků linky i ve zdejší železniční stanici.

S ohledem na konstrukční polohu linky i cestovní rychlost nelze počet systémových zastavení dále zvyšovat. V okrajových obdobích dne, kdy již je s ohledem na přepravní poptávku problematické zajištění samostatného vlaku regionální dopravy, je ze strany objednatele určitá vůle na zastavení

v několika dalších železničních stanicích, je-li to technologicky možné a přepravě alespoň zčásti odůvodněné. Počet zastavení již MD v zásadě nepředpokládá dále navyšovat.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R14 zabezpečuje vztahy v dálkové i nadregionální dopravě. Denní frekvence dojíždění je především v hradecko-pardubickém metropolitním regionu a blízkých centrech, v menší míře v okolí Liberce. Zároveň jsou vlaky linky využívány pro zajištění denní dojížděky sousedních regionálních a mikroregionálních center. V oblasti dálkové dopravy je linka v nejvyšší míře využívána v relaci Liberec – Hradec Králové a Liberec – Pardubice v období týdenní přepravní špičky (pátek a neděle). Z hlediska spojení krajských měst tangenciálního charakteru se však stále jedná o podprůměrnou intenzitu (např. cca 10 % počtu cestujících Plzeň – České Budějovice, cca 40 % Ústí n.L. – Liberec).

Počet cestujících na lince výrazně vzrostl po změně dopravního konceptu k jízdnímu řádu 2006/2007 (o 30-50 % dle úseku). V následujících letech dochází ke stagnaci, v roce 2010 k mírnému růstu.

Délka kmenové soupravy vlaku je s ohledem na výše uvedené přepravní proudy stanovena na motorový vůz se dvěma přívěsnými vozy o souhrnné kapacitě cca. 200 míst k sezení. Tato základní kmenová souprava je na vybraných vlacích ve špičkových dnech posilována dalšími až dvěma vozy o kapacitě 130-190 míst k sezení, konkrétně je posila v pátek na dvou párech vlaků v celé trase a jednom páru vlaků v části trasy a v neděli na jednom páru v celé trase a na jednom páru v části trasy.

Problematická obratovost souprav na lince R14 způsobuje, že k zajištění provozu je třeba pěti kmenových souprav, doplněných o výše uvedené posily.

Konstrukční poloha linky

- Při koncipování nabídkového řízení v roce 2006 byla poloha linky odvozena od polohy vlaků linky R19 v Pardubicích s ohledem na zajištění vazby Liberec – Pardubice – Brno. Tato podmínka je v provozní koncepci dosud zachována, vlaky R14 odjíždějí s vazbou od R19, což je však spojeno s nadbytečně dlouhým pobytem vlaků R19 v žst. Pardubice v trvání 9'/10'.
- Ze splnění této okrajové podmínky plyne křížování vlaků v žst. Pardubice – Rosice nad Labem, ve Dvoře Králové nad Labem a Železném Brodě. Vlaky dosahují těsně S:00 v žst. Liberec. Problémem tohoto modelu jsou dlouhé obratové časy vozidel v obratových stanicích, v případě Pardubic cca. 110', v případě Liberce více než 120', což zvyšuje turnusovou potřebu vozidel, resp. snižuje jejich efektivní využitelnost.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

V žst. Pardubice hl.n. je, jak již bylo uvedeno, poloha linky R14 optimalizována na zajištění přestupních vazeb směr Brno linkou R19 s přestupními vazbami směr Brno L:01/07 a ve směru Liberec S:50/55. Rovněž je zajištěno spojení linkou Ex1 směr Olomouc, Ostrava s přestupní dobou cca. 20'. V žst. Pardubice-Rosice nad Labem je dále zajištěna přestupní vazba Liberec – Pardubice-Rosice nad Labem Chrudim, zpravidla spoji regionální dopravy.

Uzel Hradec Králové linka dosahuje vlivem okrajových podmínek stanovených pro žst. Pardubice hl.n. mimo hlavní přestupní skupiny, připoje jsou pouze regionální dopravou. V Jaroměři je vhodné zmínit přestupní vazbu sekundárního významu, nicméně cestujícími využívanou, v relaci Dvůr Králové nad Labem – Jaroměř – Trutnov s přestupními časy S:14/21 resp. L:38/42.

V žst. Stará Paka, kterou linka dosahuje v polohách S:30 (směr Liberec) a L:30 (směr Pardubice) je vytvořena směrová skupina, ve které jsou zajištěny jednostranné vazby na veškeré linky regionální dopravy, procházející touto železniční stanicí:

- S:30: Sp Chlumeck nad Cidlinou - Trutnov, Os Liberec - Nová Paka, Os směr Lomnice nad Popelkou, Os směr Jaroměř
- L:30: Sp Trutnov – Chlumeck nad Cidlinou, Os Nová Paka – Liberec, Os ze směru Lomnice nad Popelkou; Os ze směru Jaroměř

V žst. Železný Brod je zajištěna přestupní vazba regionálním vlakem směr Tanvald (příj. S:57, odj. L:01).

V žst. Turnov, kterou linka dosahuje v rámcových polohách L:20 směr Liberec a S:40 směr Pardubice je vytvořena směrová skupina, ve které jsou zajištěny jednostranné vazby:

- L:20: R Praha – Tanvald (směrová vazba Praha – Turnov – Liberec, využívaná zejména s ohledem na nabídku dopravy Praha – Liberec po R10 z nácestných stanic), Os směr Jičín, Os směr Mladá Boleslav, protisměrný osobní vlak směr Nová Paka
- S:40: R Tanvald - Praha (směrová vazba Liberec – Turnov – Praha), Os za směru Jičín, Os ze směru Malá Boleslav, protisměrný osobní vlak směr Liberec

V Liberci je zajištěn přípoj na vlaky směr Zittau, Varnsdorf s přestupní vazbou L:58/02 směr Zittau a L:56/02 směr Pardubice.

S ohledem na postupné budování integrovaného dopravního systému v Královéhradeckém a Libereckém kraji jsou v jednotlivých železničních stanicích optimalizovány i přestupní vazby na autobusovou dopravu.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

GVD 2012: Ačkoli je v krátkodobém časovém horizontu do GVD 2013 uvedený provozní koncept stabilní, Pardubický kraj projevil zájem o urychlení linky dílčí úpravou související regionální dopravy, spojené se zkrácením pobytu R19 v Pardubicích a následného dosažení uzlu S:00 ve Svitavách, které je významné pro regionální dopravu. Pro objednatel dálkové dopravy je tato dílčí úprava akceptovatelná a proto bude od prosince 2011 uskutečněna.

GVD 2015: V prosinci 2014 skončí plnění dopravce na základě nabídkového řízení, organizovaného k jízdnímu řádu 2006/2007 a v souvislosti s tím bude nezbytné rozhodnout o dalším tvaru tohoto přepravního spojení. Základní a poměrně zásadní nevýhodou jsou obrátové doby v obou vratných stanicích, které zásadním způsobem podvazují efektivitu nasazených vozidel, neboť jejich podíl aktivní vozby s cestujícími je po dobu občanského dne pouze cca 60%, což je z pohledu objednatel nepřijatelné. Obrátovou dobu v žst. Liberec je možné zkrátit provázáním s linkou R15 Ústí nad Labem – Liberec, která bude z tohoto důvodu vypsána ve stejném provozním souboru. Tím je možné zvýšit časovou efektivitu nasazení vozidel na 70-75 %, což je stále s ohledem na nasazení vozidel s relativně vysokými odpisovými náklady problematické.

S ohledem na tyto skutečnosti je ve strany MD vážně zvažována varianta provozního konceptu spojená s přesunutím taktových uzlů do žst. Hradec Králové (S:00) a Stará Paka (L:00), zároveň se v tomto modelu vlaky křížují v prostoru mezi Turnovem a Libercem (S:00) dle zvoleného přesného modelu dálkové a regionální dopravy, a dosahují žst. Liberec krátce před předpokládaným odjezdem R15. Předností tohoto modelu je vedle zefektivnění provozu linky rovněž vytvoření úplné skupiny v žst. Stará Paka a Hradec Králové, namísto omezené funkčních dosavadních odvozených taktových uzlů Železný Brod a Dvůr Králové nad Labem s relativně malým množstvím skutečně oboustranných přípojných vazeb. V žst. Pardubice hl.n. by byla i nadále zajištěna vazba prostřednictvím Ex1 směr Olomouc a spojení směr Brno by bylo zajištěno linkou Ex3.

S uvedeným modelem lze předpokládat rozsáhlé změny dálkové i regionální dopravy, konkrétně linek R10, R15, R21 a R22. Tyto modely budou s objednateli regionální dopravy detailně projednány s cílem nalézt všeobecně nejschůdnější řešení.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

V rámci předpokládaného nového provozního konceptu na lince je velmi důležité, aby byla infrastruktura trati postupně zlepšována. Prvním počinem, který zejména zlepší konstrukční vlastnosti přípojných vlaků, je modernizace žst. Stará Paka spojená se zkrácením staničních intervalů postupných a protisměrných vjezdů. Tato investice je však zaměřena spíše na zlepšení regionální dopravy. V současné době chybí přibližně 4' jízdní doby v úseku Stará Paka – Hradec Králové

v každém směru. Je třeba dosáhnout úpravy infrastruktury v úseku Stará Paka – Hradec Králové (osazení rychlostníků V_{vyj} a umožnění jízdy na V_{vyj} rychlostí až 100 km/h v maximální délce trati, omezení rychlostních propadů, popř. zvýšení rychlosti do odbočky na jaroměřském zhlaví žst. Hradec Králové alespoň na 50 km/h).

Nasazení kvalitnějších vozidel na linku R14 bude spojeno s vypsáním nabídkového řízení na linku se zahájením plnění v GVD 2015.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Z hlediska dlouhodobého výhledu bude řešení zvolené v GVD 2015 stabilní po dobu následujících patnácti let a nepředpokládají se významné změny v provozním řešení ani nasazených vozidlech.

Ve strategickém výhledu přesahujícím plánovací horizont tohoto dokumentu by s ohledem na konkurenceschopnost spojení a trasování infrastruktury bylo vhodné nasazení vozidel s aktivním naklápěním vozové skříně.

2.2.15 Linka R15 Ústí nad Labem – Liberec

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka Ústí nad Labem – Liberec spojuje dvě krajská města tangenciální vazbou, s významnými nácestnými stanicemi v městech Děčín a Česká Lípa. Stejně jako u jiných tangenciálních linek je nabízeno spojení v intervalu 120' po celou dobu občanského dne. Vlaky jsou v žst. Ústí nad Labem navázány na vlaky linky R5 směr Cheb, tato vazba je poměrně významná s ohledem na přepravní proudy z Podkrušnohorské sídelní oblasti, směřující na Českolipsko a na Liberecko. Nabídka dálkové dopravy je stejně jako u jiných tangenciálních linek jednostupňová, vlaky mají svou funkci jak v dopravě mezi krajskými městy, tak zajišťují i některé přepravní vztahy v rychlé regionální dopravě, pokud to kapacita souprav umožňuje.

Tab. 15: Základní parametry linky Ex3 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Ústí nad Labem – Liberec 090, 081, 086 (N)	120*	120*	7*17*	7*17*	7-22 6-21	7-22 6-21
Pozn.: * +1 dodatečný pár vlaků R v relaci Česká Lípa – Ústí nad Labem – Česká Lípa v okrajových polohách dne						

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi krajskými městy Ústí nad Labem a Libercem v intervalu 120', obsloužit významná nácestná města Děčín a Česká Lípa. Nezanedbatelná část klientely využívá vlaku v relaci z Podkrušnohoří (zejména Teplice, Most, Chomutov), příp. v relaci ze směru Praha. Nelze pominout ani přepravní vztahy, které přecházející rekreační oblasti Jizerských hor, stejně jako regionální přepravní vztahy, které linka zajišťuje doplňkově.

Zastavovací strategie linky musí tyto přepravní vztahy zohlednit, vedle čtyř uvedených nejvýznamnějších měst na trase vlaky obsluhují s ohledem na rozptýlenost příhraničního osídlení všechny sídla s počtem obyvatel, přesahujícím 3000, tedy *Jablonné v Podještědí, Mimoň a Benešov nad Ploučnicí*. S ohledem na docházkovou vzdálenost mezi centry dříve samostatných měst Děčín a Podmokly jsou v Děčíně obsluhovány dvě železniční stanice *Děčín hl.n.* a *Děčín-východ*. Ostatní přepravní body nevykazují potenciál vyžadující jejich obsluhu vlaky dálkové dopravy.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R15 zabezpečuje vztahy v dálkové i nadregionální dopravě. Denní frekvence dojíždění je především v metropolitních regionech krajských měst, v nejvyšší míře v relaci Benešov nad Ploučnicí – Děčín – Ústí nad Labem. Zároveň jsou vlaky linky využívány pro zajištění denní dojížděky

sousedních regionálních a mikroregionálních center, např. Mimoň – Česká Lípa. V dálkové dopravě je linka využívána zejména v relaci Ústí nad Labem – Liberec v období týdenní přepravní špičky (pátek a neděle) především pro dojížděku do škol. Z hlediska zatížení linky se průměrný počet cestujících povolna snižuje od Ústí nad Labem k Liberci.

Počet cestujících na lince se povolna zvyšuje, v nejvyšší míře v úsecích zatížených denní dojížděkou do hlavních center (Děčín – Ústí nad Labem, Jablonné v Podještědí – Liberec).

Na této lince jsou nasazena nejrůznější vozidla, v zásadě každá ze tří souprav, které jsou na oběh potřebné, je složena ze zcela jiných vozidel. První kmen, vyjíždějící v ranních hodinách z Liberce, tvoří klasická souprava tažená lokomotivou se třemi vozy o kapacitě 200 cestujících, a pravidelně není posilován. Další dvě kmenové soupravy jsou složeny z motorového a přívěsného vozu o celkové kapacitě cca. 120 cestujících a jsou posilovány v přepravně silných dnech dalším přívěsným vozem.

Pro objednatel je tento stav dlouhodobě neudržitelný a předpokládá, že společně s vypsáním nabídkového řízení dojde pod GVD 2015 ke zvýšení kvality nabízených služeb.

Konstrukční poloha linky

Poloha linky je odvozena od dosažení přípojně vazby linky R5 ze směru Cheb v žst. Ústí nad Labem hl.n. (příj. L:07, odj. S:48). V návaznosti na to a s ohledem na dosažení křížování ve stanici Benešov nad Ploučnicí v S:00 opouštějí vlaky této linky Ústí nad Labem hl.n. v L:27 a přijíždějí v S:33. V poloze L:00 následně dosahují vlaky žst. Jablonné v Podještědí. Již za současné situace by z pohledu dálkové dopravy bylo dosažitelné křížování v žst. Rynoltice, které by však následně vedlo k velmi problematické konstrukci úseku Rynoltice – Liberec s ohledem na vlaky regionální dopravy. V této situaci představuje problém zejména hodnota staničních intervalů v žst. Rynoltice a v žst. Křižany, kterou je potřebné v budoucnosti snížit. Vlivem těchto podmínek dosahují vlaky linky R15 uzlu Liberec v nesymetrickém řešení (aktuálně L:43/S:28) a jízdní doba mezi oběma krajskými městy je 2:16/2:05.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Kromě základní konstrukční vazby na R5 v rameni směr Cheb je v žst. Ústí nad Labem dosahována přestupní vazba na linku vložených vlaků druhého přepravního segmentu směr Praha s odjezdem v S:42 v období, kdy jsou vložené vlaky zajištěny.
- Směrová vazba je zajištěna v České Lípě mezi linkami R15 a R22 Rumburk – Kolín ve směru z Děčína do Doks a Mladá Boleslav. Dosažení této vazby je s ohledem na zvolné řešení (křížování R15 v Benešově nad Ploučnicí a R22 v Bělé pod Bezdězem) těsné a přestupní vazba v každém směru činí 3'. Vazba funguje i mezi Rumburkem a Libercem, kde je s ohledem na křížování R22 v Novém Boru a R15 v Jablonném v Podještědí časově velmi komfortní.
- V Liberci je cca. 20/30' přestupní vazba ve směru Pardubice (R14), jednostranně je zajištěna vazba od Frýdlantu v Čechách, která je umožněna vychýlením obou symetrických os (R14 na 05,5'a Os na trati 037 na 56'). Její jednostrannost je poněkud vyvážena doplňkovými vlaky do Frýdlantu a Jindřichovic pod Smrkem, které v odpoledních hodinách pracovního dne zajišťují opačnou vazbu, nicméně není z pohledu objednatel dálkové dopravy dlouhodobě zcela korektním řešením.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

GVD 2015: V prosinci 2014 skončí plnění dopravce na základě nabídkového řízení na lince Pardubice – Liberec. S ohledem na bonusy, spojené s protrasováním vlaků obou linek, se předpokládá vypsání obou linek v jediném provozním souboru. Zároveň se předpokládá nasazení moderních vozidel, spojené s mírným urychlením této relace, spojeným s přesunem křížování do žst. Františkov nad Ploučnicí/Horní Police a Rynoltice/Křižany a s odjezdem do Liberce ve skupině X:30. Pro Liberecký kraj je limitující poloha vlaku v uzlu Česká Lípa, která se tímto opatřením posune do dřívější časové polohy, nicméně určitý posun v tomto směru je objektivně potřebný.

Předpokládá se, že soupravy budou pravděpodobně moci přecházet na R14, podle koncepce dopravce.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

V zásadě by se infrastrukturní opatření v podobě důkladné údržby či bodových investičních akcí měla soustředit do dvou hlavních úseků:

- zkrácení jízdních dob v úseku Děčín – Horní Police, důvodem je potřeba udržet oboustranné přestupní vazby v Ústí n.L. hl.n. mezi vlakem R ve směru Liberec a přípoju ze směru Cheb a Praha (vložené R) a zároveň dojet do uzlu X:30 v žst. Liberec; do optimálního stavu chybí cca 6 min (osazení rychlostníků V_{vyj} a umožnění jízdy na V_{vyj} rychlostí až 80 km/h v maximální délce trati, nutnost úpravy zabezpečovacího zařízení v žst. Děčín východ z důvodu zkrácení intervalu postupných vjezdů a intervalu křižování, a zvýšení rychlosti do odbočky na benešovském zhlaví alespoň na 50 km/h).
- v žst. Rynoltice nebo v žst. Křižany bude nezbytné, s ohledem na zvolený model infrastrukturního řešení, snížit staniční intervaly: zkrácení intervalu postupných vjezdů (na nejvýše 2 min), intervalu postupných odjezdů (ideálně na 0 min) a intervalu křižování (ideálně na 0 min), zvýšení rychlosti do odbočky (ideálně na 60 km/h) na obou zhlavích.

Se zahájením provozu dopravce zvoleného na základě nabídkového řízení se předpokládá i výrazné zvýšení kvality vozidlového parku na této relaci.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Z hlediska dlouhodobého výhledu bude řešení zvolené v GVD 2015 stabilní po dobu následujících patnácti let a nepředpokládají se významné změny v provozním řešení ani nasazených vozidlech.

Ve strategickém výhledu přesahujícím plánovací horizont tohoto dokumentu by s ohledem na konkurenceschopnost spojení a trasování infrastruktury bylo vhodné nasazení vozidel s aktivním naklápěním vozové skříně.

2.2.16 Linka R16 Plzeň – Most

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R16 Plzeň – Most byla podobně jako linka R14 předmětem soutěže se zahájením plnění v prosinci 2006 s jednostrannou opcí na plnění kontraktu po dobu osmi let (tj. do GVD 2013/2014). Přes absenci intenzivních přepravních vztahů v ose linky byly se změnou dopravního řešení na stávající infrastrukturu dosaženy pozitivní výsledky v podobě nárůstu přepravených cestujících, především při denní dojíždě do Plzně. Tuto skutečnost podpořila nejen relativně konkurenceschopná cestovní doba po železnici, kvalitní návaznosti uzlu Plzeň, ale také zvýšená kvalita nasazovaného vozidlového parku.

Linka R16 je vedena v intervalu 240 minut s jedním zkrácením intervalu na 120' v období přepravní špičky. K tomu je do obou koncových stanic veden v neděli a státem uznávané svátky posilový vlak. Poměrně úspěšné výsledky dopravního řešení byly rovněž podpořeny krajskými objednateli dopravy, kteří v celé trase objednávají 2 páry vlaků ve shodných časových polohách s linkou R16, čímž je vytvořena obsluha v intervalu 120' s výjimkou jednoho dopoledního rozestupu 240' v každém směru.

Tab. 16: Základní parametry linky R16 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Plzeň – Zatec – Most 160, 124, 130 (N)	240 (120)	240 (120)	4	5	6-16 7-17	6-20 7-19

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi sídelní aglomerací krajského města Plzeň a oblastí jižní části Podkrušnohorské konurbace (v ose Žatec – Chomutov – Most). Linka zároveň zajišťuje významné vztahy v rychlé regionální dopravě, především vztahy nácestných stanic s Plzní. Zastavovací strategie je dlouhodobě stabilní na základě separátní smlouvy o závazku. Zastavení je realizováno ve stanicích: *Plzeň hl.n.*, *Kaznějov*, *Plasy*, *Žihle*, *Blatno u Jesenice*, *Kryry*, *Podbořany*, *Žatec západ*, *Žatec*, *Chomutov*, *Chomutov město*, *Jirkov zastávka*, *Most*. S ohledem na konstrukční polohu linky i cestovní rychlost nelze počet systémových zastavení dále zvyšovat.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R16 zabezpečuje vztahy v nadregionální a rychlé regionální dopravě. Denní frekvence dojíždění je především v širším zázemí plzeňského metropolitním regionu (Kaznějov, Plasy do Plzně), v menší míře v okolí Žatce. Zároveň jsou vlaky linky využívány pro zajištění denní dojížděky sousedních center (např. Kryry – Podbořany). V oblasti dálkové dopravy je linka v nejvyšší míře využívána pro dojížděku (výrazný podíl VŠ studentů) z center Podkrušnohoří (Chomutov, Jirkov, Most) a Žatce do Plzně v období týdenní přepravní špičky (pátek a neděle). Z hlediska časového určení je linka rovněž ve větší míře využívána o víkendech (sobotách) v letní turistické sezóně.

Přestože počet cestujících na lince výrazně vzrostl po změně dopravního konceptu k jízdnímu řádu 2006/2007, stále se jedná o jednu z linek s nejnižším počtem přepravených cestujících. Nárůst cestujících souvisel s výrazným rozšířením nabídky, v současné době počet cestujících mírně klesá proti nejvyšším hodnotám v roce 2008. Z hlediska úsekové diferenciaci je nejvyšší obsazenost v úseku Plzeň – Žihle.

Délka kmenové soupravy vlaku je s ohledem na přepravní proudy stanovena na motorový vůz zpravidla s jedním přívesným vozem o souhrnné kapacitě cca 120 míst k sezení. Uvedená kapacity je posilována u vybraných vlaků v přepravně silných dnech. Stávající úroveň nasazených vozidel je z pohledu objednatele adekvátní.

Konstrukční poloha linky

Hlavním konstrukčním bodem linky R16 je dosažení uzlu 00 Plzeň vzhledem k návaznostem na linky dálkové a regionální dopravy. Stabilizovaná poloha linky ve stanici Plzeň hl.n. je S:05/L:54. Křižování vlaků linky R16 je v žst. Žihle a Žatec západ.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Nejvýznamnější vazby linky jsou realizovány vzhledem ke konstrukci linky v žst. Plzeň hl.n. V poloze S:00 je zabezpečeno spojení na vlaky linky R6 ve směru Praha (S:10/L:50) a Cheb (S:07/L:52), R11 ve směru České Budějovice (S:03/L:58). V oblasti regionální dopravy jsou konstruovány přestupní vazby v poloze S/L:00 do všech významných směrů, tj. Horažďovice (X:09/53), Klatovy (S:10/L:47), Domažlice (X:05-08/51-55), Stříbro (S:33/L:26), Plasy a Rokycany (X:17/43).
- Na linku R16 je vytvořeny návaznosti v oblasti regionální dopravy, např. autobusové návaznosti v žst. Žihle. V žst. Chomutov je vytvořena směrová vazba v relaci Žatec – Chomutov – Kadaň-Pruněrov – Klášterec nad Ohří a volnější vazba ve směru Jirkov. V žst. Most je vytvořena přestupní vazba na vlaky linky Os Most – Ústí nad Labem – Děčín (S:50-L.04/S:50-L:05).

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

Střednědobý výhled linky je ovlivněn ukončením plnění stávající smlouvy s dopravcem na základě nabídkového řízení v prosinci 2014, kdy bude nutné navrhnout tvar provozního konceptu linky. V zásadě lze říci, že základní konstrukční omezení stávajícího provozního konceptu předpokládá MD zachovat. Bude zároveň zváženo případné větvení linky v žst. Žatec ve směrech Jirkov (po trati 124) a Most (po trati 123). Detailní koncept bude nicméně znám po dohodě s regionálními objednateli, objednatel dálkové dopravy v současné době zvažuje různá řešení, včetně dohody na změně celkového

řešení dopravní obsluhy na této relaci s přeskupením dopravních výkonů společně s dopravními výkony na linkách R5 a R6.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Stávající provozní koncept dálkové dopravy neumožňuje zavést atraktivní nabídku regionální dopravy skrz uzel Plasy, kdy pobyt v Plasích u vlaků regionální dopravy snižuje konkurenceschopnost železnice pro denní dojížděku z úseku Žihle – Plasy do Plzně. Řešením je přeložení křižování vlaků kategorie R a Os z žst. Plasy do žst. Mladotice. Nicméně, požadavky na infrastrukturu bude možné formulovat na základě nalezení řešení s objednateli regionální dopravy.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Z hlediska dlouhodobého výhledu bude řešení závislé na modelu zvoleném v GVD 2015.

2.2.17 Linka R17 Pardubice – Jihlava

Základní charakteristika stávající nabídky

Tangenciální linka R17 spojuje oblast hradecko-pardubické sídelní aglomerace s významnými centry Vysočiny. Vzhledem k relativně nízké přepravní poptávce a nabídce autobusových linek jsou v této relaci objednávány 2 párů vlaků, které doplňují vlaky regionálních objednatelů na trati 238. Vzhledem k technologickým obtížím případné změny dopravního řešení Ministerstvo dopravy nepovažuje tuto relaci z hlediska střednědobého plánu za rozvojovou. Z pohledu Ministerstva dopravy je třeba hledat systémové řešení dopravní obsluhy, které by vyhovovalo kromě regionálních vztahů také nadregionálním relacím s dalším provázáním na linky dálkové/rychlé regionální dopravy.

Tab. 17: Základní parametry linky R17 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Pardubice – Jihlava 238, 225 (N)	---	---	2	2	7 a 15 9 a 17	7 a 15 9 a 17

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit rychlé spojení v ose (Liberec – Hradec Králové) – Pardubice – Chrudim – Hlinsko – Havlíčkův Brod – Jihlava. Primárním cílem je zajištění nadregionálních vztahů v relaci Pardubice/Hradec Králové – Jihlava, jejíž potenciál je však obecně nízký. Z toho důvodu je linka využívána především v oblasti rychlé regionální dopravy, pro spojení mezi nácestnými stanicemi na trati. Nejzatíženější částí linky je úsek Chrudim – Pardubice-Rosice nad Labem.

Zastavovací koncepce linky vychází z jejího účelu. Zastavení je realizováno jednak v krajských městech na trase – *Pardubice hl.n., Pardubice-Rosice nad Labem, Jihlava*, v ostatních stanicích regionálního/mikroregionálního významu – *Chrudim, Hlinsko v Čechách, Chotěboř, Havlíčkův Brod*. Zároveň vlaky linky R17 zastavují v dalších stanicích s lokálním významem – *Slatiňany, Chrast u Chrudimi, Žďárec u Skutče, Ždírec nad Doubravou*.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky R17 jsou poptávány především cestujícími v rychlé regionální dopravě. Denní frekvence dojíždění je především v jižní části hradecko-pardubického metropolitního regionu v ose Slatiňany – Chrudim – Pardubice. Zároveň jsou vlaky linky využívány pro zajištění denní dojížděky sousedních center. V nadregionální dopravě je linka využívána pro týdenní dojížděku (výrazný podíl VŠ studentů) do Pardubic z Havlíčkova Brodu a Jihlavy, která však tvoří výrazně nižší podíl počtu cestujících.

Linka R17 je jednou z linek s nejnižším počtem přepravených cestujících, který v posledních cca 3 letech stále klesá.

Délka kmenové soupravy vlaku je s ohledem na výše uvedené přepravní proudy stanovena na motorový vůz se jedním přívěsným vozem o souhrnné kapacitě cca 120 míst k sezení. Tato základní kmenová souprava je ve špičkových dnech (v pátek v 15h z Pardubic, v neděli a svátek v 17h z Jihlavy) posilována dalším vozem o kapacitě 80 míst k sezení.

Konstrukční poloha linky

- Výchozím bodem pro konstrukci linky R17 je vazba okolo minuty 00 v žst. Pardubice-Rosice nad Labem na vlaky linky R14 tak, aby bylo dosaženo propojení ve směru Hradec Králové – Liberec. V GVD 2010/2011 jsou vlaky ve směru Jihlava v úseku Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice n.L. připojeny k vlaku linky R14 směr Liberec.
- Druhým konstrukčním bodem linky je dosažení krátké přestupní vazby na vlaky linky R11 v žst. Jihlava v relaci Pardubice – Jihlava – České Budějovice.
- Křížování vlaků linky R17 je realizováno v žst. Šlapanov.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V žst. Pardubice hl.n. je dosahována volnější přestupní vazba na vlaky linky Ex1 v relaci Jihlava – Chrudim – Pardubice – Olomouc – Ostrava, popřípadě také ve směru Praha, která je z hlediska časové dostupnosti racionální z Chrudimi a Hlinska. V žst. Pardubice-Rosice n.L. je zajištěno zmiňované provázání s vlaky linky R14 pro relaci Jihlava – Pardubice – Liberec.
- V žst. Žďárec u Skutče s pravidelným příjezdem vlaků linky R17 v poloze cca L:45/S:15 je nepravidelně zajištěn přestup na vlaky regionální dopravy ve směru Skuteč.
- Vlaky linky R17 dosahují uzlu X:00 Havlíčkův Brod v poloze cca S:54/L:12, tj. mimo skupinu a zároveň v poloze lichých sudých hodin, kdy jsou vedeny pouze vložené vlaky linky R9. Dosažení uzlu v poloze 00 není možné vzhledem k okrajovým podmínkám v uzlu Pardubice. Přesto lze využít této vazby pro marginální, časově nepřilíš konkurenceschopné relace typu Hlinsko – Čáslav/Žďár nad Sázavou.
- V žst. Jihlava je dosahována výše uvedená vazba na vlaky linky R11 ve směru České Budějovice. Zároveň je umožněn přestup na vlaky regionální dopravy ve směru Okříšky – Brno.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

Ministerstvo dopravy v rámci střednědobého plánu neplánuje žádný rozvojový projekt pro linku R17. Vzhledem k současnému rozsahu se ukazuje jako nezbytné ukončení objednávky na trati 238, která by měla být nahrazena ucelenou nabídkou regionálních objednatelů.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Stávající vozový park odpovídá přepravním potřebám. Z hlediska infrastruktury je potřebné realizovat projekt zvýšení kapacity trati Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice n.L. Mimo plánovací období je rovněž výstavba tzv. Medlešické/Ostřešanské spojky.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

V dlouhodobém výhledu Ministerstvo dopravy nepokládá za reálné vedení ucelené linky R17. Linka není zařazena v harmonogramu otevírání trhu. Situaci by měnil stav, ve kterém by došlo k výraznému zlepšení parametrů infrastruktury tak, aby bylo možné nasazení vozidel s aktivním naklápěním vozové skříňe a cestovní doba Hradec Králové/Pardubice – Jihlava byla plně konkurenceschopná vůči individuální dopravě.

2.2.18 Linka R18 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Vsetín/Luhačovice

Základní charakteristika stávající nabídky

Jedná se o linku druhého přepravního segmentu, jejímž smyslem je souběžně s linkou Ex2 obsluha regionálních a mikroregionálních středisek v úseku Praha – Olomouc. Zároveň vlaky pokračují z Olomouce dále do Zlínského kraje v zásadě ve směru Luhačovice nebo Vsetín, a to tak, aby společně s linkou Ex2 byla obsluha obou relací (Olomouc – Luhačovice a Olomouc – Vsetín) zajištěna v zásadě v intervalu 120' po celou dobu občanského dne. V úseku Praha – Česká Třebová jezdí vlaky v prokladu s linkou R19 ve společném intervalu cca 60', v úseku Olomouc – Staré Město u Uherského Hradiště zajišťují linky R18, Ex2 a R13 rovněž společně interval 60'.

Tab. 18: Základní parametry linky R18 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Olomouc 010, 270 (E)	120	120	7*/8	7*/8	6-22 5-23	6-22 5-23
Olomouc – Vsetín 270, 280 (E)	240	240	4	4	8,16,20,22 6,8,12,20	dtto
Olomouc – Luhačovice 270, 330 (E), 340, 341 (N)	240	240	5/6	5/6	6,10,12,14,18* 5**,10,14,16,18,20	dtto

Poznámky: v úseku Olomouc – Luhačovice a Olomouc-Vsetín jsou uváděny hodiny odjezdu/příjezdu z uzlu Olomouc
 * s chybějícím vlakem v úseku Praha – Pardubice (jede předchozí večer přes Hradec Králové linkou R10)
 * do Veselí nad Moravou; ** ze Starého města u UH

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Stejně jako u jiných linek druhého přepravního segmentu je zajistit v úseku Praha – Olomouc spojení mezi regionálními a mikroregionálními středisky a jejich spojení s krajskými městy na trase Praha, Pardubice, Olomouc. Tomu odpovídá i zastavovací koncepce v tomto úseku. Vedle měst, kde zastavují vlaky prvního přepravního segmentu *Praha (hlavní nádraží a Libeň), Kolín, Pardubice, Česká Třebová* popř. *Zábřeh na Moravě* zastavují vlaky R19 dále v městech *Přelouč, Choceň, Ústí nad Orlicí, Mohelnice a Litovel* (přesněji v žst. *Červenka* právě s ohledem na přestupní vazby regionální dopravou ve směru Litovel a Uničov). Stejně jako u linek druhého přepravního segmentu se jedná o sídla, která převyšují 5000 obyvatel, a to s výjimkou předměstských oblastí.

V úsecích Olomouc – Luhačovice a Olomouc – Vsetín je již obsluha dálkovou dopravou jednostupňová. Na relaci Olomouc – Vsetín kopíruje v zásadě až na drobné výjimky zastavovací koncepci linky Ex2. Na relaci Olomouc – Luhačovice vlaky této linky zastavují ve stanicích *Přerov, Hulín, Otrokovice (Zlín), Staré Město u Uherského Hradiště, Uherské Hradiště a Uherský Brod*.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linku R18 v úseku Praha – Olomouc využívají především denně dojíždějící na kratší vzdálenosti do Pardubic (z Přelouče, Chocně, Ústí nad Orlicí), do Olomouce (Červenka, Mohelnice, Zábřeh), popřípadě mezi sousedícími centry. Zároveň je linka využívána týdenními (nedenními) dojíždějícími ze spádových oblastí stanic, ve kterých nezastavují vlaky expresního segmentu linky Ex1 a Ex2. Jedná se tedy především o spojení Přelouče, Chocně, Ústí nad Orlicí, Mohelnice a Červenky s centry metropolitních regionů na trase linky. Podíl na obsazenosti vlaků linky R18 mají také cestující z ramena Olomouc – Vsetín/Luhačovice, kteří nevyužijí možnosti přestupu na vlaky expresní linky Ex2. Z toho důvodu je přepravní poptávka nejvyšší v období týdenní přepravní špičky, především v pátek ve směru z Prahy a v neděli v opačném směru. Vzhledem k vyšší obslužné funkci vlaku nejsou patrné výrazné rozdíly v počtech cestujících mezi jednotlivými úseky.

Počet cestujících ve vlacích linky R18 pozvolna klesá. Je pravděpodobné, že řada cestujících dříve využívajících linku R18 byla v úseku Praha – Olomouc redistribuována do nově zavedených vlaků expresního segmentu (systémová nabídka od jízdního řádu 2006/2007), které disponují kratší jízdní dobou a vyšší kvalitou (bez příplatku EC/IC). Přestože počet cestujících na lince R18 klesá, je jeho hodnota v úseku Praha – Česká Třebová stále cca o 30 % vyšší než u vlaků linky R19 vedených v prokladu.

Poptávka cestujících pro úsek Olomouc – Vsetín/Luhačovice je uvedena v popisu linky Ex2.

Poptávce cestujících odpovídá i nabízená kapacita vlakových souprav. Zpravidla je kmenová souprava v současné době složena z jednoho vozu první třídy a ze čtyř a ½ vozů s oddíly druhé třídy (v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice dvou a ½ vozů druhé třídy). Kmen tedy zajišťuje cca 50 míst v první třídě a 360 míst v druhé třídě (v případě úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice 200 míst v druhé třídě). Tyto kmenové soupravy jsou posilovány v případě čtyř párů vlaků jedním až dvěma vozy druhé třídy ve špičkových dnech. Obecně kvalita nasazovaného vozidlového parku na této lince neodpovídá plně představám objednatele, což je jednoznačně zapříčiněno dluhem v obnově vozidlového parku v minulém období, tento dluh není možné překonat v krátkém čase.

Konstrukční poloha linky

- Vlaky linky R18 podléhají v zásadě několika okrajovým podmínkám. Asi nejzásadnější podmínkou je proklad s R19 v úseku Praha – Česká Třebová, který by měl být na odjezdu z Prahy splněn bez výjimky. Vlaky odjíždějí z Prahy hl.n. aktuálně v S:48, příjezd je L:13. V úseku Praha – Pardubice jsou vlaky R18 a R19 minutově totožné.
- Trasy obou linek se následně v žst. Pardubice hl.n. odchylují s ohledem na vyčkávání linky R19 na přípoj ze směru Liberec). Následně opětovně poněkud sblíží po předjíždění komerčního produktu SC Pendolino (v současné době vlivem asymetrické polohy komerčního produktu v Chocni / České Třebové). Vlivem těchto protichůdných operací se polohy linek R18 a R19 na příjezdu do České Třebové aktuálně liší o 4' (S:50/L:54), na odjezdu se liší o 8' (L:13/S:05).
- V žst. Olomouc hl.n. se vytváří skupina, ve které je umožněn vzájemný přestup mezi linkami Ex2 a R18, která má význam zejména pro možnost využití rychlejšího spojení z Prahy na linku R18 při cílové stanici v prostoru východně od Olomouce. Druhotně tato operace umožňuje i spojení z nácestných rychlíkových stanic na trati Praha – Olomouc, kde linka Ex2 nezastavuje, ve směru na střední Slovensko, což je méně významná podmínka.
- Druhou zásadní okrajovou podmínkou linky je proklad s linkou Ex2 v úseku východně od Olomouce (ve směru Vsetín i Luhačovice). Ten není dosažen minutově přesně s ohledem na konstrukci uzlu Olomouc, ze kterého vlak Ex odjíždí v L:53, vlak R v L:56, resp. přijíždí vlak linky R v S:03 a vlak linky Ex v S:06 bez ohledu na cílovou a výchozí stanici spojů. Tato konstrukční potřeba vyvolává na trati 280 cca pětiminutovou diferenci mezi vlaky obou linek. Na trati 330 je minutová poloha vlaků Ex2 a R18 sjednocena v žst. Přerov, odkud vlaky odjíždějí v pravidelném intervalu 120'.
- Významná je i vzájemná poloha linek Ex2/R18 a R12 v úseku mezi Olomoucí a Starým městem u Uherského Hradiště, které v tomto úseku vytvářejí přibližně obsluhu v jednohodinovém intervalu po celou dobu občanského dne. S ohledem na odlišné okrajové podmínky obou linek je dosaženo intervalu (50+70)', což lze označit jako hraničně akceptovatelné.
- Uzlu Staré Město u Uherského Hradiště linka dosahuje ze směru Olomouc v S:48 a zpět odjíždí v L:12. Časový prosto do minuty symetrie (S:59) je využit pro přeprah hnacího vozidla za vozidlo nezávislé trakce, potřebné pro další jízdu do a z Luhačovic. Vlivem ostré konstrukce uzlu Staré Město ve směru od Luhačovic je dosaženo v Luhačovicích obratu soupravy v trvání 35'.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

V případě žst. Praha hl.n. se postupně pokračující modernizací trati 220 daří dosahovat velmi těsné přestupní jednostranné vazby v relaci z Českých Budějovic, jejíž stabilita však bude v zásadě zajištěna až po dokončení větší části modernizovaného koridoru. Stablnější je vazba ze směru Ústí nad Labem

v tomto úseku expresní linkou R5 s přestupní dobou (20/18)'. Ostatní vazby jsou volnějšiho charakteru.

V případě žst. Olomouc hl.n. byla uvedena přestupní vazba na a z Ex2, která je jednou ze základních okrajových podmínek této linky. V Přerově a v Hranicích na Moravě vzniká vazba mezi linkami R18 a R8, která doplňkově umožňuje cestování ve směru Ostrava.

V ostatních uzlech převažují vazby na regionální dopravu.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

GVD 2012: Vývoj nabídky na této relaci bude významně ovlivněn skutečnostmi, které byly uvedeny u popisu linky Ex2 (komerční dopravci, srozumitelnost nabídky, minimalizace a struktura technologických modelů předjíždění). Z toho vyplývají odpovídající úpravy linky R18 ve variantě B. V praxi bude udržena společná minutová trasa linek R18/R19 v úseku Praha – Choceň. Následně bude realizováno symetrické předjíždění komerčního vlaku SC Pendolino, způsobující rozpojení tras R18 a R19. S ohledem na dřívější časovou polohu Ex2 dojde k předjíždění již v žst. Zábřeh na Moravě průjezdem Ex2, následně bude zachován v žst. Olomouc hl.n. jednostranný přestup v relaci Ex2 z Prahy/R18 směr Luhačovice. S výjimkou dvou párů vlaků (cca 16,45 a 18,45 z Prahy a na cca. 9,15 a 11,15 do Prahy) budou vlaky z Olomouce vedeny dále v relaci Otrokovice/Luhačovice), dva páry vlaků budou vedeny i nadále v relaci Praha – Vsetín. Tím se stane nabídka vlaků směr východ pro cestující veřejnost přehlednější a strukturovanější.

Z pohledu Ministerstva dopravy není střednědobě akceptovatelné stávající řešení dopravní obsluhy v relaci Praha – Olomouc – Vsetín/Luhačovice, kdy dochází ke střídání expresních a rychlíkových tras v úseku Praha – Olomouc. Vyšší rozsah expresních vlaků ve směru Vsetín na úkor luhačovické větve bude řešen v rámci nabídkového řízení na vlaky linky Ex2 a R18. Cílem je věnovat obou ramenům stejnou prioritu s případnou revizí zastavovací koncepce (např. pravidelné zastavování žst. Zábřeh na Moravě). V případě disponibilních finančních prostředků bude stávající trasa druhého přepravního segmentu linky R18 přesměrována ve směru Olomouc – Ostravsko. Toto přestrukturování R18 se již však vzhledem k rozsahu finančních prostředků v tuto chvíli nejeví jako realizovatelné.

GVD 2016: Řešení stanovené pro GVD 2012 je stabilní pouze po dobu zachování společné trasy (neobjednávané) Ex1 a Ex2. V případě, že se splnění této podmínky nepodaří zajistit, bude nezbytné se vrátit k řešení podle varianty A, popsané u linky Ex2. Tato řešení jsou otevřená do celkového koncepčního řešení oblasti v rámci nabídkového řízení na linku Ex2+R18, předpokládá se zahájení provozu v prosinci 2015.

V případě, že bude zvoleno řešení podle varianty A, lze očekávat, že vlaky linky R18 přejdou do trasy Ex1 (s nutnou hodinovou záměnou tras Ex1 a Ex2 s ohledem na stabilitu prostoru Moravy).

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Linka je převážně vedena po modernizované trati. Z pohledu objednatele dálkové dopravy je třeba co nejdříve dokončit potřebné modernizace žst. Ústí nad Orlicí a Praha-Běchovice – Úvaly. Následně je třeba umožnit využít rychlostní profil modernizované trati. Jak již bylo uvedeno u linek Ex2 a Ex3, problémem zůstává kapacita některých úseků trati 010/011, zejména na výjezdu z pražského železničního uzlu. Účelná by byla elektrizace úseku Staré Město u UH – Luhačovice, čímž by došlo ke zjednodušení vozby vlaků do Luhačovic.

Z pohledu vozidlového parku objednatel předpokládá postupné zlepšení. Vypsáním nabídkového řízení se předpokládá nová kvalita vozidlového parku, která umožní i nové přepravní a provozní technologie.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

V GVD 2016 by měl být zahájen provoz na této lince na základě nabídkového řízení, toto řešení se předpokládá stabilní po dobu následujících patnácti let.

2.2.19 Linka R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno**Základní charakteristika stávající nabídky**

Jedná se o linku druhého přepravního segmentu, jejímž smyslem je souběžně s linkou Ex3 obsluha regionálních a mikroregionálních středisek v úseku Praha – Brno. Jejím prioritním smyslem není přepravovat cestující mezi Prahou, Pardubicemi a Brnem, nýbrž zajišťovat rozvoz z těchto krajských měst a od vlaků prvního přepravního segmentu do středisek střední velikosti. Z toho důvodu jsou vlaky této linky konstruovány s odjezdem krátce od odjezdu vlaky Ex3, tato podmínka v zásadě platí jak v případě Prahy (aktuální diference na odjezdu z Prahy hl.n. je 9', na odjezdu z Brna hl.n. je 12'). Tohoto času linka využívá k devíti systémovým zastavením na trase nad rámec linky Ex3.

V úseku Praha – Česká Třebová vytváří společně s linkou R18 interval 60', v úseku Česká Třebová – Brno jezdí vlaky této linky v prokladu se špičkovými spěšnými vlaky, objednávanými Pardubickým a Jihomoravským krajem, což je jeden z příkladů velmi kvalitně fungujícího společného produktu.

Tab. 19: Základní parametry linky R19 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Česká Třebová 010 (E)	120	120	8/8*	8/8*	6-22	6-22
					5-22	5-22
Česká Třebová – Brno 260 (E)	120	120	7/8 ⁺	7/8 ⁺	8-21	8-21
					7-22	7-22

Poznámky: * první ranní spoj 60' oproti taktové trase v relaci Svitavy – Praha; ⁺ večerní spoj Brno-ČT, zpět v objednávce kraje

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi regionálními a mikroregionálními středisky a jejich spojení s krajskými městy Praha, Pardubice, Brno, včetně napojení na síť prvního přepravního segmentu v těchto městech. Významná funkce linky je i v rychlé regionální dopravě, proto je určitá část vložených vlaků, zejména v úseku Česká Třebová – Brno, objednávana kraji.

Tomu odpovídá i zastavovací koncepce. Vedle měst, kde zastavují vlaky prvního přepravního segmentu: *Praha (hlavní nádraží a Libeň), Pardubice, Brno* a vystřídaně *Kolín/Česká Třebová* je zajištěn prostor pro osm dalších stabilních míst pro systémové zastavení: v druhém z bodů *Kolín/Česká Třebová, Přelouč, Choceň, Ústí nad Orlicí, Svitavy, Letovice, Skalice nad Svitavou (Boskovice) a Blansko*. Jedná se zpravidla o sídla, která převyšují 5000 obyvatel, a to s výjimkou předměstských oblastí (Praha – Kolín, Brno – Blansko), kde zastavení rychlíků nahrazuje, mj. i s ohledem na zcela převažující spádování do blízkého krajského střediska, intenzivní příměstská doprava. Zastavení v devátém systémovém bodě, *Březové nad Svitavou*, není vyvoláno koncepčními představami objednatele, nýbrž mimořádným zájmem města a Pardubického kraje o zřízení zastavování v této železniční stanici. Orgány samosprávy nabídly, že k zastavujícím rychlíkům budou zajištěny přípoje autobusovou linkou. Objednatel na základě tohoto mimořádného zájmu města přistoupil na zkušební zastavování vlaků R v této železniční stanici, za podmínky zajištění návazné autobusové dopravy, a to na zkušební dobu tří let, po které bude počet nastupujících a vystupujících cestujících vyhodnocen a na základě tohoto vyhodnocení bude rozhodnuto o konečné podobě dopravního řešení.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky R19 zajišťují stejně jako vlaky linky R18 denní dojížděkové vztahy, především v okolí Pardubic (z Přelouče, Chocně, Ústí nad Orlicí) a Brna (Blansko, Skalice nad Svitavou – Boskovice, Letovice). V oblasti dálkových vztahů je linka využívána především cestujícími ze stanic, ve kterých nezastavují vlaky expresního segmentu Ex1, Ex2 a Ex3, pro cesty do Prahy a Brna (např. relace Blansko – Praha, Choceň – Brno apod.). Z toho důvodu je přepravní poptávka nejvyšší v období týdenní přepravní špičky, především v pátek ve směru z Prahy a Brna, v neděli večer a v pondělí ráno v opačném směru. Zároveň však nejsou podobně jako u linky R18 výrazné rozdíly v počtech cestujících mezi jednotlivými úseky.

Počet cestujících ve vlacích linky R19 po prvotním nárůstu před cca 5 lety meziročně stagnuje, popřípadě v některých úsecích především na trati 010 mírně klesá.

Kmenová souprava vlaku je složena z pěti vozů, přičemž jeden vůz má polovinu oddílů první třídy (24 míst), ve druhé třídě kmenová souprava nabízí teoreticky 320 míst zpravidla v osmimístných oddílech. S ohledem na skutečnost, že souprava z Brna pokračuje ve směru Šumperk/Jeseník, způsobuje skládání obou relací nestandardní řazení vlaků i v relaci Brno – Praha u čtyř vlaků (první třída je uprostřed soupravy). Spoje ve špičkách jsou vlivem nevyrovnané přepravní poptávky posilovány výrazně. Celkem jsou v různých špičkových dnech posilovány čtyři páry vlaků, a to jedním až výjimečně čtyřmi vozy (ranní vlak do Prahy v pondělní přepravní špičce, z toho tři vozy druhé třídy a jeden vůz první třídy).

Konstrukční poloha linky

- V zásadě lze uvést, že vlaky této linky opouštějí uzel Praha krátce po podjezdu Ex3. Na odjezdu činí časová diference mezi trasami 9', na příjezdu 6'. V úseku Praha – Pardubice mají s ohledem na prostupnost sítě regionální dopravou a ucelenou taktovou nabídku trasy totožnou s R18, což je rovněž důležitou omezující podmínkou. V železniční stanici Pardubice hl.n., kterou vlaky linky R19 dosahují v L:00, se trasy linek R18/19 minutově rozpojují, neboť R18 vyčkává na příjezd linky R14 z Liberce (aktuální přestupní doba v obou směrech 5'). Tato přípojná vazba si vynucuje nadbytečný pobyt vlaků linky v žst. Pardubice hl.n. (9/10') který se předpokládá postupně odbourat. Nicméně, s ohledem na skutečnost, že dochází k předjíždění vlaků linky R18 komerčním produktem SC Pendolino dopravce ČD, a.s. v žst. Choceň, přibližují se následně trasy obou vlaků v České Třebové opětovně blíže k sobě z hlediska minutové polohy.
- Českou Třebovou opouštějí vlaky linky R18 směr Brno krátce před S:00 a pokračují, se zastavením v jednotlivých nácestných stanicích, do Brna hl.n. Železniční stanici Brno hl.n. vlaky linky dosahují krátce pro průjezdu příměstské linky S3 Tišnov – Břeclav (L:07/10 – vjezd R19 v L:15), v opačném směru opouštějí krátce před jejím odjezdem (odjezd R19 v S:47 – S:46/55). S ohledem na frekvenci regionální dopravy je obtížné uzel Brno hl.n. zúžit, neboť do této skupiny přicházejí další vlaky regionální dopravy, zejména linka S2 Letovice – Křenovice a vlaky linky R8 Brno – Bohumín. Vlivem posilových vlaků směr Nemotice je v některých případech posunut odjezd vlaku R19 směr Praha o 4' dříve (S:43 namísto S:47). Tento způsob řešení uzlu Brno je z hlediska dálkové dopravy problematický a bude nezbytné jej řešit s cílem zúžení skupiny a vjezdu R19 ve dřívější poloze. S ohledem na mimořádné zatížení žst. Brno hl.n. vlaky neprodleně opouštějí tuto železniční stanici jako R12 směr Olomouc – Šumperk/Jeseník, s odjezdem v L:18 a příjezdem v S:38.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

V uzlu Praha jsou zajištěny pouze volnější vazby na dálkovou dopravu, v zásadě je zajištěno spojení ve směru Ústí nad Labem a Dresden linkou Ex3 s přestupní dobou 18'/20'. Vazby na regionální dopravu mají s ohledem na četnost jejího provozu spíše podružný charakter.

V uzlu Pardubice je linka optimalizována na zajištění spojení v relaci Liberec – Pardubice – Brno, jak je uvedeno u linky R14. Návazná spojení regionální dopravou jsou zajištěna ve většině nácestných stanic, tj. např. v Chocni ve směru Vysoké Mýto, v Ústí nad Orlicí ve směru Letohrad, v žst. Skalice

nad Svitavou ve směru Boskovice a podobně. V Blansku je Jihomoravským krajem zajištěna řada přípojných vazeb autobusovou dopravou.

Poloha vlaku v žst. Brno hl.n. umožňuje dosažení přípojné vazby směr Vyškov a Olomouc (souprava pokračuje přímo), na linku Ex3 směr Wien a na vlaky regionální dopravy.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

GVD 2012: V tomto jízdním řádu je linka ovlivněna určitými změnami, plynoucími z koncepčních změn v Pardubickém kraji. Vzhledem k úpravě regionální dopravy na trati 031 je linkou R14 možné dosáhnout uzlu L:00 v Pardubicích. Z toho vyplývá, že nebude nutné naddimenzovat pobyt R19 v Pardubicích a pokračovat směr Brno po ukončení nástupu a výstupu cestujících. Zároveň je cílem Pardubického kraje dosáhnout uzlu v S:00 ve Svitavách, což se s ohledem na uvedené zdá být s ohledem na vlaky objednávané MD jako možné. Krátkodobě však není možné vjet do žst. Brno hl.n. dříve než v současné době, s ohledem na jízdu vlaků obou stěžejních linek brněnské příměstské dopravy do uzlu. Konkrétně se jedná o následující vlaky:

- R19 odjíždí v S:47 (v případě posilových vlaků směr Nemočice v S:47)
- S3 Břeclav – Tišnov v poloze S:46-X:55
- S2 Letovice – Křenovice příj. L:00
- S2 Brno – Letovice odj. L:03
- S3 Tišnov – Břeclav v poloze L:09-12
- R19 přijíždí v L:15

Zároveň je trasa R19 aretována ve Skalici nad Svitavou polohou regionálních návazných vlaků, které se kříží v Boskovících. Ministerstvo dopravy akceptovalo tento stav po dobu jednoho roku pro minimální narušení regionální dopravy.

GVD 2013: Z pohledu objednatele dálkové dopravy bude nezbytné vjezdy resp. odjezdy vlaků v uzlu Brno v blízkosti L:00 upravit tak, aby bylo možné vjíždět vlakem R v dřívější poloze. S tím souvisí způsob zajištění přípojných vazeb v žst. Skalice nad Svitavou, které by měly být z pohledu objednatele dálkové dopravy optimalizovány na S:30 ve směru Brno a L:30 ve směru Pardubice. O uvedených možnostech budou vedena jednání s objednateli regionální dopravy v následujícím období.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Linka je převážně vedena po modernizované trati. Z pohledu objednatele dálkové dopravy je třeba co nejdříve dokončit potřebné modernizace žst. Ústí nad Orlicí a Praha-Běchovice – Úvaly. Následně je třeba umožnit využít rychlostní profil modernizované trati. Jak již bylo uvedeno u linek Ex2 a Ex3, problémem zůstává kapacita některých úseků trati 010/011, zejména na výjezdu z pražského železničního uzlu. Specifickým, obecně známým problémem je propustnost železničního uzlu Brno, která je však obtížně řešitelná bez provedení rozsáhlých modernizačních prací.

Určitou podmínkou je způsob modernizace trati 260, kde na většině stanic jsou vybudována pouze úrovnňová nástupiště, což je zásadním problémem pro rušení provozu na straně přilehlé u výpravní budovy v případě, že na straně protilehlé zastavil vlak osobní dopravy (viz linka Ex3).

Z pohledu vozidlového parku objednatel předpokládá postupné zlepšení stavu vozidel, např. výměnou interiérů a sociálního zařízení, dosazením držáků na jízdní kola apod.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

V GVD 2018 by měl být zahájen provoz na této lince na základě nabídkového řízení. S tím bude dle současných předpokladů spojen nárůst kvality nasazovaného parku na těchto linkách, včetně dílčího zkrácení jízdních dob nasazením vozidel s vyšší schopností akcelerace.

2.2.20 Linka R20 Praha – Ústí nad Labem – Děčín

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R20 Praha – Ústí nad Labem – Děčín je provozována v intervalu 120 minut v průběhu celého občanského dne. V pracovních dnech je v časech přepravní špičky v převládajících směrech denní dojížděky (ráno do Prahy, odpoledne z Prahy) nabídka rozšířena na interval 60 minut (2 páry vlaků v úseku Praha – Ústí nad Labem, jeden vlak z Prahy v celé trase). K dílčím změnám provozních parametrů linky dojde v souvislosti s předpokládaným vypsáním nabídkového řízení (zahájení plnění k jízdnímu řádu 2014/2015), do kterého je tato linka zařazena.

Tab. 20: Základní parametry linky R20 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Ústí n.L. – Děčín 091, 090 (E)	120 (60)	120	12	9	7-23,30 4,30-19,30	7-23,30 4,30-19,30

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky R20 je zajištění spojení pražského metropolitního regionu a ústecké aglomerace s významnými centry regionálního a mikroregionálního významu na trati 090. Sekundárně linka zajišťuje vzájemné přepravní vztahy rovněž mezi jednotlivými centry na trati (např. Lovosice – Roudnice nad Labem). V úseku Praha – Ústí nad Labem plní linka R20 funkci druhého (obslužného) přepravního segmentu dálkové dopravy, tzn. vlaky zastavují kromě stanic expresního segmentu – *Praha hl.n., Praha-Holešovice, Ústí nad Labem hl.n.*, také ve významných nácestných stanicích. Zastavení linky je realizováno ve stanicích *Kralupy nad Vltavou, Roudnice nad Labem, Lovosice* s návazností do Litoměřic a Děčína hl.n a v menších stanicích s návazností do významnějších sídel, tj. žst. *Hněvice* do Štětí, žst. *Bohušovice nad Ohří* směr Terežín. V souvislosti se zastavovací strategií a účelem linky je třeba uvést, že zejména vysoká intenzita denní dojíždějek v přepravní špičce z Kralup nad Vltavou do Prahy neumožňuje, aby byla vzhledem k odlišné frekvenci cestujících dále na trati 090 souprava dimenzovaná podle tohoto úseku. Vlaky linky R20 zajišťují toto spojení alternativně spolu s vlaky regionální dopravy. Trasování linky R20 do stanice Praha hl.n. je stabilní vzhledem k návaznostem v dálkové dopravě.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky R20 jsou využívány především v rámci denní dojížděkových vztahů mezi regionálními a mikroregionálními centry na trati 090 na straně jedné a Prahou, popřípadě Ústím nad Labem na straně druhé. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějek není u linky výrazný rozdíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky tak jako u jiných linek dálkové dopravy, přičemž průměrné denní zatížení linky je vyšší než o víkendových dnech. V rámci jednotlivých úseků je absolutně nejvyšší počet cestujících mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou, který je výrazně ovlivněn denně dojíždějkami z Kralup nad Vltavou. Naopak nejnižší zatížení linky je v úseku Ústí nad Labem – Děčín, ve kterém je však možné využít široké nabídky dalších linek dálkové i regionální dopravy.

Počet cestujících na lince výrazně vzrostl po změně dopravního konceptu a rozšíření nabídky k jízdnímu řádu 2006/2007 (až o 80 % dle úseku). V následujících letech dochází ke kolísání s mírným meziročním růstem ve většině úseků.

Obrat cestujících v jednotlivých stanicích odpovídá jejich významu, nejnižší využitelnost je patrná ve stanicích Bohušovice nad Ohří a Hněvice. Zastavení v těchto stanicích bude průběžně monitorováno. Typická kapacita souprav linky R20 je 5-6 vozů, tj. kapacita 330-450 osob.

Konstrukční poloha linky

Výchozím bodem pro konstrukci linky R20 je dosažení taktového uzlu Lovosice v poloze X:00 z důvodů návaznosti v regionální dopravě. Časová poloha R20 v jízdním řádu 2010/2011 – Praha hl.n. S:50/L:08, Děčín L:24/S:32; tj. jízdní doba cca 105 minut).

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Z hlediska linky R20 jsou důležité návaznosti na další linky dálkové dopravy ve stanici Praha hl.n. Zajištění přípoju v této železniční stanici však není v čase stabilní vzhledem k tomu, že okrajové podmínky většiny radiálních linek jsou určeny v místech mimo uzel Praha. V období platnosti GVD 2011 (tj. poloha R v Praze hl.n. v S:50/L:08) je v žst. Praha hl.n. umožněno využít ostrou přestupní vazbu na vlaky linky R7 směr České Budějovice (X:16/40), volnější na vlaky linky Ex3 směr Brno (X:39/19) a další volnější vazby. Vazby na regionální dopravu nejsou příliš významné vzhledem k vysoké frekvenci příměstské dopravy v PID (omezuující 091).
- Klíčovým bodem linky je taktový uzel Lovosice (tj. poloha R v L:58/L:58), ve kterém je realizováno provázání se spoji regionální dopravy v S:00 (v případě špičkových vlaků linky R20 zpravidla také v L:00) v relacích: Lovosice – Litoměřice – Česká Lípa, Lovosice – Úpořiny – Teplice a Lovosice – Čížkovice – Libochovice – Louny.
- V železniční stanici Děčín je vytvořena vazba na vlaky regionální dopravy linky Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa. Další provázání linky R20 se spoji regionální dopravy se realizují v Ústí nad Labem ve směru Úpořiny – Bílina, a dále v Kralupech nad Vltavou ve směru Neratovice a Velvary, v Roudnici nad Labem ve směru Straškov. Tyto vazby se však realizují pouze v některých případech, vzhledem nepravidelnému vedení vlaků regionální dopravy.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)**Plánované koncepční změny**

Linka R20 je společně s linkou R5 zařazena do provozního souboru linek, který byl v říjnu 2010 notifikován v Úředním věstníku EU s předpokladem plnění novým dopravcem od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2014/2015. Smlouva s vítězným dopravcem bude uzavřena na dobu 15 let a po tuto dobu bude provozní koncepce stabilní. Předpokladem je mírné rozšíření stávajícího rozsahu provozu v období přepravní špičky na interval 60 minut s výjimkou sedlových časů v poledne a večer, kdy bude nabídka nadále v intervalu 120 minut, s ohledem na optimální obrátování vozidel. V rámci připravovaného provozního konceptu se předpokládá zachování výchozích konstrukčních bodů linky, tj. taktového uzlu Lovosice.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Pro realizaci uvedeného konceptu plánovaného od jízdního řádu 2014/2015 nejsou vzhledem k modernizované trati 090 nutné významné úpravy. V případě nabídkového řízení na linku R20 a R5 bude požadováno nasazení vratných souprav, jejichž oběhy budou vzájemně provázány.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Předpokládaný koncept zavedený od jízdního řádu 2014/2015 bude dlouhodobě stabilní.

2.2.21 Linka R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald**Základní charakteristika stávající nabídky**

Linka R21 je příkladem provozu dálkové dopravy na infrastruktuře, která je pro přepravní vztahy prvního přepravního segmentu v zásadě nekonkurenceschopná. Zatímco je možné se přepravit veřejnou silniční osobní dopravou z centra Prahy na autobusové nádraží v Liberci za cca 1,30 hod., přeprava po železnici, i kdyby existoval prioritní přepravní segment, by cestovní dobou překračovala 2,15. Vedení „non-stop vlaku“ by ovšem rozvracelo veškerou ostatní dopravu na trati 070 a 030. Pro celkovou nekonkurenceschopnost v relaci Praha – Liberec není první přepravní segment vůbec objednávan a obsluha spojení těchto dvou měst ponechána na autobusové dopravě.

Uvedená linka proto zajišťuje především spojení druhým přepravním segmentem a soustřeďuje se tedy na přepravu cestujících z Prahy do měst Mladá Boleslav, Bakov nad Jizerou, Mnichovo Hradiště, Turnov a Železný Brod. Druhotně je zajištěno optimalizované přestupní spojení Praha – Turnov – Liberec, které je využíváno především pro jízdu z nácestných stanic jako např. Neratovice, Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště, do Liberce a na rekreační dopravu. Přes veškerá infrastrukturní omezení lze uvést, že nejméně v úseku Praha – Turnov linka s ohledem na omezující podmínky dané infrastrukturou a současnými nasazenými vozidly v zásadě z hlediska přepravy cestujících odpovídá kladeným očekáváním.

Tab. 21: Základní parametry linky R21 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Turnov 070 (N)	120	120	6/7*	6/6*	7-20 6-21	7-20 6-21
Turnov – Tanvald 030, 035 (N)	120	120	5/5	5/6	9-20 6-19	9-20 6-19

* 1 pár vlaků pouze v relaci Praha – Mladá Boleslav, dále v objednávce kraje

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi Prahou a významnými centry na trase linky (zejména Mladá Boleslav, Bakov nad Jizerou, Mnichovo Hradiště, Turnov, Železný Brod, Tanvald). Existuje však řada přepravních vztahů, které se na tuto linku navazují druhotně, jako např. zmíněné spojení regionálních a mikroregionálních středisek na trati Praha – Turnov s Libercem, spojení Českolipska s Prahou s využitím přestupu mezi R21 a R22. Je evidentní, že v případě této linky má výraznou úlohu i rychlá regionální doprava mezi jednotlivými místy zastavení linky. Vedle pravidelných cestujících je linka využívána jako rekreační spojení do oblasti Jizerských hor a Krkonoš, či okolí Doks.

Zastavovací koncepce linky tuto skutečnost zohledňuje: vedle sídel s počtem obyvatel přesahujícím 5 000 tj. v *Neratovicích, Mladé Boleslavi, Mnichově Hradišti, Turnově a Železném Brodě* zastavuje ve *Všetatech* s ohledem na spojení ze směru Mělník a Litoměřice, *Bakově nad Jizerou* (na zastávce „město“, z důvodu přestupních vazeb zčásti i v železniční stanici) a s ohledem na význam letoviska v *Malé Skále* na pomezí rekreační oblasti Českého ráje. V úseku za Železným Bodem se detailnost zastavování vlaků linky zvyšuje s ohledem na převažující turistický a lokální význam linky. V Praze jsou s ohledem na dostupnost jednotlivých částí Prahy obsluhovány stanice *Praha hl.n., Praha-Vysočany* a *Praha-Čakovice* s ohledem na obratování a technologické práce i v *Praze-Vršovcích*.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky R21 plní jednak funkci v rychlé regionální dopravě pro zajištění denní dojížděky do zaměstnání a do škol, byť v daleko menší míře než u dalších radiálních linek do Prahy. Denně dojíždějící cestující jsou především v úseku Neratovice – Praha, který je zároveň nejvíce zatíženým úsekem linky. V oblasti dálkové dopravy má linka výraznou funkci především v období turistické sezóny a o víkendech pro spojení Prahy a dalších nácestných stanic s oblastí Českého ráje, Jizerských hor a Krkonoš. Z toho důvodu existují v poptávce výrazné rozdíly, zpravidla kromě úseku Praha – Neratovice je obsazenost vlaků o víkendech vyšší než v pracovní dny. Z hlediska jednotlivých spojení je počet cestujících v relaci Praha – Turnov cca třikrát vyšší než v relaci Praha – Tanvald.

Přestože byla nabídka spojů v posledních letech rozšířena až na interval 120', nedošlo k výraznému nárůstu cestujících, ale spíše ke stagnaci, v některých úsecích k mírnému poklesu. Z hlediska systému dálkové dopravy v České republice se jedná o jednu z linek s nejnižším počtem přepravených cestujících. Zejména v úseku Turnov – Tanvald jsou počty přepravených osob v průměru mimořádně nízké, při výrazném kolísání s týdenní a sezónní periodou.

Délka kmenové soupravy vlaku je s ohledem na přepravní proudy stanovena na motorový vůz se dvěma přívěsnými vozy o souhrnné kapacitě cca 200 míst k sezení. Tato základní kmenová souprava

je na vybraných vlacích ve špičkových dnech posilována dalšími až dvěma vozy o kapacitě 130-190 míst k sezení. Na této lince je však velmi silná nevyrovnanost sedlových a špičkových dní: proto je k přepravě v silných dnech (sobota dopoledne, neděle odpoledne) využívána i jedna klasická souprava tažená lokomotivkou o úhrnné kapacitě cca 320 cestujících.

Konstrukční poloha linky

Konstrukce linky vychází ze dvou omezujících podmínek, kterými jsou:

- Dosažení směrové vazby s R14 v Turnově v relaci Praha – Turnov – Liberec a zpět. Vazba v Turnově je realizována do směrových skupin, které jsou realizovány cca. v L:20 ve směru Liberec a cca. v S:40 ve směru Praha. Z této podmínky vychází nutnost křížování vlaků v L:00 v žst. Mnichovo Hradiště.
- Oboustranná směrová vazba mezi linkami R21 a R22, které společně pojíždějí úsek Mladá Boleslav hl.n. – Bakov nad Jizerou. Vazba mezi R21 a R22, která umožňuje spojení v relacích Praha – Česká Lípa a Nymburk – Turnov je aktuálně konstruována v Bakově nad Jizerou v severním směru a v Mladé Boleslavi hl.n. ve směru jižním. S ohledem na dosažení křížování linky R22 v Bakově nad Jizerou je ve směru Turnov vyčkává v Bakově nad Jizerou R22, zatímco ve směru Praha vyčkává R21 v Mladé Boleslavi. Uvedené pořadí je závislé na technické konstrukci a není prioritním požadavkem objednatele dálkové dopravy.

Při akceptaci uvedených požadavků na oboustrannou směrovou vazbu se vlaky linky R21 křížují v S:00 v *Neratovicích*. Následně, po pravidelném křížování linky příměstské dopravy S3 v *Praze-Čakovicích*, dosahují Prahu hl.n. krátce po S:30. V Praze-Vršovicích činí aktuálně potenciální obrátová doba linky 30'.

V úseku Turnov – Tanvald je vedení linky podřízeno odjezdu po křížování s R14 v Turnově. Při stávajících vozidlech není možné dosáhnout žst. Tanvald v S:00, proto probíhá systémové křížování vlaků v žst. *Velké Hamry*, obrátová doba vlaků v Tanvaldu se blíží 120'.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V žst. Praha hl.n. jsou zajištěny volné přestupní vazby ze směru Plzeň a České Budějovice, přestupní doba přesahuje 30'. Přípojné vazby ze směru Nymburk a Kolín jsou zajištěny prostřednictvím R22 v Mladé Boleslavi. Přípojné vazby regionální dopravou vzhledem k jejich četnosti nemají zásadní charakter.
- Přestupní vazby jsou dosahovány i v nácestných stanicích na trase vlaku. V žst. Všetaty je velmi významná optimalizovaná směrová vazba Praha – Všetaty – Litoměřice a zpět pomocí R23. Tím se vytváří i poměrně významná vazba Litoměřice – Všetaty – Turnov s cca. 20' přestupní dobou. V žst. Mladá Boleslav/Bakov nad Jizerou je zajištěna výše uvedená obousměrná přestupní vazba mezi R21 a R22 s přestupními dobami ve směru Česká Lípa S:47/50, L:20/24 a ve směru Nymburk L:15/22 a S:44/49. Obtížné je zajištění přestupní vazby směr Mladá Boleslav-město s dalším pokračováním ve směru Sobotka, neboť dosažení X:30 v této železniční stanici není při zajištění přestupu od směru Praha možné, uvedená relace je tedy zajišťována ze strany regionální dopravy dle možností.
- V žst. Turnov dosahují vlaky linky R21 výše uvedenou směrovou skupinu, která je podrobněji popsána u linky R14, s návaznostmi R směr Liberec a Os směr Jičín.
- V žst. Tanvald je zajištěna přestupní vazba směr Kořenov a Harrachov, která je z hlediska rekreačního významu linky důležitá. Přímé spojení není zajištěno s ohledem na omezené zdroje veřejných prostředků, náročné sklonové poměry na dříve ozubnicovými vozidly pojižděné dráze Tanvald – Kořenov a i s ohledem na potřebu přímého zajištění spojení mezi Libercem a Harrachovem, kam přepravní proudy z této železniční tratě výrazně převažují.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)**Plánované koncepční změny**

GVD 2012: Krátkodobě je linka stabilní, nepředpokládají se systémově žádné koncepční změny. S ohledem na kritický nedostatek finančních prostředků je však nutné v GVD 2012 výrazně omezit zajištění dopravy v úseku Turnov – Tanvald. Budou zajištěny dva páry vlaků denně, doplněné rozšířenou víkendovou nabídkou (dva páry vlaků s periodou jízdy pátek/sobota a sobota+neděle).

GVD 2015: V prosinci 2014 skončí plnění dopravce na základě nabídkového řízení, organizovaného v roce 2005-2006, na lince Pardubice – Liberec. V souvislosti s tím bude nezbytné rozhodnout o dalším tvaru tohoto přepravního spojení. V zásadě se jeví jako potřebné zachovat směrové vazby v Turnově mezi linkami R14 a R21 podle stávajícího modelu. S ohledem na vážně zvažovaný alternativní model na R14 by následně změny byly vyvolány i na R21, přičemž při nasazení vozidel současných parametrů lze očekávat dosažení L:00 v Mladé Boleslavi hl.n. (Chotětově) a následné křížování vlaků v S:00 v prostoru pražského železničního uzlu. Uvedenou možnost bude nezbytné korektně projednat s jednotlivými kraji.

Zahájení plnění na základě nabídkového řízení se předpokládá v prosinci 2018, a tedy přesahuje plánovací horizont tohoto dokumentu.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Požadavky na infrastrukturu vyplývají z atraktivní možnosti dosáhnout žst. Chotětov při respektování směrové skupiny v nové poloze v žst. Turnov. Z pohledu vozidlového parku by MD by preferovalo nasazení vozidel stávající úrovně s řazením části vozů s 1. vozovou třídou. Obnova vozidlového parku bude spojena se zahájením plnění dopravce na základě nabídkového řízení v prosinci 2018.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Odvozen od provozního konceptu v roce 2018.

Je třeba podpořit zvýšení traťové rychlosti a propustnosti tratě, které umožní již v koncepčním výhledu převedení majoritní části denní dojížděky Mladá Boleslav – Praha na železnici, ve strategickém výhledu i relaci Liberec – Praha. Ve strategickém výhledu přesahujícím plánovací horizont tohoto dokumentu by s ohledem na konkurenceschopnost spojení a trasování infrastruktury bylo vhodné nasazení vozidel s aktivním naklápěním vozové skříně.

2.2.22 Linka R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk**Základní charakteristika stávající nabídky**

Linka R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk spojuje centra regionálního a mikroregionálního významu na své trase. Vzhledem k tangenciálnímu charakteru linky je nabízeno spojení v intervalu 120' rozšířeném na 240' v sedlových obdobích dne a mimo letní sezónu (denně jedou zpravidla od pátku do neděle). Vlaky linky R22 jsou směrově provázány s dalšími linkami dálkové dopravy – v žst. Kolín jsou vytvořeny návaznosti ve směru Pardubice – Brno, v žst. Nymburk hl.n. ve směru Hradec Králové, v žst. Mladá Boleslav ve směru Turnov, v žst. Česká Lípa hl.n. ve směru Děčín. Vybrané vlaky linky jsou v úseku Česká Lípa – Rumburk hrazeny regionálními objednateli, kde je jejich vedení v některých případech omezeno (v některých případech pouze v úseku Nový Bor – Rumburk).

Tab. 22: Základní parametry linky R22 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Kolín – Česká Lípa	120 (240)	120 (240)	5/5	6/6*	7,45-19,45 6,30-16,30*	7,45-19,45 6,30-18,30

Česká Lípa – Rumburk	120 (240)	120 (240)	5/4	5/5	9,30-19,30 5-17	9,30-19,30 7-17
* 1 pár vlaků jede 5,6,7; v letním období denně						

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi významnými centry na trase linky (zejména Kolín, Nymburk, Mladá Boleslav, Bakov nad Jizerou, Česká Lípa, Nový Bor, Rumburk, Tanvald). Tato linka rovněž zabezpečuje řadu přepravních vztahů, které se na tuto linku navazují druhotně, jako např. zmíněné spojení Českolipska s Prahou s využitím přestupu mezi R21 a R22 či návaznosti ze severní části Čech v Nymburku a Kolíně ve směru východní Čechy a Morava. Linka zároveň zajišťuje i některé vztahy v rychlé regionální dopravě. Vedle pravidelných cestujících je linka využívána jako rekreační spojení do oblasti Máchova jezera, Lužických hor a Českého Švýcarska.

Zastavovací koncepce linky odpovídá jejímu významu, kdy hlavní část frekvence tvoří cestující z center urbanizačních oblastí nadregionálního významu – severní část Kolínsko-kutnohorské oblasti (tj. zastavení v žst. *Kolín, Poděbrady, Nymburk hl.n.*) a aglomerace Mladé Boleslavi (tj. *Mladá Boleslav hl.n., Bakov nad Jizerou*). Dále je zastavení realizováno v urbanizačních oblastech regionálního významu – tj. Českolipsko (žst. *Česká Lípa hl.n., Česká Lípa střelnice, Nový Bor a Svor*) a oblast západní části Šluknovského výběžku se dvěma centry – Rumburk a Varnsdorf (tj. zastavení v žst. *Jedlová, Rybníště, Krásná Lípa, Rumburk*). Zároveň je zastavení realizováno v žst. *Doksy a Bělá pod Bezdězem* jako mikroregionálních centrech turistického významu v okolí Máchova jezera, v letním období pak také v žst. *Bezděz a Staré Splavy*.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky R22 plní především funkci v rychlé regionální dopravě pro zajištění denní dojížděky do zaměstnání a do škol mezi sousedními stanicemi. V oblasti dálkové dopravy je linka poptávána pro spojení Českolipska a center Šluknovského výběžku s Mladoboleslavskem a Kolínskem, popřípadě je vzhledem k přestupním vazbám využívána pro cesty ve směru Morava. Významnou funkci má linka především v období turistické sezóny a o víkendech. Vyšší poptávka cestujících o víkendu je patrná především v úseku Česká Lípa – Rumburk. Z hlediska úsekového zatížení je linka rozdělena v Novém Boru, kdy je v úseku Nový Bor – Rumburk poptávka v průměru o cca 70 % nižší než v nejzatíženějším úseku Nymburk – Mladá Boleslav.

Vývoj počtu cestujících na lince nelze vzhledem k řadě změn v rozsahu nabídky relevantně hodnotit. V zásadě lze říci, že počet cestujících v posledních cca 2 letech stagnuje. Z hlediska systému dálkové dopravy v České republice se jedná o jednu z linek s nejnižším počtem přepravených cestujících.

Délka kmenové soupravy vlaku je s ohledem na výše uvedené přepravní proudy stanovena na motorový vůz zpravidla s jedním přívěsným vozem o souhrnné kapacitě cca 120 míst k sezení. V období přepravní špičky je souprava posilována jedním vozem na cca 200 míst k sezení. Stávající úroveň nasazených vozidel je z pohledu objednatele adekvátní kvalitativním požadavkům.

Konstrukční poloha linky

Konstrukce linky vychází ze dvou hlavních omezujících podmínek, kterými jsou dosažení směrové vazby s R10 v žst. Nymburk v relaci Česká Lípa(Turnov) – Mladá Boleslav – Hradec Králové a zpět a oboustranná směrová vazba mezi linkami R21 a R22, které společně pojíždějí úsek Mladá Boleslav hl.n. – Bakov nad Jizerou. Dále je linka determinována směrovou přestupní vazbou v žst. Česká Lípa s linkou R15. Vazba mezi R21 a R22, která umožňuje spojení v relacích Praha – Česká Lípa a Nymburk – Turnov je aktuálně konstruována v Bakově nad Jizerou v severním směru a v Mladé Boleslavi hl.n. ve směru jižním. S ohledem na dosažení křižování linky R22 v Bakově nad Jizerou ve směru Turnov zde vyčkávat vlaky linky R22, zatímco ve směru Praha vyčkávat vlaky linky R21 v Mladé Boleslavi. Uvedené pořadí je závislé na technické konstrukci a není prioritním požadavkem objednatele dálkové dopravy. Systémové křižování vlaků linky R22 je realizováno v železničních stanicích Bělá pod Bezdězem a Nový Bor.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V žst. Kolín je vytvořena těsná přestupní vazba (7', resp. 8') na vlaky linky Ex 3 ve směru Pardubice – Brno a zároveň volnější přestupní vazba (cca 20 minut) s vlaky linky R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno. V žst. Nymburk hl.n. je vytvořena směrová vazba mezi vlaky linky R22 a R10 v relaci Mladá Boleslav – Nymburk – Hradec Králové v poloze prostřednictvím neostrého uzlu 00.
- V žst. Mladá Boleslav/Bakov nad Jizerou je zajištěna uvedená obousměrná přestupní vazba mezi R21 a R22 s přestupními dobami ve směru Česká Lípa S:47/50, L:20/24 a ve směru Nymburk L:15/22 a S:44/49. Obtížné je zajištění přestupní vazby směr Mladá Boleslav-město s dalším pokračováním ve směru Sobotka, neboť dosažení X:30 v této železniční stanici není při zajištění přestupu od směru Praha možné, uvedená relace je tedy zajišťována ze strany regionální dopravy dle možností.
- Směrová vazba je zajištěna v žst. Česká Lípa mezi linkami R15 a R22 Rumburk – Kolín ve směru z Děčína do Mladé Boleslavi. Dosažení této vazby je s ohledem na zvolné řešení (křížování R15 v Benešově nad Ploučnicí a R22 v Bělé pod Bezdězem) těsné a přestupní vazba v každém směru činí 3'. Vazba funguje i mezi Rumburkem a Libercem, kde je s ohledem na křížování R22 v Novém Boru a R15 v Jablonném v Podještědí časově velmi komfortní.
- Z hlediska návazností v regionální dopravě je významná vazba v železniční stanici Rybníště ve směru Varnsdorf, která však v současné době funguje pouze jednosměrně (nesymetricky).

Střednědobý výhled linky (2012-2016)**Plánované koncepční změny**

GVD 2012: Krátkodobě je linka v zásadě stabilní, nepředpokládají se žádné koncepční změny. Problematické je její finanční zajištění, které se pro GVD 2012 podařilo zajistit.

GVD 2015: V prosinci 2014 skončí plnění dopravce na základě nabídkového řízení, organizovaného v roce 2005-2006, na lince Pardubice – Liberec, která bude součástí nabízeného provozního souboru s linkou R15. Předpokládaný provozní koncept R14+R15 nepřímě ovlivňuje výchozí podmínky linky R22, především pak dosažení směrových skupin v Mladé Boleslavi (předpoklad vytvoření uzlu L:00) a České Lípě. Uvedené možnosti bude nezbytně korektně projednat s jednotlivými kraji.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Z pohledu objednatele dálkové dopravy je infrastruktura odpovídající. V případě realizace změny dopravního řešení na R14 je potřebné zkrácení jízdní doby mezi žst. Mladá Boleslav a žst. Dobrovice (odstranění rychlostního propadu na vjezdu do žst. Mladá Boleslav ze směru Nymburk, umožnění jízdy na Vvj rychlostí až 100 km/h v úseku Mladá Boleslav – Dobrovice).

MD považuje stávající vozidlový park za adekvátní.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Z hlediska dlouhodobého výhledu bude řešení upraveno na základě dohod s regionálními objednateli dopravy

2.2.23 Linka R23 Kolín – Ústí nad Labem**Základní charakteristika stávající nabídky**

Linka R23 Kolín – Ústí nad Labem spojuje urbanizační oblasti Kolín – Poděbrady – Nymburk a aglomeraci Ústí nad Labem, s významnými nácestnými stanicemi v městech Mělník a Litoměřice. Podobně jako u jiných tangenciálních linek je nabízeno spojení v intervalu 120' po celou dobu občanského dne. Vlaky linky R23 jsou směrově provázány s dalšími linkami dálkové dopravy, v žst. Kolín jsou navázány na linky Ex1 ve směru Olomouc a R9 ve směru Havlíčkův Brod, kdy především první vazba je významná s ohledem na přepravní proudy z Podkrušnohorské sídelní oblasti, směřující

na střední a severní Moravu. Zároveň je možné použít další směrová provázání ve stanicích Nymburk (s linkou R10) a Všetaty (s linkou R21).

Tab. 23: Základní parametry linky R23 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Kolín – Ústí nad Labem 231, 072 (E)	120	120	8	7 so 7 ne	7-21 5-19	7-19 7-17

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi sídelní aglomerací krajského města Ústí nad Labem a severní částí Kolínské-kutnohorské urbanizační oblasti (tj. Kolín, Poděbrady, Nymburk). Linka dále obsluhuje významná nácestná regionální centra Mělník a Litoměřice a zároveň zajišťuje i některé vztahy v rychlé regionální dopravě (např. Velký Osek – Poděbrady, Lysá nad Labem – Stará Boleslav apod.) Nezanedbatelná část klientely využívá vlaku ve směru z Ústí nad Labem, popřípadě širší oblasti Podkrušnohorské konurbace (zejména Teplice, Most, Chomutov-Jirkov), k přestupu na Moravu a do východní části Čech.

Zastavovací strategie vychází z jejího účelu. Zastavení je realizováno ve stanicích v uvedených významných centrech, tj. *Poděbrady, Nymburk hl.n., Mělník, Litoměřice město*, a v cílové destinaci zastavení na dvou bodech v žst. *Ústí n.L.-Střekov* a *Ústí n.L. západ*. Zároveň jsou obsluhována další sídla s mikroregionálním a lokálním významem, tj. *Velký Osek, Lysá nad Labem, Stará Boleslav, Všetaty* (vazba R21 směr Praha/Mladá Boleslav a *Štětí*). Ostatní přepravní body nevykazují potenciál, vyžadující jejich obsluhu vlaky dálkové dopravy.

Obrat cestujících v jednotlivých stanicích odpovídá jejich významu, dalším návaznostem a rovněž lokalizaci stanice ve vztahu k intravilánu sídla. Nejnižší využitelnost je patrná ve stanicích Velký Osek, Ústí nad Labem-Střekov, Stará Boleslav a částečně také Štětí. Nejvyšší hodnoty jsou podle předpokladů patrné v koncových stanicích linky, s odstupem v dalších významných centrech.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Významná část cestujících využívá vlaků linky R23 k dennímu dojíždění do zaměstnání a do škol mezi sousedními centry jako např. Litoměřice – Ústí nad Labem, Všetaty – Mělník, Poděbrady – Nymburk apod. V oblasti nadregionálního spojení je linka využívána především při cestách z ústeckého metropolitního regionu do oblasti Kolínska a vzhledem k návaznostem dále na Hradecko-pardubickou aglomeraci a Moravu. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějících není u linky výrazný rozdíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky tak jako u jiných linek dálkové dopravy. Zároveň je počet přepravených cestujících v pracovní dny vyšší než ve dnech o víkendu.

Počet cestujících na lince ve většině úseků meziročně mírně roste, popřípadě stagnuje. Nejvyšší počet přepravených cestujících vykazují úseky mezi Kolínem a Lysou nad Labem a zároveň úsek Mělník – Všetaty, který je také zatížen denně dojíždějícími v relaci Mělník – Praha.

Na této lince je zpravidla nasazována čtyřvozová souprava (AB, BDs, 2xB) o kapacitě cca 280 sedadel. Pro objednatel je současný stav vozového parku dlouhodobě neudržitelný a bude usilovat o určité zvýšení kvality nabízených služeb.

Konstrukční poloha linky

- Poloha linky je odvozena od dosažení přestupních vazeb v žst. Kolín (provázání s linkou R9 ve směru Havlíčkův Brod a Ex1 ve směru Olomouc) a v žst. Všetaty (přestup na linku R21 ve směru Turnov).

- Jízdní doba mezi výchozí a cílovou stanicí činí cca 115 minut. V období platnosti jízdního řádu 2010/2011 je linka ve stanici Kolín v poloze L:15/S:40, ve stanici Ústí nad Labem západ v S:47/L:09.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Významná směrová vazba je dosahována v žst. Kolín, kde je vytvořen přestup na vlaky linky R9 (S:48/L:09) a volnější na vlaky linky Ex1 (L:01/S:47). Tím je vytvořeno spojení ze stanic obsluhovaných linkou R23 ve směru Havlíčkův Brod – Brno a Pardubice – Olomouc – Ostrava.
- Další významná směrová vazba je zajištěna v žst. Všetaty mezi linkami R23 a R21 Praha – Turnov – Tanvald v relaci Praha – Všetaty – Mělník – Ústí nad Labem. Dosažení této vazby je těsné a přestupní vazba činí 3, resp. 4 minuty. Zároveň je možné využít volnější vazby v relaci Ústí nad Labem – Mělník – Všetaty – Mladá Boleslav, která z přepravního hlediska nedosahuje významu vazby na Prahu, kterou lze realizovat spojení Praha – Mělník v hodinové isochroně časové dostupnosti.
- Z dalších návazností linky R23 lze uvést poměrně volnou (30', resp. 39') vazbu v žst. Nymburk na vlaky linky R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov, kterou nelze zkrátit vzhledem k okrajovým podmínkám obou linek. V tomto směru je však v opačné hodiny vhodnější využít osobních vlaků na trati 072, které jsou výchozí z žst. Lysá nad Labem. V oblasti regionální dopravy jsou významné pravidelné přípoje v žst. Ústí nad Labem-Střekov v relaci Děčín – Velké Březno – Ústí nad Labem – Kolín.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

V rámci střednědobého výhledu v plánovacím období se nepředpokládají změny provozního konceptu linky R23. V souvislosti s nabídkovým řízením na lince R14 Pardubice – Liberec, které může ovlivnit polohu linky R21, je možné, že dojde k rozvázání směrových přestupních vazeb v žst. Všetaty. Vzhledem k charakteru linky je možná dohoda o úplném či částečném převzetí výkonů s regionálními objednateli. Vyloučit v tomto případě nelze určité časové posuny linky.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

MD z hlediska výhledu linky pro plánovací období preferuje podpořit postupnou modernizaci nasazených vozidel při respektování možností státního rozpočtu.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Z hlediska dlouhodobého výhledu bude řešení upraveno na základě dohod s regionálními objednateli dopravy.

2.2.24 Linka R24 Praha – Rakovník

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R24 Praha – Rakovník je vedena ve dvouhodinovém intervalu v průběhu občanského dne. V úseku Praha – Kladno je nabídka doplněna vlaky kategorie Sp spadajícími do regionální objednávky, které zahušťují obsluhu této relace na jednohodinový interval.

Tab. 24: Základní parametry linky R24 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Rakovník 120 (N)	120	120	8	7	5:00-22:30	7:00-21:00

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Trat' č. 120 radiálně spojuje hlavní město Prahu s Kladnem, oblastí Rakovnicka a prostřednictvím trati 124 s městy severočeské průmyslové aglomerace. Vzhledem ke struktuře osídlení území, vlastnostem trati a její vzdálenosti od sídel však tyto tratě nejsou využívány tak intenzivně jako ostatní radiály, které z Prahy vycházejí. Této skutečnosti je přizpůsoben charakter linky R24 a návazné R25, které vznikly rozlomením původní linky dálkové dopravy, jejíž vlaky byly vedeny v relaci Praha – Chomutov.

Hlavním účelem linky R24 je zajištění vzájemného železničního spojení metropolitního regionu Prahy s centry nadregionálního (Kladno) a regionálního (Rakovník) významu, a zároveň zajištění rychlého regionálního spojení vybraných mezilehlých sídel mikroregionálního významu. Tomuto účelu je přizpůsobena zastavovací koncepce vlaků linky. Kromě stanic *Praha Masarykovo nádraží*, *Praha-Dejvice*, *Kladno* a *Rakovník* zastavují vlaky linky R24 ještě ve stanicích *Hostivice*, *Kačice*, *Stochov*, *Nové Strašecí* a *Lužná u Rakovníka*, přičemž ve stanici Lužná u Rakovníka je zajištěna směrová vazba na vlaky linky R25 (ve skupině je R směr Rakovník, Sp směr Chomutov/Jirkov a Os směr Praha a opačně).

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Významná část cestujících využívá vlaků linky R24 k dennímu dojíždění do zaměstnání a do škol z Kladna a Hostovic do Prahy. Výrazně nižší zatížení má linka v úseku Kladno – Rakovník (cca 25 % obsazenosti Praha – Kladno), nejnižší počty cestujících jsou konkrétně v posledním úseku linky Lužná u Rakovníka – Rakovník (cca 15 % obsazenosti Praha – Kladno). V oblasti nadregionálního spojení je linka využívána při cestách z center v Ústeckém kraji (především Žatec) do Kladna, popřípadě Prahy, přičemž počet nadregionálních cestujících je velice nízký. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějících není u linky výrazný rozdíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky tak jako u jiných linek dálkové dopravy. V úseku Praha – Kladno je vyšší zatížení v pracovní dny, v úseku Kladno – Rakovník jsou průměrné hodnoty pracovních a víkendových dní vyrovnané.

Vývoj počtu cestujících je výrazně ovlivněn změnou koncepce obsluhy tratí 120 a 124 od období platnosti jízdního řádu 2008/2009. Po této změně výrazně vrostl počet cestujících v úseku Praha – Kladno o více než 100 %, v úseku Kladno – Rakovník byl zaznamenán mírný nárůst počtu cestujících.

Všechny vlaky linky R24 jsou vedeny v kategorii rychlík. Poptávka po přepravě je na lince R24 uspokojována soupravou tvořenou motorovým, řídicím a vloženým vozem. V případě linky R24 je ve špičkovém období v úseku Praha – Kladno souprava posilována o jeden vůz.

Konstrukční poloha linky

Základními stavebními prvky pro konstrukci linek R24 je dosažení uzlu Praha a směrové vazby v Lužné u Rakovníka na linku R25 tak, aby bylo zajištěno dosažení neostrého uzlu Chomutov v poloze S:00 s ohledem na provázání těchto linek s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy.

Provoz vlaků linky je limitován možnostmi drážní infrastruktury, neboť trat' č. 120 je v současné době v celé své délce jednokolejná a neelektrizovaná. Křižování protijedoucích vlaků linky R24 probíhá v žst. Stochov.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V době platnosti jízdního řádu 2010/2011 odjíždějí vlaky linky R24 ze stanice Praha Masarykovo nádraží v poloze L:02. Na Masarykově nádraží mají cestující možnost přestupu na vlaky regionální dopravy, metro a tramvaje PID. V poloze L:12 zastavují vlaky linky v žst. Praha Dejvice. Také v blízkosti této železniční stanice se nachází stanice metra a tramvajové zastávky systému PID.
- Do žst. Kladno přijíždějí vlaky linky R24 v poloze L:41. V Kladně mohou cestující využít autobusy MHD, popř. přestoupit na vlaky regionální dopravy ve směru Kralupy nad Vltavou. V poloze S:21 přijíždějí vlaky linky R24 do žst. Lužná u Rakovníka, která je důležitým přestupním uzlem mezi vlaky linek R24 a R25 v relaci Praha – Lužná u Rakovníka – Chomutov. Jízda vlaků linky R24 je ukončena příjezdem do žst. Rakovník v poloze S:34. Cestující mají v této

stanici možnost přestupu na vlaky regionální dopravy ve směrech Beroun-Závodí, Mladotice a Blatno u Jesenice.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

V případě linky R24 nepředpokládá Ministerstvo dopravy podstatné zásahy do současného provozního konceptu. Problematické je pouze finanční zajištění této linky, které se pro GVD 2012 v zásadě podařilo zajistit (dochází k redukci vlaků v okrajových časech).

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Zatímco vozidla jsou z pohledu dálkové dopravy vyhovující, infrastruktura neodpovídá potřebám na rychlou dopravu v aglomerační oblasti. Problémem je nízká traťová rychlost, dlouhé intervaly postupných vjezdů (3 min ve všech stanicích v úseku Praha Masarykovo – Hostivice), nízká propustnost tratí. Jednoznačně lze podpořit zvýšení kapacity a traťové rychlosti železniční tratě Praha – Kladno a její napojení na letiště Praha-Ruzyně.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

V roce 2014 se předpokládá notifikace provozního souboru, který bude zahrnovat rovněž linku R24 (spolu s linkou R21 Praha – Turnov – Tanvald). Zahájení plnění je předpokládáno od začátku platnosti jízdního řádu 2018/2019. Pokud by následkem dílčí modernizace úseku Praha Masarykovo – Letiště Ruzyně došlo k výraznému zvýšení počtu regionálních a příměstských vlaků v exponovaném úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Ruzyně, je MD připraveno přetrasovat vlaky této linky do žst. Praha hl.n. přes dráhu č. 122. Pokud k tomu však nebude nuceno kapacitou úseku, preferuje i nadále společně s vlaky Sp vedení do žst. Praha Masarykovo nádraží.

Ve strategickém výhledu přesahujícím plánovací horizont tohoto dokumentu by s ohledem na konkurenceschopnost spojení a trasování infrastruktury bylo vhodné nasazení vozidel s aktivním naklápěním vozové skříně, které by své vlastnosti využilo jak na výrazně modernizované infrastruktuře v úseku Praha – Kladno, tak zejména v úseku Kladno – Rakovník.

2.2.25 Linka R25 Lužná u Rakovníka (Rakovník) – Jirkov

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R25 Lužná u Rakovníka/Rakovník – Jirkov je provozovaná ve dvouhodinovém intervalu, avšak v období přepravního sedla je vzhledem k nízké poptávce po přepravě zaveden čtyřhodinový interval.

Tab. 25: Základní parametry linky R25 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Lužná u Rakovníka – Jirkov 120, 124, 133 (N)	240 (120)*	240 (120)*	6	6	6:00-20:00	6:00-20:00

*ve spolupráci s regionální dopravou; interval 240 je využíván v přepravním sedle.

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním úkolem vlaků linky R25 je spojení Rakovnícka a Žatecka s centry severočeské průmyslové oblasti. Vzhledem k vytvořeným přestupním vazbám v žst. Lužná u Rakovníka mohou tohoto spojení využívat i cestující ze směru Kladno. S ohledem na skutečnosti, že linka R25 je vedena v relativně řídké osídlené oblasti na trati č. 124, kde v úseku Lužná u Rakovníka – Žatec neexistuje žádná jiná osobní železniční doprava, plní v tomto úseku rovněž úlohu regionální dopravy. Vlaky linky R25 proto zastavují regionálních centrech a přestupních uzlech Lužná u Rakovníka, Žatec, Chomutov

a Jirkov. V úseku Lužná u Rakovníka – Žatec zastavují ve všech stanicích a zastávkách. V úseku Žatec – Chomutov bylo zastavování vlaků linky zavedeno ve stanicích Hořetice a Březno u Chomutova, zejména s ohledem na velmi nízký počet vlaků regionální dopravy v tomto úseku.

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky R25 jsou využívány především cestujícími v regionální dopravě při denní dojíždě do Žatce, popřípadě do Chomutova a k zabezpečení spojení mezilehlých stanic. V oblasti nadregionální dopravy zabezpečují poptávku pro spojení z Chomutovska a Žatecka do Kladna a Prahy. Vzhledem k obecně nižším reálným přepravním vztahům a konkurenci silničního spojení dosahují vlaky nejnižších hodnot počtu přepravených cestujících z linek celostátní dopravy. Průměrné zatížení linky je zpravidla vyšší o víkendů než v pracovní dny.

Počet cestujících nebyl výrazně ovlivněn změnou koncepce obsluhy tratí 120 a 124 od období platnosti jízdního řádu 2008/2009, kdy po mírném nárůstu poptávky následoval u většiny úseků meziroční pokles.

Vlaky linky R25 jsou vzhledem k jejímu specifickému charakteru vedeny v kategorii spěšný vlak. Poptávka po přepravě je na lince R25 uspokojována dvoudílnou jednotkou RegioNova.

Konstrukční poloha linky

Základními stavebními prvky pro konstrukci linky R25 je dosažení směrově přestupní vazby v žst. Lužná u Rakovníka a neostrého uzlu Chomutov v poloze S:00 s ohledem na provázání těchto linek s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. Křižování protijedoucích vlaků linky R25 probíhá v žst. Měcholupy.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

V poloze S:24 odjíždějí vlaky návazné linky R25 ze žst. Lužná u Rakovníka. Jeden spoj linky R25 je vypravován z žst. Rakovník v 6:05. V poloze L:10 přijíždějí vlaky linky R25 do žst. Žatec. V Žatci lze přestoupit na vlaky regionální dopravy ve směru Postoloprty, popř. na vlaky dálkové dopravy ve směru Blatno u Jesenice – Plzeň. V poloze L:42 přijíždějí vlaky linky R25 do širokého uzlu Chomutov. V této stanici mají cestující zajištěné přestupní vazby na vlaky linky R5 Praha – Ústí nad Labem – Cheb, a sice ve směru Ústí nad Labem i Cheb.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

Linka R25 má z hlediska dálkové dopravy v České republice jen okrajový význam. S ohledem na omezené možnosti veřejných rozpočtů a nutnost provedení redukce dálkové železniční dopravy nebude možné linku v plánovacím období objednat.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

V dlouhodobém výhledu Ministerstvo dopravy nepředpokládá vedení ucelené linky R25. Linka není zařazena v harmonogramu otevírání trhu.

2.2.26 Linka R26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice

Základní charakteristika stávající nabídky

Systémová nabídka linky R26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice byla zavedena od období platnosti jízdního řádu 2008/2009 v souvislosti se změnou koncepce dopravní obsluhy tratí 200, která je zajišťována segmentem rychlé (nad)regionální dopravy (tj. právě vlaky linky R v intervalu 120' s výjimkou v dopoledním sedle) a vlaky regionální dopravy, které obsluhují všechny stanice a zastávky taktéž v intervalu 120', přičemž vzájemně vytvářejí cca hodinový proklad nabídky. Kromě výrazného potenciálu linky R26 v rychlé regionální dopravě zabezpečuje linka rovněž spojení mezi regionálními a mikroregionálními centry na trati se sídelními aglomeracemi koncových stanic (Praha a České Budějovice). Sekundárně je linku možné využít i pro jejich vzájemné spojení jako

alternativní, časově nekonkurenceschopnou, trasu k spojení přes Tábor, jejíž stabilita je ovlivněna výstavbou IV. tranzitního železničního koridoru. Linka je především ve své severní části charakteristická výraznou sezónní a týdenní variací z hlediska poptávky cestujících, která souvisí s jejím významem pro turistickou frekvenci směřující do oblasti Brd. Tato skutečnost ovlivňuje např. vedení vlaku s odjezdem v 9:40 z Prahy hl.n. jen o víkendech a svátcích.

Tab. 26: Základní parametry linky R26 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Písek – Č.Budějovice 170, 200, 190 (N)	120 (240)	120 (240)	8/8*	7/7*	5,40-19,40 5-19	7,40-19,40 7-19

* v okrajových částí dne pouze v úsecích Č.Budějovice – Písek a Praha – Břežnice

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení do sídelních aglomerací Prahy a Českých Budějovic z regionálních (Příbram, Písek) a mikroregionálních center (např. Břežnice) na trati 200. K tomu linka zajišťuje významné vztahy v rychlé regionální dopravě (např. Čimelice – Písek, Břežnice – Příbram), popřípadě slouží k výše uvedenému alternativnímu spojení Praha – České Budějovice. Zároveň existují vybrané přepravní vztahy, které se na tuto linku navazují druhotně, např. spojení Strakonice – Praha s přestupem v Břežnici, které je však v této relaci časově nekonkurenceschopné spojení silniční dopravou. Z pohledu hlavního využití linky je nutné zdůraznit především vysoký podíl denních dojížděcích v jižní části linky, především v relaci Zliv – České Budějovice. V případě severní části linky není potenciál přepravního vztahu Příbram – Praha z hlediska časové nekonkurenceschopnosti využit.

Zastavovací koncepce linky zohledňuje přepravní potenciál jednotlivých středisek a rovněž technologické limity způsobené především nutností křižování na jednokolejné trati 200. Vedle významných stanic v koncových centrech, tj. *Praha hl.n.*, *Praha-Smíchov*, *České Budějovice hl.n.*, vlaky linky R26 zastavují v střediscích nad 10 000 obyvatel, tj. v žst. *Beroun*, *Příbram*, *Písek* a dalších stanicích, které vykazují potřebný potenciál, popř. je zde zajištěna přestupní vazba – *Zdice*, *Lochovice*, *Jince*, *Břežnice*, *Mirovice*, *Čimelice*, *Čížová*, *Protivín*, *Čičenice* (Vodňany) a *Zliv*. S ohledem na konstrukční polohu linky Ministerstvo dopravy nepředpokládá počet systémových zastavení dále navyšovat.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Významná část cestujících využívá vlaků linky R26 k dennímu dojíždění do zaměstnání a do škol do Českých Budějovic (nejzatíženější úsek linky České Budějovice – Zliv) a do Prahy. Zároveň je linka využívána cestujícími v rychlé regionální dopravě při dojíždění do Písku a do Příbrami včetně spojení mezilehlých center (např. Čížová – Čimelice). V oblasti nadregionálního spojení je linka využívána hlavně při cestách z Příbramska do Českých Budějovic a Písecka do Prahy (jedná se o přepravní proudy podobné intenzity). Vzhledem k turistickému potenciálu linky dosahují vlaky linky R26 především v úseku Praha – Písek maximální frekvence cestujících o víkendech a v turistické sezóně. V úseku Písek – České Budějovice je linka ve větší míře využívána pro potřeby denního dojíždění v pracovní dny.

Vývoj počtu cestujících je výrazně ovlivněn změnou koncepce dopravní obsluhy na trati 200 a následným vznikem linky R26 ve stávající podobě. Po zavedení vlaků linky R26 v roce 2009 došlo k nárůstu počtu cestujících v celé trase, v dalším roce ke stagnaci.

Kapacita kmenové soupravy je stanovena na dva až tři vozy se 120-200 místy k sezení. Odpovídá však nevyrovnanosti sedlových a špičkových dní. Stávající vozba na lince R26 je z hlediska objednatele ekonomicky neefektivní (klasická souprava tažená lokomotivou) a neodpovídá původním záměrům sledovaným v době zavedení linky.

Konstrukční poloha linky

- Výchozím bodem pro konstrukci linky R26 je posun časové polohy o 30 minut proti lince R6 v úseku Praha – Zdice, přičemž časová poloha linky v žst. Praha hl.n. je v GVD 2010/2011 L:40/S:24. Z důvodu prodloužení jízdních dob linky R6 vzhledem k stavebním pracím jsou odpovídajícím způsobem prodlouženy jízdní doby v úseku Příbram – Praha.
- Poloha linky R26 je zároveň determinována dosažením systémového křižování v žst. Příbram a Písek v poloze v cca X:00. Právě úsek Příbram – Písek je z hlediska konstrukce jízdních dob na jednokolejně trati kritický. Linka R6 dosahuje uzlu 00 České Budějovice v poloze – L:07/S:47.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V žst. Praha hl.n. jsou zajištěny přestupní vazby na vlaky linky Ex3 ve směru Brno (těsná přestupní vazba rovněž ve směru Ústí nad Labem) a volnější vazba na vlaky linky R18 ve směru Olomouc. Přípojné vazby regionální dopravou vzhledem k jejich četnosti nemají zásadní charakter.
- V žst. Zdice je vytvořena vazba na osobní vlaky linky Beroun – Plzeň okolo X:30. MD bude usilovat o zachování této vazby.
- Při průjezdu tratí 200 je zajištěno několik vazeb regionálního významu: Poměrně významná vazba v oblasti regionální dopravy se realizuje v žst. Břežnice L:16/S:41 ve směru ve směru Blatná – Strakonice, v některých případech rovněž Rožmitál pod Třemšínem. Do žst. Písek přijíždějí vlaky linky R26 v poloze S:00. Lze využít nepravidelných volných přestupních vazeb ve směru Ražice a Milevsko. V žst. Protivín je zajištěna volná přestupní vazba na vlaky linky R11 ve směru Plzeň v poloze S:13-32/L:17-43. Spojení v relaci Písek – Strakonice je však primárně zajišťováno prostřednictvím přestupní vazby mezi vlaky linky R11 a osobními vlaky linky (Protivín-) Ražice – Tábor v žst. Ražice.
- V žst. Čičenice je vytvořena přestupní vazba na vlaky regionální dopravy vlaky ve směru Prachatice – Volary, existence těchto přestupních vazeb je smyslem zastavení, neboť jich cestující veřejnost používá i k cestě do blízkého města Vodňany (3 km).
- Významné návaznosti v uzlu České Budějovice se realizují v S:00. V poloze L:00, ve které uzlu České Budějovice dosahují vlaky linky R26 je zajištěna pouze dílčí vazba ve směru Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)**Plánované koncepční změny**

Ministerstvo dopravy bude i přes úsekový charakter frekvence na této lince usilovat o zachování stávajícího rozsahu nabídky linky R26. Vzhledem ke kritickému nedostatku finančních prostředků však nelze vyloučit nezbytné redukce s cílem snížení prokazatelné ztráty vynakládané na tuto linku. V zásadě lze říci, že základní konstrukční východiska provozního konceptu se předpokládají zachovat, avšak již od GVD 2011/2012 bude stávající rozsah optimalizován (kromě špičkových dní budou provozovány 3 soupravy proti současným 4 soupravám). Poloha linky (Praha – Zdice) bude dále v následujících letech dotčena provozním konceptem linky R6. Zahájení plnění linky R26 na základě nabídkového řízení se předpokládá v prosinci 2020, a tedy přesahuje plánovací horizont tohoto dokumentu. Pro zvýšení potenciálu linky pro denní dojížděku je vhodné sledovat dodatečné zastavení v Písku zastávce, jakmile to bude technicky možné.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Nasazení kvalitnějších vozidel na linku R26 bude spojeno s vypsáním nabídkového řízení na linku se zahájením plnění přesahující období plánovacího období. Přesto bude Ministerstvo dopravy usilovat zefektivnění stávající vozby. Žádoucí je zvyšování traťové rychlosti ve směrově příznivých úsecích trati, zejména s ohledem na posílení role železnice v denní dojížděce v relaci Příbram – Praha.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Odvozen od změny provozního konceptu linky R6 a následně plnění nabídkového řízení v roce 2020. V souvislosti s nabídkovým řízením lze vzhledem k pojižděné infrastruktuře očekávat možné využití hybridních vozidel.

2.2.27 Linka R27 Ostrava – Opava – Olomouc (Jeseník)**Základní charakteristika stávající nabídky**

Linka R27 Ostrava – Krnov – Olomouc (Jeseník) je charakteristická svou izolovanou polohou v síti dálkové dopravy. Vzhledem k provozované nezávislé trakci je obtížně propojitelná s jinou linkou dálkové dopravy. Kromě toho je vysoce nevyrovnaná z přepravního hlediska, zatímco na peážním úseku přes Glucholazy a dále ve směru na Jeseník jsou počty cestujících (s výjimkou omezeného počtu sezónních špičkových dnů) velmi nízké, naopak mezi Ostravou a Opavou jsou počty cestujících mimořádně vysoké, protože linka je cestujícími používána i jak spojení mezi oběma městy a jejich aglomeracemi. V Olomouci a Ostravě-Svinově je navázána na další dálkovou dopravu, od GVD 2011 tři páry vlaků nově zajíždějí do centra Ostravy do stanice Ostrava-střed.

Tab. 27: Základní parametry linky R27 v období platnosti jízdního řádu 2010/2011

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Ostrava-Svinov/střed – Krnov 321, 310 (N)	120	120	7	7	6-19 7-20	dtto
Krnov – Olomouc 310 (N)	120	120	6	5	5-19 7-21	dtto
Krnov – Jeseník 292 (N)	240	240	4	4	7,11,15,19	dtto

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem je zajištění spojení urbanizační oblasti mezinárodního významu Ostrava a urbanizační oblasti národního významu Olomouc s urbanizačními oblastmi regionálního významu Bruntál, Krnov, Jeseník a dalšími mezilehlými sídly. Význam linky zvyšuje skutečnost, že na ramenech Olomouc – Krnov a Jeseník – Krnov se jedná o v zásadě jediné průběžné spojení, neboť osobní vlaky v úseku Valšov – Moravský Beroun a Jindřichov ve Slezsku – Mikulovice nejsou vůbec provozovány. Vzhledem k tomu v uvedených úsecích zastavují vlaky linky R27 téměř ve všech stanicích a zastávkách. Vlaky linky R27 se také podílejí na uspokojování poptávky po přepravě v relaci Ostrava – Opava. Lze tedy konstatovat, že linka R27 plní roli dálkové, regionální i příměstské dopravy.

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R27 je z hlediska přepravní poptávky výrazně diferencovaná. U průměrných hodnot počtu přepravených cestujících jasně dominují úseky charakteristické vysokým podílem denně dojíždějících, tj. Ostrava – Opava a s odstupem úseky Opava – Krnov a Domašov n. Bystřicí – Olomouc (podobná intenzita přepravních vztahů). Výrazné denní dojížděkové proudy jsou však také patrné v okolí Krnova (především Krnov – Bruntál, Krnov – Město Albrechtice). Naopak nejnižší průměrné počty přepravených cestujících na lince jsou v úseku Jindřichov ve Slezsku – Jeseník, který se řadí mezi nejméně zatížené úseky s objednávkou vlaků celostátní dopravy. V oblasti nadregionální dopravy linka zabezpečuje především spojení v relacích Olomouc/Ostrava – Bruntál – Krnov (především v období týdenní špičky – čtvrtek, pátek a neděle) a Ostrava – Jeseník, pro kterou je charakteristická vyšší poptávka o víkendech a v období turistické sezóny.

Počet cestujících na lince stagnuje, meziročně dochází k mírným výkyvům v jednotlivých úsecích bez zřejmých pravidelností.

Poptávka po přepravě je po většinu občanského dne uspokojována soupravami tvořenými motorovým, vloženým a řídicím vozem. Ve špičkovém období lze počet vložených vozů v soupravě zvýšit až na čtyři.

Konstrukční poloha linky

Základními stavebními prvky pro konstrukci linky je dosažení taktových uzlů Olomouc, Krnov a Ostrava Svinov v poloze 00 s ohledem na provázání linky s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy.

Výchozím bodem pro konstrukci linky je dosažení uzlu Olomouc v poloze L:00, aby zde bylo možné vytvořit úplné skupiny a zajistit provázání s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. Přestupním uzlem v poloze L:00 je rovněž Krnov, kde je zajištěn přestup z vlaků v relaci Ostrava – Krnov – Jeseník do vlaků vedených v relaci Krnov – Olomouc. Širokým uzlem v poloze S:00 je žst. Ostrava Svinov. Provoz vlaků linky R27 je limitován možnostmi drážní infrastruktury. Vlak jsou vedeny po tratích č. 310, 321 a 292. Dvoukolejný úsek je pouze mezi žst. Ostrava-střed. a Ostrava Svinov. V jiných úsecích je trať linky pouze jednokolejná. Elektrizace je provedena pouze v úsecích Ostrava-střed – Ostrava Svinov a Ostrava Svinov – Opava východ. Křížování protijedoucích vlaků linky R27 je s ohledem na konstrukci taktových uzlů realizováno v poloze 00 ve stanicích Krnov a Dětrichov nad Bystřicí.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Linka je koncipovaná především s ohledem na taktový uzel Olomouc hl.n. Dálkové vlaky linky R13 mají podle GVD 2010/2011 odjezd v poloze L:06, příjezd S:52. V Olomouci je zajištěn přestup z ostatních důležitých dálkových linek procházející touto stanicí, zejména Praha – Olomouc – Ostrava/Luhačovice/Vsetín a Brno – Olomouc – Jeseník. Konkrétně jde o vazby u vybraných vlaků linky R13 ze směru Brno na vlaky linky Ex1 ve směru Praha a na vlaky linky R27 ve směru Opava, dále u všech vlaků linky R13 ze směru Brno na vlaky linky Ex1 ve směru Ostrava a vlaky linky R13 ve směru Břeclav – Brno. Příjezd dálkových vlaků linky Ex1/Ex2 v GVD 2011/2011 ze směru Praha je stanoven na L:50/S:54 a L:47, ze směru Jeseník L:01.
- Ve stanici Ostrava Svinov jsou možné přestupní vazby ze směru Brno, Český Těšín – Havířov a Bohumín. Odjezd vlaků linky R27 je v době platnosti jízdního řádu 2010/2011 realizován v poloze S:06. Koncepce dopravní obsluhy v relaci Ostrava Svinov - Opava využívá proložení dálkových vlaků linky R27 spěšnými vlaky Český Těšín – Opava s odjezdem ze žst. Ostrava Svinov v poloze L:12. Od začátku platnosti jízdního řádu 2010/2011 byla trasa vybraných vlaků linky R27 prodloužena o úsek Ostrava střed – Ostrava Svinov s odjezdem ze stanice Ostrava střed cca v poloze L:39 a zastavením ve stanicích Ostrava-Stodolní cca v poloze L:41, Ostrava hl.n. v poloze cca L:45 a příjezdem do stanice Ostrava Svinov v poloze L:58. Jedná se o tři páry spojů.
- V poloze S:26 přijíždějí vlaky linky R27 do stanice Opava východ. Z Opavy východ mají cestující zajištěny přípoje ve směrech Hradec nad Moravicí v poloze X:41, Jakartovice v poloze 51 a Hlučín v poloze X:39.
- Stanice Krnov je pro vlaky linky R27 důležitým taktovým uzlem, část vlaků této linky pokračuje ve směru Bruntál – Olomouc, část ve směru Třemešná ve Slezsku – Jeseník. Oba směry jsou obsluhovány ve 4 hodinovém taktu, s tím že ve stanici Krnov jsou na vlaky v relaci Ostrava – Krnov – Jeseník zajištěny přípoje vlaky R/Sp v relaci Krnov – Bruntál – Olomouc, čímž v této relaci vzniká obsluha vlaky kategorie R/Sp ve dvouhodinovém taktu (koncepte zastavování vlaků Sp je oproti rychlíkům v detailech odlišná a Ministerstvo dopravy není jejich objednatelem). Odjezd vlaků obou kategorií z žst. Krnov je předpokládán v poloze L:09.
- Další zastávkou vlaků linky R27 je žst. Milotice nad Opavou s příjezdem v poloze L:24. Cestující zde mají přípoje na regionální vlaky ve směru Vrbno pod Pradědem. V úseku Milotice nad Opavou - Domašov nad Bystřicí plní vzhledem ke specifickému charakteru regionu vlaky dálkové dopravy funkci zastávkových vlaků. Možnost přestupu je ve stanici Valšov na vlaky regionální dopravy ve směru Rýmařov s odjezdem v poloze cca S:20. Možnost přestupu na tyto regionální vlaky je možná také ve stanici Bruntál, odkud budou vypravovány většinou v poloze S:09.

Konečnou stanicí západní části linky R27 je žst. Jeseník. Příjezd je stanoven v poloze S/2:28. V žst. Jeseník jsou zajištěny přípojné vazby z rychlíků linky R27 na rychlíky, popř. vlaky Sp linky R12 ve směru Olomouc - Brno s odjezdem v poloze S:55.

Obdobné přestupní vazby jsou vytvořeny rovněž v inverzním směru.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

V říjnu 2010 bylo zveřejněno předběžné oznámení o nabídkovém řízení linky R27. Zahájení plnění se předpokládá od začátku GVD 2014. V rámci nabídkového řízení se předpokládá ukončení provozu na úseku mezi Krnovem a Jeseníkem, které je přepravně mimořádně nevyrovnané vzhledem k vlakům v relaci Ostrava – Olomouc. Všechny vlaky budou vedeny do centra Ostravy a v úseku Krnov – Olomouc bude zaveden dvouhodinový interval. Konkrétní způsob řešení bude záviset i na projednání s regionálními objednateli.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

Uvede se podle zvoleného řešení.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Provozní koncept, jehož plnění bude zahájeno v GVD 2014, bude dlouhodobě stabilní.

2.2.28 Linka N28 Vybrané vlaky noční dopravy

V rámci linky N28 jsou objednávány vybrané vlaky noční dopravy, které v okrajových částech dne doplňují systém denní dopravy nebo jsou do dopravní obslužnosti státu zařazeny vzhledem k reálné přepravní poptávce cestujících po mezinárodní dopravě. Jedná se o vlaky v relacích Cheb – Praha – Ostrava – Košice/Varšava a Berlín – Praha – Brno – Bratislava – Budapešť. Ve střednědobém horizontu nelze vzhledem k omezeným finančním prostředkům vedení vlaků noční dopravy garantovat.

2.3 Nová linka dálkové dopravy v období od GVD 2012

2.3.1 Linka R29 Cheb – Nürnberg (Německo)

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R29 je provozována v relaci Cheb – Marktredwitz – Nürnberg, na území ČR v úseku Cheb – Cheb Gr. (11 km). Nabídka je tvořena čtyřmi páry denně vedených vlaků a zajišťuje spojení z prostoru západních Čech do norimberské aglomerace. Na bavorském území je rovněž objednávana z hraničního bodu zdejším objednatelem železniční dopravy.

Tab. 28: Základní parametry linky R29 v období platnosti jízdního řádu 2011/2012

ÚSEK ČÍSLO TRATI (TRAKCE)	INTERVAL		POČET PÁRŮ VLAKŮ		PROVOZNÍ DOBA (ODJEZDY Z/DO)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Cheb – Cheb gr. – Nürnberg 179/813 (N)	120/240	120/240	4	4	6:30-20:30	6:30-20:30

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky R29 je zabezpečení alternativního spojení v ose Praha – Cheb – Nürnberg. Dosaženo toho bylo vytvořením přestupní vazby mezi vlaky linky R6 Praha – Plzeň – Cheb a vlaky linky DB Regio vedené v relaci Nürnberg – Marktredwitz prodloužené do žst. Cheb. Mezi vlaky těchto linek byla vytvořena obousměrná přestupní vazba v žst. Cheb. Na území ČR je zastavování

realizováno pouze v žst. Cheb, zastavování na území SRN je v kompetenci bavorského objednatele železniční dopravy, společnosti BEG. Kromě stanice Nürnberg Hbf má pro cestující z ČR význam zejména stanice Marktredwitz.

Typická kapacita souprav linky

Vlaky jsou na území ČR vedeny v kategorii Sp a jsou tvořeny dvoudílnými jednotkami s aktivním naklápěním vozové skříně DB řady 612 s kapacitou cca 150 míst k sezení.

Konstrukční poloha linky

Výchozím bodem pro konstrukci linky je uzel Plzeň v poloze X:00. Od tohoto uzlu je odvozen příjezd a odjezd vlaků linky Praha – Plzeň – Cheb do žst. Cheb. Po dostavbě III. TŽK Plzeň – Cheb bylo možno vytvořit v Chebu uzel v poloze 30.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Z hlediska linky R29 na území ČR jsou důležité návaznosti na linky dálkové dopravy ve stanici Cheb. Vlaky linky R6 ze směru Praha přijíždějí do této stanice v poloze L:29 a odjíždějí z Chebu ve směru Praha v poloze S:31. Vlaky linky R30 ze směru Nürnberg přijíždějí do Chebu v poloze S:25 a odjíždějí ve směru Nürnberg v poloze L:35.
- Železniční uzel Nürnberg nabízí široké možnosti přestupu do severní, jižní i západní části SRN.

Střednědobý výhled linky (2012-2016)

Plánované koncepční změny

Po vyhodnocení úspěšnosti linky R29 Cheb – Nürnberg může být přikročeno ke zvýšení počtu vlaků vedených z a do žst. Cheb, předpokládá se jejich vedení v taktových polohách.

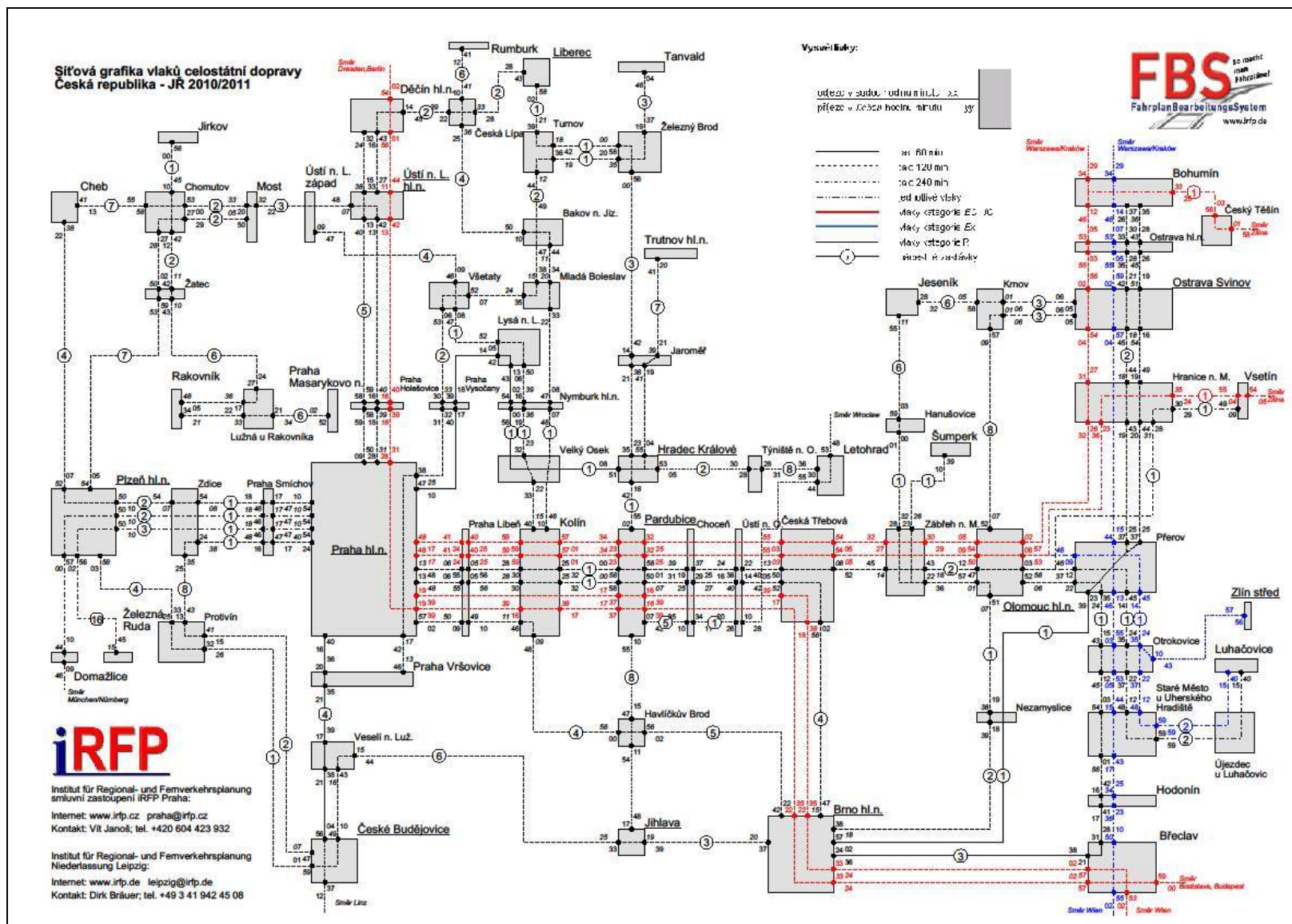
Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park

V úseku Cheb – Cheb státní hranice je žádoucí provést dílčí úpravy tak, aby mohlo být využito aktivního naklápění jednotek řady DB 612 s dopadem na zkrácení jízdní doby Marktredwitz – Cheb. Toto zkrácení je žádoucí s ohledem na nutnost dosažení přestupní vazby v ose Nürnberg – Karlovy Vary – Ústí n.L. V případě vozidlového parku se proto počítá se zachováním provozu jednotek DB řady 612.

Dlouhodobý výhled linky (2017+)

Předpokládá se postupné zajištění intervalu 120' na této lince, podle rozpočtových možností objednatelů dopravy na české a bavorské straně.

Obr. 6: Síťová grafika vlaků dálkové dopravy (příklad pro GVD 2010/2011)



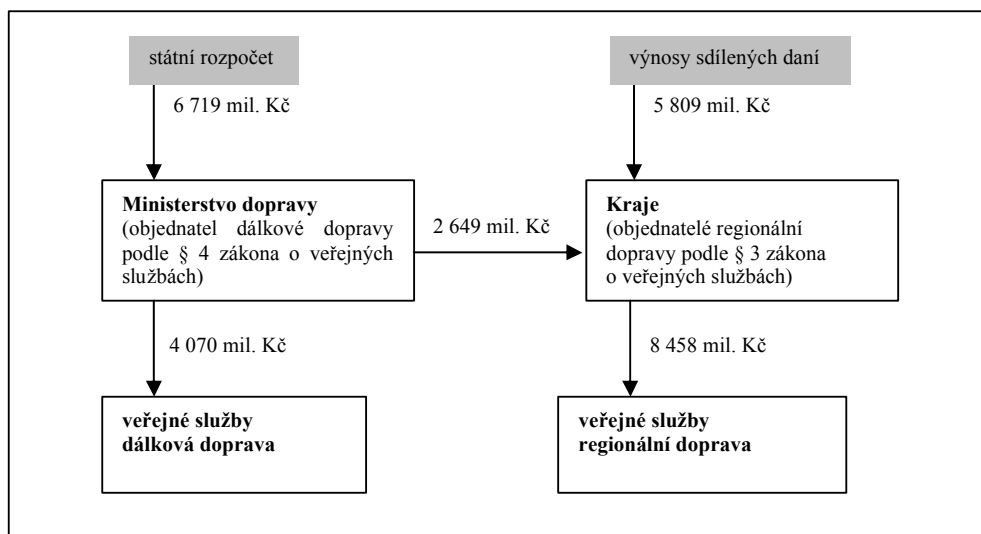
3 Koncepční otázky rozvoje dálkové dopravy

3.1 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

Podmínkou pro úspěšný rozvoj systému dálkové dopravy je jeho stabilní finanční zajištění. Rozsah finančního zajištění veřejné dopravy je pouze v malé části evropských států zakotven přímo v právních předpisech, upravena je zpravidla pouze obecná pravomoc orgánů veřejné správy zajišťovat dopravní obslužnost. Jednu z mála výjimek představuje Švýcarská konfederace nebo Spolková republika Německo, kde přijetím Zákona o regionalizaci veřejné dopravy²⁸ byla v roce 1993 zákonně stanovena část daňového výnosu spotřební daně, která je poskytnuta na zajištění veřejných služeb na železnici. Ve většině evropských států ale bezprostředně v právních předpisech financování veřejné dopravy zakotveno není, taková je i situace v České republice.

V případě České republiky je stanoven finanční rámec pro dálkovou dopravu prostřednictvím usnesení vlády ČR č. 1132 ze dne 31. srpna 2009. Za účelem nastavení stabilního prostředí v dálkové železniční dopravě vláda České republiky tímto usnesením schválila dlouhodobý finanční rámec úhrad smluv o veřejných službách a uložila ministru financí zpracovat do přípravy návrhů státních rozpočtů a střednědobých rozpočtových výhledů na léta 2010 až 2019 jako specifický ukazatel rozsah prostředků na zajištění stabilního financování smlouvy o závazku veřejné služby na zajištění dopravních potřeb státu zabezpečovaných veřejnou železniční osobní dopravou, a to pro rok 2010 v rozsahu 3 873,305 mil. Kč (bez relací Pardubice – Liberec a Plzeň – Most a bez žakovského jízdného), a po dobu následujících devíti let (2011-2019) tuto částku navyšovat o odpovídající průměrný roční index spotřebitelských cen. Na celkový rozsah dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy zajišťované MD tak bylo v roce 2010 vyčleněno celkem 4 077,161 mil. Kč.

Obr. 7: Finanční toky ve veřejné železniční dopravě v České republice v roce 2010



Zdroj: Resortní statistika MD, nejsou zahrnuty úhrady tarifních závazků u komerčních dopravních služeb

Vzhledem k úsporným rozpočtovým opatřením nebylo možné původní předpoklad vlády ČR v dalších letech naplnit. Na zajištění dálkové železniční dopravy byly pro rok 2011 poskytnuty pouze finanční prostředky v úrovni roku 2010, bez inflačního navýšení, což způsobilo plošné redukce objednávky MD, které však vzhledem k velmi nízké úrovni inflace nepřesáhly 1 %. Pro rok 2012 se financování veřejné dopravy řeší, a redukce rozpočtových rámců se i přes osobní intervenci ministra dopravy

²⁸ Německý zákon „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. Dezember 1993 BGBl. I S. 2378, 2395“ je jedním z mála evropských příkladů, kdy financování dopravní obslužnosti bylo nastaveno na úrovni právních předpisů.

projevila na snížení úrovně kompenzace v dálkové dopravě o 50 mil. Kč. Společně s působením dalších vlivů, zejména inflace a navýšení daně z přidané hodnoty o 4 % to představuje značnou zátěž pro objednávku veřejné dálkové dopravy, která může vést i k dalším redukcím dopravních služeb.

Takový způsob zajištění dopravní obslužnosti dálkovou železniční dopravou je pro budoucí období neudržitelný a pro dálkovou dopravu je vysoce problematický. V oblasti provozních prostředků, určených na kompenzace veřejné dopravy, vede nestabilita reálné hodnoty prostředků určených na platbu kompenzace v čase k závažným důsledkům:

- Krátkodobě může docházet k výpadkům veřejných služeb, které na základě dostupných dat o chování obyvatelstva²⁹ mají na využívání veřejné dopravy velmi negativní vliv. To je v roce 2012 konkrétně příklad dvou linek, na které není financování zajištěno, ačkoli se jedná o spojení, které vlaky dálkové dopravy, ve spolupráci s regionální dopravou, zajišťovaly.
- Dlouhodobě nestabilita financování může způsobit omezené možnosti dopravců investovat do provozních prostředků (např. do vozidlového parku), neboť dopravci bez kompenzací ve stabilní výši nejsou schopni komerčně provoz udržet a tedy jejich podnikání je nestabilní. To může vést k zastarávání vozidlového parku, přičemž dosavadní vývoj v železniční dopravě v České republice je do značné míry výsledkem takového stavu.

Uzavírání smluv až na dobu 15 let, které vláda svým usnesením č. 423 z 8. června 2011 schválila (o tomto usnesení podrobněji v části 3.2 tohoto dokumentu), neznamená sice nutnost zcela konstantního rozsahu služeb, vyžaduje však o to silněji stabilní finanční rámec. Výrazné změny v oblasti financování jsou nejen problémem pro zajištění veřejných služeb, ale proces otevírání trhu bezprostředně ohrožují a mohou být při uzavřených dlouhodobých smlouvách vysoce rizikové.

Naopak stabilní financování v *reálné hodnotě* (tj. při zohlednění vlivu inflace na růst nákladů) je základem pro stabilní poskytování dopravních služeb a úspěšnost celého systému. Jak již bylo uvedeno, v případě České republiky je v železniční dopravě specifická nízká úroveň kvality vozidlového parku. Z toho plyne nízká úroveň odpisů a nutné zvýšení požadavků na kompenzace při nasazení nových vozidel. Tento problém může zapříčinit nadinflační růst nákladů, který lze zčásti kompenzovat počtem potřebných vozidel úsporami nákladů spojených s opravami a úsporou mzdových nákladů. Neposkytnutí reálné hodnoty kompenzace však tento problém dále zůstává a zajištění dopravní obslužnosti v předpokládaném rozsahu se stává nerealizovatelné.

S ohledem na zákonné termíny přípravy plánu dopravní obslužnosti, stanovené zákonem o veřejných službách, i z pohledu věcného je však nezbytné koncepci dálkové dopravy stanovit. V tomto dokumentu proto na jedné straně v zásadě předpokládá Ministerstvo dopravy, že i přes veškeré obtíže vyvolané plněním fiskálních cílů vlády je usnesení vlády ČR č. 1132 z 31. srpna 2009 platné. Vzhledem však k tomu, že praxe finančních toků je již v prvních dvou letech platnosti uvedeného finančního rámce odlišná, zároveň jsou v tomto dokumentu uvedeny poznámky u těch částí dopravní obslužnosti, které podle současné, reálné finanční alokace prostředků ze státního rozpočtu mají objektivní finanční problém.

Ministerstvo dopravy bude proto v dalším období usilovat o to, aby stabilní a jednoznačné financování veřejné dálkové dopravy bylo zajištěno. Z pohledu samotného Ministerstva dopravy je minimálním požadavkem rozsah financování podle usnesení vlády ČR č. 1132 z 31. srpna 2009 s příslušným každoročním navýšením odpovídajícím indexu spotřebitelských cen. Je objektivní skutečností, že v současné době bude obtížné tento finanční rámec dosáhnout, bude předmětem dalších jednání. Případné změny ve finančním rámci mohou vést ve změny reálného rozsahu zjištěnosti dopravní

²⁹ Z řady pramenů plyne konzervativní chování uživatelů veřejné dopravy; na nové dopravní služby si cestující zvykají velmi dlouho, viz např. SPNV-Wettbewerbsprojekte in Bayern, zpráva objednatele železniční dopravy ve spolkové zemi Bavorsko, Bayerische Eisenbahngesellschaft, München, 2009; obdobně se na základě sledování praxe chovají cestující i v Česku; pokud výpadky ve financování mají za důsledek, že některé služby po určitý čas nejezdí nebo jsou značně omezeny, cestující se k opětovně zavedeným spojům vrací jen velmi obtížně; stabilita dopravních služeb je tedy pro úspěšnou veřejnou dopravu zásadní.

obslužnosti dálkovou dopravou v České republice a budou případně předloženy jako aktualizace tohoto dopravního plánu.

3.2 Harmonogram otevírání trhu v dálkové dopravě

Pro smlouvy o veřejných službách uzavřené po 3. prosinci 2009 je klíčovým právním předpisem nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007. Toto nařízení stanoví nabídkové řízení jako základní způsob výběru dopravce pro veřejné služby a obsahuje některé výjimky pro možnost objednatele sjednat smlouvu o veřejných službách na základě přímého zadání³⁰. Tato koncepce se následně odráží ve vnitrostátním právu České republiky. Na rozdíl od unijního předpisu, který obsahuje pouze obecné zásady, které je třeba v průběhu nabídkového řízení dodržet, je předmětem zákona č. 194/2010 Sb. i konkrétní úprava procesu, podle kterého mají nabídková řízení probíhat, což přispívá k vyšší právní jistotě objednatelů, dopravců a dalších subjektů, které se na organizování veřejné dopravy podílejí.

Veřejné služby objednávané Ministerstvem dopravy jsou dosud zadávány výhradně společnosti České dráhy, a.s., zpravidla přímo bez provedení nabídkového řízení³¹. Tento způsob je i v kontextu současné právní úpravy unijního a národního práva možný, nicméně jeví se pro budoucí období jako nevhodný z následujících důvodů:

- Setrvání na přímém uzavření smluv by bylo v rozporu s programovým prohlášením vlády³², kde se uvádí, že služby v železniční dopravě nabídkovým řízením budou podléhat, a vláda za tímto účelem připraví podmínky pro otevření trhu v železniční dopravě.
- Potřeba otevírání trhu v železniční dálkové osobní dopravě je rovněž uvedena v dopravně-plánovacích dokumentech Ministerstva dopravy „Strategie podpory dopravní obsluhy území“ a „Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013“.
- Ministerstvo dopravy objednává služby v drážní dopravě výhradně u jediného dopravce, společnosti České dráhy, a.s.. Rovněž v regionální dopravě jsou České dráhy, a.s. výrazně převažujícím poskytovatelem služeb³³ a jiní dopravci zaujímají jen velmi malou část trhu. Tato téměř monopolní situace není pro Ministerstvo dopravy jako objednatele příznivá, protože neumožňuje převzetí části služeb jiným dopravcem v případě, že služby by byly poskytovány za méně výhodných podmínek, než které by umožnila existence tržní situace.
- Přímé uzavření smluv s sebou dále podle nařízení č. 1370/2007 přináší povinnost vyhovět přísnějším podmínkám pro určení výše kompenzace. Tyto podmínky jsou uvedeny zejména v příloze nařízení a jsou spojeny s měřením tzv. čistého finančního dopadu na náklady a výnosy při plnění veřejných služeb. Ačkoliv je takový postup možný, je určení a kontrola výše čistého finančního dopadu obtížná zejména v případě převažujícího monopolu dominantního dopravce.
- Řada členských států Evropské unie v návaznosti na obecné zásady nařízení č. 1370/2007 (přes absenci právní povinnosti) postupně zavádí nabídková řízení jako základní způsob výběru dopravce i v oblasti železniční dopravy. Výběr dopravců v nabídkových řízeních již proběhl např.

³⁰ Přímým zadáním může objednatel zajišťovat veřejné služby s tzv. vnitřním provozovatelem, v mimořádných situacích, malé zakázky nebo veřejné služby drážní dopravou na dráze celostátní nebo regionální.

³¹ Výjimku tvoří dva provozní soubory (dopravní služby na linkách Pardubice – Liberec a Plzeň – Most), které byly podrobeny nabídkovým řízením, se zahájením plnění od období platnosti jízdního řádu 2006/2007.

³² V Programovém prohlášení vlády České republiky ze dne 4. srpna 2010 se na str. 38 doslovně uvádí „*Veškeré služby železniční hromadné osobní přepravy budou podléhat transparentním výběrovým řízením. Za tímto účelem vláda připraví podmínky pro otevření trhu v železniční dopravě.*“.

³³ Na některých dráhách zajišťují veřejné služby jiné společnosti, například společnost Viamont Regio, a.s. (na tratích Trutnov – Svoboda na Úpou a Trutnov – Královec v oblasti Královéhradeckého kraje, na trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem v Moravskoslezském kraji), dopravce Veolia Transport Morava, a.s. (na trati Šumperk – Kouty nad Desnou/Sobotín v oblasti Olomouckého kraje), dopravce Jindřichohradecké místní dráhy s.r.o. (na tratích Jindřichův Hradec – Obrataň a Jindřichův Hradec – Nová Bystřice), Vogtlandbahn GmbH (na trati Liberec – Rybníště/Seifhennersdorf) atd.

v Německu, ve Velké Británii, v Nizozemsku či ve Švédsku. V této souvislosti lze pro příklad uvést, že ve Spolkové zemi Bavorsko, kterou lze velikostně srovnávat s Českou republikou, existuje plán nabídkových řízení do roku 2023. Např. v Bavorsku došlo u relací vysoutěžených organizátorem dopravní obslužnosti, společností Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), k výraznému zvýšení kvality poskytovaných služeb při celkovém snížení jednotkové výše prokazatelné ztráty poskytované dopravci³⁴. To ale vyžaduje plánovitý přístup a regulaci v průběhu otevírání trhu.

- Konkrétní způsob vymezení provozních souborů linek veřejných služeb v dálkové železniční osobní dopravě byl podle předchozích dohod projednáván během prvního pololetí roku 2010 v rámci Pracovní skupiny pro přípravu otevírání trhu veřejných služeb. Tato pracovní skupina je složena ze zástupců Ministerstva dopravy, společnosti České dráhy, a.s., dalších dopravců, majících zájem ucházet se o zajišťování veřejných služeb v dálkové železniční dopravě, SŽDC, odborových organizací v dopravě (organizací Českomoravská konfederace odborových svazů a Asociace samostatných odborů České republiky) a Asociace krajů České republiky. Záměrem pracovní skupiny bylo především vymezit kritéria pro výběr přiměřeně velkých souborů linek, které budou z provozního hlediska efektivně zajistitelné a budou mít územní souvislost. V případě spojů překračujících státní hranice je třeba sledovat i návaznost spojů přes státní hranici. Následně Ministerstvo dopravy navrhlo rozdělení 75 % rozsahu dálkové dopravy do provozních souborů, které bylo rovněž v rámci této skupiny odsouhlaseno.
- Zároveň byly určeny úvodní dva provozní soubory, u kterých bude proces nabídkových řízení v dálkové dopravě zahájen. Jedná se o provozní soubor obsahující linku R 27 vedenou v relaci Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc/Jeseník a soubor obsahující linku R 5 vedenou v relaci Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a linku R 20 vedenou v relaci Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín.
- Dne 12. října 2010 bylo dopisem ministra dopravy ČR³⁵ do Úředního věstníku EU odesláno předběžné oznámení podle článku 7 odst. 2 nařízení 1370/2007, týkající se předpokládaného vypsání nabídkových řízení na linkách Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc (Jeseník) a na linkách Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb společně s Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín s předpokládaným zahájením provozu od období platnosti jízdního řádu 2013/2014, popř. v případě druhého provozního souboru od období platnosti jízdního řádu 2014/2015³⁶. Tím byl proces postupného otevírání trhu v dálkové železniční osobní dopravě v České republice zahájen. V současné době Ministerstvo dopravy pokračuje v dalších procesních krocích souvisejících s výše uvedenými provozními soubory.
- Dne 5. července 2011 byla v Úředním věstníku EU uveřejněna další předběžná oznámení podle článku 7 odst. 2 nařízení 1370/2007, týkající se předpokládaného vypsání tří nabídkových řízení, a to provozního souboru linek R14 Liberec – Pardubice a R15 Liberec – Ústí nad Labem s předpokládaným zahájením provozu od období platnosti jízdního řádu 2014/2015, provozního souboru týkajícího se linky R16 Plzeň – Most s předpokládaným zahájením provozu od období platnosti jízdního řádu 2014/2015 a provozního souboru linek Ex2 a R18 Praha – Olomouc – Vsetín (- Slovensko)/ Luhačovice s předpokládaným zahájením provozu od období platnosti jízdního řádu 2015/2016.

Otevření trhu je v souladu s uzavřenou dlouhodobou smlouvou o závazku veřejné služby na období 2010-2019 se společností České dráhy, a.s., která umožňuje Ministerstvu dopravy postupně otevřít až 75 % objednávaného rozsahu výkonů v dálkové dopravě. Smlouva zároveň obsahuje v příloze č. 10 výčet konkrétních linek, které nebudou do roku 2019 předmětem soutěže. Jedná se o linky: Ex 1 Praha

³⁴ Srv. např.: SPNV-Wettbewerbsprojekte in Bayern. Zpráva objednatele železniční dopravy ve spolkové zemi Bavorsko, Bayerische Eisenbahngesellschaft, München, 2009.

³⁵ Oficiální žádost České republiky o předběžné oznámení nabídkového řízení ve smyslu čl. 7 odst. 2 nařízení 1370/2007, č.j. 19/2010-190-STKO/1.

³⁶ Oznámení bylo zveřejněno v Úředním věstníku EU dne 26. října 2010.

– Pardubice – Olomouc – Ostrava – *Polsko/Slovensko*, Ex 4 *Rakousko/Slovensko* – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – *Polsko*, R 7 Praha – České Budějovice – *Rakousko*, R 13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc, R 22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk, R 23 Kolín – Ústí nad Labem, R 25 Rakovník/Lužná u Rakovníka – Chomutov – Jirkov, N 28 *Německo* – Praha – Olomouc/Brno – *Polsko/Slovensko/Rakousko* (noční vlaky).

S ohledem na existující zkušenosti, zejména pokud vezmeme v úvahu obtíže spojené se snížením síťovosti a provázanosti veřejné železniční dopravy vzniklé uplatňováním zcela otevřeného přístupu bez koordinovaného harmonogramu v některých evropských státech (např. ve Velké Británii)³⁷, se však jeví jako nezbytné stanovit harmonogram pro další pokračování zahájeného procesu otevírání trhu veřejných služeb v dálkové železniční dopravě podle § 4 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb. Rovněž se jeví jako nezbytné sledovat způsob uspokojování přepravních potřeb komerčními dopravci a v návaznosti na vývoj trhu přijmout nezbytná opatření³⁸.

Vzhledem k trvání smlouvy o závazku veřejné služby na období 2010-2019 se společností České dráhy, a.s., a z ní vyplývajících omezení je harmonogram rozdělen na dvě období:

- a) provozní soubory s předpokládaným zahájením plnění v režimu stávající smlouvy do jízdního řádu 2018/2019, tj. záměr vypsaní nabídkového řízení u posledního souboru se předpokládá oznámit v Úředním věstníku EU v roce 2014, tj. za stávající vlády;
- b) provozní soubory s předpokládaným zahájením plnění od jízdního řádu 2019/2020, tj. mimo režim stávající smlouvy o závazku veřejné služby; v této části lze předpokládat dílčí úpravy na základě vývoje v oblasti veřejné železniční osobní dopravy.

S ohledem na uvedené skutečnosti, zejména Programové prohlášení vlády a navazující koncepční dokumenty, se předpokládá pokračovat v procesu otevírání trhu veřejných služeb objednávaných Ministerstvem dopravy podle kritérií stanovených Pracovní skupinou k otevírání trhu veřejných služeb v dálkové železniční dopravě a v souladu s navrženou koncepcí. V souvislosti s nabídkovými řízeními bude při přípravě dokumentací nabídkových řízení pro výběr dopravce stanoven takový rozsah objednávaných veřejných služeb, aby souhrn kompenzací ze všech smluv o veřejných službách v jednotlivých letech platnosti smluv nepřekročil finanční rámec nastavený usnesením vlády ČR č. 1132 ze dne 31. srpna 2009.

Předpokládaný harmonogram otevírání trhu veřejných služeb v dálkové železniční dopravě, který vláda svým usnesením č. 423 z 8. června 2011 schválila a z něhož vyplývá i předpokládaný harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách, je uveden v následující tabulce.

³⁷ O problémech s regulací železničního sektoru v průběhu transformace British Rail viz např. Schnöbel, Christian R.: Vertikale Desintegration des britischen Eisenbahnsektors. Internationales Verkehrswesen (57) 4/2005, s. 136–142.

³⁸ V tomto bodě lze uvést, že i ve velmi liberálních systémech železnice, jako je např. Velká Británie, je přístup na trh volné konkurence regulován rámcovými pravidly, s ohledem na možnost infrastruktury při konstrukci tras, přípojových skupin, efektivitu financování dopravní obslužnosti a přijatelné míry změn tržního prostředí v čase.

Tab.29: Harmonogram otevírání trhu do období platnosti jízdního řádu 2018/2019

Zahájení plnění	Notifikace	Linky zahrnuté v provozním souboru	Trakce	Rozsah	Podíl
2013/2014	2010	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc	M	0,5	1,4
2014/2015	2010	R 5: Praha – Ústí n.L. – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice n. L. – Ústí n.L. – Děčín	E	2,4	6,5
2014/2015	2011	R 14: Liberec – Pardubice R 15: Liberec – Ústí nad Labem	M	1,6	4,3
2014/2015	2011	R 16: Plzeň – Most	M	0,5	1,2
2015/2016	2011	Ex 2 (R 18): Praha – Olomouc – Vsetín (- Slovensko) / Luhačovice	E+M	3,7	10,1
2016/2017	2012	R 6: Praha – Plzeň – Klatovy R 10: Praha – Hradec Králové	E	2,8	7,7
2017/2018	2013	R 9: Praha – Havlíčkův Brod – Brno R 19: Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno	E	3,2	8,8
2018/2019	2014	R 21: Praha – Turnov – Tanvald R 24: Praha – Kladno – Rakovník	M	1,8	5,0

Tab. 30: Harmonogram otevírání trhu od období platnosti jízdního řádu 2019/2020

Zahájení plnění	Notifikace	Linky zahrnuté v provozním souboru	Trakce	Rozsah	Podíl
2019/2020	2015	R 6 (část Ex): Praha – Plzeň – Německo/Cheb	E+M	2,4	6,6
2020/2021	2016	R 26: Praha – Písek – České Budějovice	M	0,9	2,4
2021/2022	2017	R/Ex: Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Polsko/Slovensko	E	2,6	7,2
2022/2023	2018	R 7 (+Ex): Praha – České Budějovice – Rakousko	E	1,9 (3,0)	5,2 (8,2)
2024/2025	2020	část R 11: Plzeň – České Budějovice část R 11: České Budějovice – Jihlava – Brno	E E+M	0,7 1,2	2,0 3,3
2025/2026	2020	R 8: Brno – Ostrava – Bohumín R 12: Brno – Šumperk R 13: Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc R (nový): Brno – Zlín	E	3,5	9,5
2026/2027	2021	Ex: Brno – Ostrava – Bohumín Ex 4: Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko	E	0,7 a více	2,0 a více
2027/2028	2022	Ex 3: Německo – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Rakousko/Slovensko	E	4,1	11,1

Poznámky: Nezařazené linky R 17 Pardubice – Jihlava, R 22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lipa – Rumburk, R 23 Kolín – Ústí nad Labem, R 25 Rakovník/Lužná u Rakovníka – Chomutov – Jirkov a části linek R 10 v úseku Hradec Králové – Trutnov a R 27 Krnov – Jeseník budou upřesněny v koordinaci s regionálními objednateli. V části harmonogramu b) jsou zařazeny rovněž některé vlaky, které jsou v roce 2011 provozovány jako komerční produkty dopravců, přestože tvoří integrální součást nabídky dálkové drážní dopravy v České republice.

V tabulkách je u každého provozního souboru linek uvedeno zahájení plnění zakázky (ve vztahu k období platnosti jízdního řádu), rok předběžného oznámení nabídkového řízení v Úředním věstníku EU (tj. notifikace), trakce (E – elektrická, M – motorová), rozsah zakázky (v mil. vlkm/rok) a podíl zakázky na celkové objednávce Ministerstva dopravy (v %) vztažený k rozsahu v jízdním řádu 2009/2010.

3.3 Zásady tarifní spolupráce a integrace vlaků objednávaných MD do IDS

Podle § 5 odst. 3 písm. d) zákona o veřejných službách je objednatel povinen zahrnout do plánu dopravní obslužnosti harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících³⁹. Vzhledem ke skutečnosti, že některé vlaky dálkové dopravy jsou začleněny do regionálních integrovaných dopravních systémů, je třeba uvést podmínky, za nichž je Ministerstvo dopravy připraveno se na takové integraci podílet. Zároveň je z pohledu objednatele dálkové dopravy důležité, aby otevření trhu veřejných služeb dálkové dopravy v České republice nebylo doprovázeno rozpadem jednotného tarifního systému.

3.3.1. Tarifní integrace v oblasti železniční dopravy

Současně se schválením materiálu „Harmonogram otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy“ ministr dopravy uložil předložit návrh řešení spolupráce mezi jednotlivými dopravci zajišťujícími veřejné služby v dálkové a nadregionální železniční dopravě v oblasti tarifu.

V České republice je dosud mezioborově velmi rozdílný přístup k tarifním systémům a k odbavení cestujících. Tyto rozdíly vznikly především historickým vývojem probíhajícím v jednotlivých oborech dopravy rozdílně již od roku 1948. V případě městské hromadné dopravy³⁹, má jízdenka (zejména ve velkých městech) zpravidla charakter flexibilní z hlediska použitého spoje a zpravidla i dopravce a převážně je koncipována jako přestupní⁴⁰. To souvisí zejména s počtem přepravních případů v systémech městské hromadné dopravy ve velkých městech, jiný způsob výdeje jízdenek s kontrolou na vstupu či výstupu nebyl možný. Tento systém je vysoce komfortní pro cestujícího, jeho negativem je velký počet jízdy cestujících bez platného jízdního dokladu (problematika kontroly). V případě jiné než městské autobusové dopravy jsou naopak v klasickém přepravním modelu používaném v České republice vydávány v zásadě jízdenky nepřestupní, a to s vazbou na konkrétní spoj, ve kterém nebo pro který jsou vydány. Dálková autobusová doprava není provozována jako veřejná služba. Protože jsou přepravní jednotky malé, jezdí v řadě relací přímo. Garantované přestupy jsou u autobusů (mimo integrované dopravní systémy) spíše výjimečné; autobusy zpravidla zajišťují spojení přímo na konkrétní trase. Proto nepřestupnost jízdenek v tradičním systému veřejné dopravy v České republice nepředstavovala v případě autobusové (dálkové) dopravy fakticky pro cestující závažný problém.

Naopak v železniční dopravě⁴¹ byl vždy s ohledem na velikost přepravních jednotek systém bez přestupů nevhodný. Dopravce nabízí cestujícím přestupní jízdenky (kromě místenek) bez vazby na konkrétní spoj. Tento systém je zcela zásadní, protože přímé spojení může být zajištěno jen v mimořádně silných relacích, zatímco ostatní body jsou dosažitelné pouze spojením s přestupem. Síťový systém je však zabezpečen vlivem dominantního dopravce, společnosti ČD, a.s. V některých regionech sice zajišťují omezený rozsah přepravních služeb i jiné společnosti (např. Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., Viamont, a.s., Veolia Transport Morava, a.s.), ale rozsah jejich provozu je omezen převážně na lokální či regionální oblast. Tarifní systémy na železnici jsou v zásadě založeny na oligopolním postavení dopravce akciové společnosti České dráhy (dále jen „ČD, a.s.“) na trhu.

Integrované dopravní systémy přinesly sice zásadní změnu v oblasti mezioborové spolupráce dopravců, nicméně bez výjimky na základě sjednání tarifu, jehož výše je přímo či nepřímo stanovena veřejnou správou. Tento model, úspěšný v regionální dopravě, naráží v dálkové dopravě na limity spojené s potřebou ekonomických motivací dopravců k získání cestujících⁴². Pro MD nicméně i přesto

³⁹ Městská hromadná doprava zahrnuje městskou autobusovou dopravu a provozování drážní dopravy na městských dráhách (zejména na dráze speciální, tramvajové a trolejbusové).

⁴⁰ Přestupní jízdenka umožňuje přestup mezi dopravními službami bez nutnosti zakoupení další jízdenky, tj. vlivu na vyšší jízdného.

⁴¹ Přesněji se jedná o dopravní služby v drážní dopravě na dráze celostátní a na dráhách regionálních.

⁴² Přímé sjednání tarifu vede v zásadě na uzavření hrubé (brutto) smlouvy, které s ohledem na dělbu rizik nemotivuje dopravce k získávání nových cestujících; naopak v netto smlouvě je standardní motivace na navýšení výnosů přepravou většího počtu cestujících.

zásadně není přijatelné, aby výsledkem soutěží v železniční dopravě byla desintegrace železničního tarifu a nepoužitelnost jízdenek u různých dopravců provozujících dopravní služby na téže relaci. Pro příklad lze uvést, že na trati Ostrava – Opava bude po zahájení plnění v prosinci 2013 na základě prvního souboru podrobenému nabídkovému řízením provozovat dálkové spoje (vlaky kategorie R) dopravce vzešlý z nabídkového řízení. Ne téže relaci bude interval (s ohledem na aglomerační charakter relace) zahuštěn na polovinu vlaky kategorie Sp, které objedná kraj přímým zadáním u dopravce ČD, a.s. Pokud dopravce vzešlý z nabídkového řízení nebude dopravce ČD, a.s., a zároveň nebude zajištěno vzájemné uznávání jízdních dokladů, budou platit jízdenky dopravce ČD, a.s., pouze v části (1/2) nabízených vlaků, zatímco v druhé části vlaků pouze jízdenky jiného dopravce. Totéž nastane na relaci Praha – Ústí nad Labem (vlaky ČD, a.s., směr Dresden a dopravce vzešlého z nabídkového řízení směr Chomutov), což je zásadně nepřijatelné.

S ohledem na situaci na českém dopravním trhu, kde vedle spolupráce dopravců je často přítomen i velmi silný konkurenční prvek, se navrhuje v první etapě se zaměřit na to, aby systém, obdobný systému švýcarské *Direkter Verkehr*, existoval alespoň v oblasti železniční dopravy (s případnou výjimkou u některých dopravních služeb v komerční dálkové železniční dopravě). Je třeba uvést, že přímé odbavení v rámci dálkové dopravy není postačující, neboť by znamenalo výrazné zhoršení pro cestující oproti současnému stavu. V druhém kroku je možné rozšíření tohoto systému na regionální autobusovou dopravu. Ve třetím kroku se mohou (avšak nemusí) případně do systému zapojit i komerční dopravní služby v dálkové dopravě. Předmětem současného řešení je první etapa.

Předpoklad dalšího postupu je, že zadávací podmínky v nabídkových řízeních budou vyžadovat, aby mezi dopravci zajišťujícími veřejné služby v dálkové a nadregionální dopravě docházelo k vymezené spolupráci v oblasti tarifu za účelem možnosti pořízení jedné jízdenky s odpovídající tarifní degresí. MD zároveň komunikuje s dopravci o návrhu smlouvy o tarifní spolupráci, předpokládá, že podmínky kooperace budou předjednány i se společností České dráhy.

3.3.2. Zapojení vlaků dálkové dopravy do IDS

Ministerstvo dopravy z pozice objednatele u vlaků dálkové dopravy podporuje rozvoj integrovaných dopravních systémů. Pro integraci vlaků dálkové dopravy musejí být splněny určité základní podmínky, které souvisejí v principu s tarifní odpovědností (zpravidla úroveň jízdného v IDS určuje kraj a proto musí nést i rizika nesprávného stanovení úrovně tarifu nebo nesprávný způsob clearingů) a kapacitními možnostmi (zapojení do IDS nesmí představovat pro dopravce neúměrné dodatečné náklady, spojené s vytvořením dostatečné kapacity pro malou část cesty vlaku např. v úseku procházejícím významnou sídelní aglomerací). Rovněž je třeba uvést, že ačkoli objednatel dálkové dopravy integraci vlaků druhého přepravního segmentu do IDS podporuje, je třeba zajistit, aby místní požadavky nepřevládly nad sítovou soudržností dálkové dopravy, obě kritéria jsou při tvorbě dopravního systému důležitá, nicméně objednatel dálkové dopravy musí dbát ve zvýšené míře na sítovou soudržnost systému.

Je třeba uvést, že smlouva, uzavřená s dopravcem České dráhy, a.s. je tzv. smlouvou čistou („netto“) a tedy objednatel nenese riziko výnosů. Z toho důvodu je rozsah nabízených druhů jízdného především významný pro dopravce, který přenáší riziko, že tarif nebude nastaven správně a povede k riziku výpadků na výnosové straně. Z čl. XX odst. 5 smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu na období od 1. 1. 2010 do konce platnosti jízdního řádu 2018/2019 uzavřené mezi Ministerstvem dopravy a akciovou společností České dráhy vyplývá, že nezbytnou podmínkou pro integraci vlaků dálkové dopravy do IDS je uzavření trojstranné dohody mezi Ministerstvem dopravy, Českými drahami, a.s. a subjektem, který má zájem o integraci vlaků do IDS.

S tím souvisí i problematika zřízení celostátního koordinátora veřejných služeb. Tato vize se objevuje již po dlouhé období a byla opětovně při projednávání tohoto dokumentu ze strany regionálních objednatelů otevřena. MD v současné době není připraveno koordináční společnost vytvořit, nicméně s ohledem na agendu spojenou s detailní spoluprací s regionálními objednateli a v rámci přípravy nabídkových řízení se jeví tato otázka ve střednědobém horizontu jako otevřená.

3.4 Kvalita poskytovaných služeb

3.4.1 Sledování kvalitativních ukazatelů

U vlaků dálkové dopravy, které jsou objednávány Ministerstvem dopravy, je vyžadována určitá kvalita poskytovaných služeb. Některé požadavky stanovují přímo právní předpisy, nad rámec těchto základních požadavků jsou stanovena další pravidla prostřednictvím smluvních ujednání. Ujednání jsou rozdílná v případě smluv uzavřených na základě přímého zadání a smluv uzavřených na základě nabídkových řízení, nicméně v zásadě jsou dva typy sledovaných ukazatelů. Prvním typem je sledování *dlouhodobých průměrů* (zpravidla vztažených na období platnosti jízdního řádu). Druhým typem jsou sankce za *konkrétní porušení smlouvy* (každá jednotlivý případ zjištění).

Do sledování průměrných hodnot patří zejména:

- Zpoždění vlaků podle jednotlivých linek. Podle smlouvy se za vlak jedoucí včas považuje takový vlak, jehož zpoždění v žádné z definovaných železničních stanic (tzv. „měřících bodů“) nepřevyšší 10 minut. Dopravce má ve stanovených případech možnost vlak do sledování nezahrnout, pokud např. provozovatel dráhy provádí výluky na trati a musí být proto zavedena náhradní autobusová doprava nebo pokud vlak byl se zpožděním předán jiným dopravcem z území jiného státu. V období platnosti JŘ 2008/2009 byly nejméně přesné vlaky linky linek R 28 Praha – Olomouc – Polsko/Slovensko, spolehlivost těchto nočních vlaků dosahovala 80,10 % (zpoždění z viny dopravce). Druhou nejméně spolehlivou linkou byla Ex 4 (Rakousko /Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko), jejíž spolehlivost byla 80,13 % (zpoždění z viny dopravce). V tomtéž období byla nejspolehlivější linka R 20 (Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín) se spolehlivostí dosahující 99,42 %. Druhou nejvíce spolehlivou linkou se spolehlivostí 99,11 % byla linka R 17 (Pardubice – Jihlava)⁴³. V období platnosti JŘ 2009/2010 byla opět nejméně spolehlivá linka R 28 se spolehlivostí 76,16 % a druhou nejméně přesnou linka Ex4 se spolehlivostí 77,51 %. Naopak nejvíce přesnými linkami se shodnou přesností 99,85 % byly linky R 23 (Kolín – Ústí nad Labem) a R 24 (Praha – Rakovník). Za linky, jejichž úroveň zpoždění nedosahuje 90 % vlaků jedoucích včas, je objednatel oprávněn uložit pokutu, naopak pokud by úroveň vlaků jedoucích včas přesáhla 95 %, je dopravce oprávněn požadovat bonusovou platbu.
- Nasazování vozidel (přesněji pravidelně turnusovaných náležitostí) na jednotlivých linkách. Pro objednatele není přípustné, aby skutečná kvalita vozidel byla nižší než objednávaná, a proto kontroluje nasazování odpovídajících typů vozidel ve vlaku. Za nenasazení turnusovaných vozidel se považuje zejména snížení pravidelné kapacity spoje, či nasazení jiného vozidla, nikoli však nasazení vozidel srovnatelné nebo vyšší kvality. Do ukazatelů nemusí dopravce zahrnout vlaky, u nichž nebylo dodrženo plánované řazení vlaku již na příjezdu ze sousedního státu. Ze statistiky vyplývá, že v období platnosti JŘ 2009/2010 byla neproblematičtější linkou, co se týká nasazování vozidel, linka R8 Brno – Ostrava – Bohumín se spolehlivostí 85,56 %. Druhou nejméně spolehlivou linkou byla linka Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Luhačovice/Zlín/Slovensko se spolehlivostí 89,44 % . Nejspolehlivější byla se spolehlivostí 100 % linka R 12 (Brno – Olomouc – Jeseník). Druhou nejspolehlivější linkou se spolehlivostí 99,71 % byla linka R 25 (Rakovník/Lužná u Rakovníka – Chomutov – Jirkov). Za nízké nebo vysoké plnění tohoto ukazatele může dopravce dostat pokuty nebo naopak obdržet bonusové platby.
- Důležitým kritériem pro zachování síťovosti systému dálkové dopravy je dodržování důležitých přípojných vazeb. Na základě smlouvy jsou vymezeny přestupní vazby, jejichž sledování Ministerstvo dopravy pokládá za důležité (např. oboustranný přestup mezi rychlíky linek R 21 Praha – Tanvald a R 22 Kolín – Rumburk v Bakově nad Jizerou, nebo přestupní vazba v železniční stanici Čičenice, kde zastavují rychlíky pro blízkost města Vodňany, od rychlíků linky R 11 na osobní vlaky ve směru do města Vodňany). Za přípojnou vazbou se pro účely sledování zásadně považuje pouze přípoj do 20 minut.

⁴³ Ve výpočtu zpoždění za období platnosti JŘ 2008/2009 není zahrnuto období od 14. 12.2008 do 31. 12.2008.

- Z pohledu sledování celých železničních stanic byla v období platnosti JŘ 2008/2009⁴⁴ nejméně spolehlivá stanice Pardubice hl. n. se spolehlivostí 83,98 % a druhou nejméně spolehlivou stanicí byla stanice Praha hlavní nádraží se spolehlivostí 87,45 %, což je dáno kumulací rušení z různých směrů v této železniční stanici. Vyšší vypovídací schopnost má sledování jednotlivých vazeb, u kterých lze například uvést, že v období JŘ 2008/2009 vazba mezi linkami R22 Kolín – Nymburk a R21 Turnov – Tanvald ve stanici Mladá Boleslav hl. n. dosáhla za sledované období spolehlivosti pouze 68,55 % naopak nejspolehlivější vazby v období JŘ 2009/2010 byly vazby mezi linkami Os Boskovice a R 19 ve stanici Skalice nad Svitavou se spolehlivostí vazby 99,97 % následovaná vazbou mezi linkami Os Rožnov pod Radhoštěm a Ex2/R18 Olomouc - Praha ve stanici Valašské Meziříčí se spolehlivostí 99,90 %. V období platnosti následujícího jízdního řádu byla dosažena nejlepší spolehlivost 99,58% mezi linkami Os Nové Město na Moravě a R9 Havlíčkův Brod-Praha ve stanici Žďár nad Sázavou. Mezi nejméně spolehlivé vazby se zařadila vazba mezi linkami R22 ze směru Kolín - Nymburk a R21 ve směru Turnov – Tanvald ve stanici Mladá Boleslav hl. n., která dosáhla za sledované období spolehlivosti pouze 74,39 %.

Sledování jednotlivých případů se zaměřuje zejména na následující okruhy:

- *Neuskutečněné spoje:* V případě neuskutečnění spoje z viny dopravce může kromě neuhrazení části ztráty, která na provoz vlaku lineárně připadá, objednavatel požadovat sankci až do výše 25 procent násobků neuskutečněného výkonu vlakových spojů. Lze uvést, že v roce 2009 nebylo uskutečněno celkem cca 9400 km (tj. cca 0,02 % z celkového objednaného výkonu). V následujícím roce 2010 nebylo uskutečněno cca 15 300 km (tj. cca 0,04 % z celkového objednaného výkonu). Nejčastějším důvodem porušení tohoto ustanovení ze strany dopravce byly závady na hnacím vozidle.
- *Zpoždění jednotlivých vlaků:* Spoj se považuje za zpožděný při zpoždění vlaku ve výši poloviny intervalu mezi vlaky stejné linky a vyšším, nebo při odjezdu vlaku ze stanice/zastávky určené jízdním řádem pro pravidelný nástup/výstup cestujících před pravidelným odjezdem podle jízdního řádu. Nejčastějším důvodem porušení tohoto ustanovení ze strany dopravce, byly závady na hnacím vozidle. Ve smlouvě jsou stanoveny sankce při uvedených typech zpoždění, odstupňovány podle zpoždění v hodnotě 30-59' a nad 60'. Obdobný důsledek má přeplněnost vlaku, kdy při odjezdu vlaku ze stanice/zastávky nenastoupili všichni cestující, kteří chtěli, ale z důvodu přeplněnosti příslušného vlaku jej nemohli použít.
- *Kontrola kvality vozidlového parku:* Při kontrole kvality poskytovaných služeb je kontrolována zejména čistota interiéru nasazených drážních vozidel, tj. zda nejsou znečištěná sedadla a podlaha železničních vozidel a zda nejsou znečištěny toalety a umývárny. Na toaletách je také kontrolován stav hygienických prostředků a tekoucí voda. Dále se provádí kontrola teploty interiéru, kontrola poskytnutí vlakových průvodců, pokud jsou smlouvami požadovány a kontrola, zda jsou cestujícím poskytovány informace pomocí akustického informačního systému. Současně s uvedenými činnostmi se provádí kontrola označení spoje informacemi o výchozí a cílové stanici, kontrola turnusových náležitostí, kontrola výstrahy blokování dveří, atd. V případě, že jsou při kontrole zjištěny nedostatky, jsou zaznamenány do kontrolního protokolu a následně je za porušení příslušného ustanovení smlouvy požadována odpovídající sankce. V roce 2010 bylo uděleno na základě smlouvy 422 pokut se souhrnnou výší přesahující 6 mil. Kč.

3.4.2 Výhledové záměry objednatele v oblasti kontroly kvality

V zásadě jsou sledovány ukazatele, které Ministerstvo dopravy pokládá za klíčové. V rámci nabídkových řízení předpokládá zejména zjednodušení sjednaných způsobů kontroly kvality, jejichž vykazování je vlivem snahy o zcela přesný způsob rozdělení případného zavinění podle názoru Ministerstva dopravy neúměrně vysokou zátěží pro všechny zúčastněné strany. Ministerstvo dopravy

⁴⁴ Ve výpočtu spolehlivosti vazeb za období platnosti JŘ 2008/2009 není zahrnuto období od 14. 12.2008 do 31. 12.2008.

je i nadále přepraveno k určitým úlevám ze sledování kvalitativních ukazatelů v případě, že dochází k situaci, kterou dopravce nemůže zcela žádným způsobem ovlivnit, ovšem způsob sledování musí být zjednodušen v zájmu vyšší transparentnosti dosahovaných ukazatelů. Zároveň však nelze dlouhodobě očekávat toleranci zpoždění v podobě 10 minut jako v současnosti, neboť zejména v případě vlivu na regionální dopravu je tato hodnota nepřijatelná.

3.5 Požadavky na rozvoj infrastruktury z pohledu dálkové dopravy

Přestože právní předpisy nevyžadují, aby se objednatel v dopravním plánu vyjadřoval k infrastrukturním záměrům, objednatel dálkové dopravy pokládá za potřebné stanovit některá možná konkrétní infrastrukturní opatření, jejichž realizace by pro kvalitní funkci dálkové dopravy v České republice byla přínosná. Společně s požadavky regionálních objednatelů a koncepcí nákladní železniční dopravy by se postupně tyto podklady měly stát základem pro vysoce kvalitní infrastrukturní plánování v České republice odpovídající konkrétním provozním potřebám.

Má-li být infrastrukturní plánování v budoucím období úspěšné a dosáhnout očekávaných efektů, musí v určitých případech schopno sledovat poměrně velké detaily co do dosahované výkonnosti infrastruktury (staniční a traťové intervaly, jízdní doby), aby bylo možné vytipovat skutečně problematická místa sítě. Tak lze jmenovat například velmi podrobnou infrastrukturní analýzu švýcarské železniční sítě „Bahn 2000“, která umožnila mnohem větší soudržnost přestupních vazeb a k konečnému důsledku byla nutnou podmínkou pro systém veřejné dopravy ve Švýcarsku, který známe dnes. V mnoha případech však vedle velkých projektů, které mají nesporný význam a tento dokument se jimi nezabývá, mají mimořádný význam i menší opravy a investice, kde se jedná o minutové diference v jízdních dobách, které zdánlivě mají při ekonomickém hodnocení jen malou váhu. Uvědomíme-li si však síťové důsledky, spočívající v dosažení či rozvázání přestupní vazby dané dvěma nutnými okrajovými podmínkami mimo danou trať (typicky v České republice přestupní vazby v Chebu mezi směry Ústí nad Labem a Nürnberg), je zřejmé, že reálná úspora jízdní dob je rovna téměř době taktu, protože nedosažením přípoje vzniká nutnost cestujícího čekat na další spoj (přeprava v konečném důsledku bez realizace infrastrukturního opatření vůbec není realizována po železnici). Na tyto drobné infrastrukturní akce se následující část dokumentu zaměřuje.

Česká republika disponuje velmi hustou železniční sítí. Délka tratí přibližně 9 500 km znamená, že v přepočtu na obyvatele je dosahováno hodnoty cca 0,95 km/1000 obyvatel. Celkový počet stanic v železniční síti ČR přesahuje 1400. Tyto údaje jsou sice na jedné straně pozitivní z hlediska možné optimalizace a využití potenciálu v území, na druhou stranu neumožňují provést optimalizaci spojení a návaznou optimalizaci infrastruktury v jedné úrovni. Vzhledem k době výstavby tratí (trasování) a značné zanedbanosti údržby především nekoridorových a regionálních tratí je však potenciál mnohých tratí ohrožen. Další investice do železniční sítě ČR jsou nezbytné.

Kvalitnější železniční infrastruktura (vyšší a homogenní rychlostní profil včetně zhlaví stanic pro jízdy do odbočky při křížování a předjíždění, kratší technologické intervaly, dálkové řízení provozu) sama o sobě zrychlí železniční dopravu a přitom zvýší spolehlivost nabídky. Kvalitní infrastruktura v důsledku výše zmíněných vlastností snižuje provozní náklady dopravců a tím i zatížení objednatelů díky konstantním rychlostním profilům (úspora trakční energie, opotřebení vozidel i infrastruktury). Kratší jízdní doby často vedou k úspoře náležitostí na linkách, které lze využít k posílení provozu, a zpětně k využití přínosů vyšší kvality infrastrukturních prvků jejich skutečným vytížením. Objednatelé tak mohou ušetřené finanční prostředky stejně jako dopravci investovat zpět do provozu na posílení nabídky. Při komplexním posouzení celého systému lze identifikovat další přínosy. Například přehledné, srozumitelné a jednotné informační systémy ve stanicích a vozidlech, bezbariérové nástupištní hrany a vozidla urychlí výměnu cestujících (zkrácení pobytů, zkrácení oběžné doby), zabezpečení železničních přejezdů s výrazným propadem traťové rychlosti vede opět ke zkrácení oběžných dob a snížení opotřebení vozidel, drážní infrastruktury i spotřeby trakční energie. Dálkové (dispečerské) řízení vede ke zvýšení spolehlivosti nabídky (dodržení jízdního řádu) i personálním úsporám v oblasti řízení železničního provozu. Vyšší investice do zdrojů umožní rychlejší a četnější nabídku.

Při postupném budování systému dálkové dopravy v ČR jsou klíčové principy integrálního taktového grafikonu. Železniční síť České republiky nicméně nebyla stavěna s ohledem na principy integrálního taktového grafikonu, což pochopitelně vyvolává potíže při aplikaci těchto principů na stávající síť. Taktový jízdní řád klade např. značné nároky na kapacitu uzlů a propustnost zhlaví, především na možnost současných vjezdů a odjezdů a také na příjezdy a odjezdy nesníženou rychlostí umožněnou vhodnou konfigurací zhlaví, což stávající infrastruktura velmi často nedokáže zajistit. Proto je velmi důležité provázání modernizačních opatření na drážní infrastrukturu s dlouhodobě plánovanou nabídkou spojení. Nesoulad mezi plánováním modernizace drážní infrastruktury a provozních konceptů může vést k situaci, kdy finančně náročná modernizace drážní infrastruktury povede jen k relativně malému zvýšení kvality přepravních služeb v dané relaci. Ze zkušeností, které byly při aplikaci integrálního taktového jízdního řádu (ITJR) v České republice získány, přitom vyplývá, že mnohdy malá investice může být velkým přínosem pro kvalitu železniční dopravy, která je v daném území provozována. Je nicméně nezbytné, aby tato investice byla velice dobře promyšlena a vycházela z dlouhodobých záměrů objednatele dopravy, či dopravce.

V případě staveb většího rozsahu platí, že relativně vysoká životnost drážní infrastruktury (v případě stavby nových tratí a přeložek) omezuje rozvoj dopravního systému, pokud není tato infrastruktura již předem připravena na výhledovou zátěž a nabídku. Tím je podložena správnost koncepce, jejíž princip spočívá v návrhu většího rozsahu dopravních výkonů a infrastrukturních úprav, které povedou k dosažení kvalitativně výrazně vyšších parametrů, než jaké jsou z dnešního pohledu zřejmé a nutné. V případě infrastruktury je nutné vzít v úvahu životnost umělých staveb a přijmout navržená opatření, která budou svými parametry vyhovovat požadavkům budoucího provozu i postupujícímu vývoji v oblasti kolejových vozidel bez nutnosti další úplné přestavby infrastruktury.

Z hlediska obecných principů je z pohledu objednatele v dlouhodobé perspektivě vhodné trasovat infrastrukturu v nové stopě pro vyšší rychlosti (od 160 km/h výše) pro konvenční, případně vysokorychlostní soupravy. V relacích, kde je nutno dosáhnout zkrácení cestovních dob, avšak nová nebo výrazně modernizovaná infrastruktura nemá ekonomickou návratnost, je preferováno nasazení vozidel s aktivním naklápěním vozové skříně. Mimo uvedených principů vyznačujících se primárně liniovým charakterem staveb a modernizací, mají pro aplikaci ITJR největší význam bodová opatření vedoucí ke konkrétním zkrácením systémových jízdních dob mezi konkrétními uzly.

Na základě dlouhodobého plánu rozvoje dálkové železniční dopravy zpracovalo Ministerstvo dopravy přehled opatření v oblasti infrastruktury. Realizace těchto opatření by znamenala výrazné zvýšení kvality přepravních služeb zajišťovaných dálkovou dopravou v objednávce Ministerstva dopravy. Přehled je rozdělen do tří částí podle priority, které jednotlivá opatření pro Ministerstvo dopravy představují. Jedná se o předběžný seznam, který bude včetně vlastní významové hierarchie dále upřesňován.

3.5.1 Opatření s 1. stupněm priority pro rozvoj dálkové dopravy

Pro rozvoj dálkové dopravy je samozřejmě nezbytné dobudování tzv. tranzitních koridorů, zejména v úsecích Praha – České Budějovice a Praha – Plzeň, což je zásadní pro udržení a rozvoj přepravních proudů v těchto relacích na železnici. Z hlediska dálkové i regionální dopravy se dále jeví jako zásadní vstupy koridorových i nekoridorových tratí do velkých aglomerací, například Prahy (zejména vstupy tratí 011, 221, 170, 231 a dalších) Brna a Ostravy, jakož i modernizace samotných uzlů. Rovněž je z hlediska střednědobého podstatná modernizace moravské osy Brno – Přerov. Naléhavost těchto infrastrukturních investic je zřejmá a je třeba, aby byly investiční záměry detailně projednány s jednotlivými objednateli v území. Kromě těchto zásadních akcí lze vytipovat několik staveb menšího rozsahu, jejichž realizace by měla ze specifického pohledu objednatele dálkové dopravy příznivý dopad na síťovou soudržnost dálkové dopravy. U těchto staveb by z pohledu objednatele dálkové dopravy bylo vhodné prověřit jejich efektivitu a možnost případné realizace, která by měla být harmonizována s plánem otevření trhu a uzavíráním dlouhodobých smluv s jednotlivými dopravci.

1) Cheb – Ústí nad Labem

Důvod: nutno dosáhnout oboustranné přestupní vazby v Chebu mezi vlakem R ze směru Ústí n.L. – Karlovy Vary a vlaky linky R30 ve směru Nürnberg; vznik těsného nepřipoje bude patrný již od období jízdního řádu 2011/12.

Chybí: 14 min v úseku Cheb – Ústí n.L. hl.n. v každém směru.

Dosažení: požadavek nasazení nových vozidel ve výběrovém řízení, průjezdy vybraných stanic, úpravy infrastruktury (zvýšení traťové rychlosti ve vybraných úsecích a to až na 120-140 km/h, osazení rychlostníků Vvyj a umožnění jízdy na Vvyj v maximální délce trati, výstavba zastávky „Chodov“ na přeložce trati – bude obsluhována náhradou za zajíždění do dnešní stanice).

2) Děčín – Horní Police

Důvod: nutno udržet oboustranné přestupní vazby v Ústí n.L. hl.n. mezi vlakem R ve směru Liberec a přípojů ze směru Cheb a Praha (vložené R) a zároveň dojet do uzlu 30 v žst. Liberec.

Chybí: 6 min v úseku Ústí n.L. hl.n. – Liberec v každém směru.

Dosažení: požadavek nasazení nových vozidel ve výběrovém řízení, změna míst křižování (nově žst. Horní Police a žst. Křižany), úpravy infrastruktury v úseku Děčín Východ – Horní Police (osazení rychlostníků Vvyj a umožnění jízdy na Vvyj rychlostí až 80 km/h v maximální délce trati, nutnost úpravy zabezpečovacího zařízení v žst. Děčín Východ – zkrácení intervalu postupných vjezdů a intervalu křižování, zvýšení rychlosti do odbočky na benešovském zhlaví alespoň na 50 km/h).

3) Křižany

Důvod: nutno udržet oboustranné přestupní vazby v Ústí n.L. hl.n. mezi vlakem R ve směru Liberec a přípojů ze směru Cheb a Praha (vložené R) a zároveň dojet do uzlu 30 v žst. Liberec.

Chybí: 6 min v úseku Ústí n.L. hl.n. – Liberec v každém směru.

Dosažení: požadavek nasazení nových vozidel ve výběrovém řízení, změna míst křižování (nově žst. Horní Police a žst. Křižany), nutnost úpravy zabezpečovacího zařízení v žst. Křižany – zkrácení intervalu postupných vjezdů (na nejvýše 2 min), intervalu postupných odjezdů (ideálně na 0 min) a intervalu křižování (ideálně na 0 min), zvýšení rychlosti do odbočky (ideálně na 60 km/h) na obou zhlavích.

4) Plzeň – Domažlice

Důvod: nové dopravní řešení v ose Praha – Plzeň – Domažlice/Cheb - sjednocení minutových poloh tras vlaků Ex Praha – Mnichov s vlaky Ex Praha – Cheb, zkrácení jízdních dob Praha – st.hr. SRN, výhledová možnost vedení vlaků Ex Praha – Mnichov ve dvouhodinovém taktu bez výraznějších konfliktů s regionální dopravou, zlepšení přípojových vazeb v žst. Plzeň hl.n. díky příznivější konstelaci taktového uzlu v minutě 00.

Chybí: 6 minut v úseku Plzeň – Česká Kubice.

Dosažení: realizace první etapy projektu „Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st.hr. SRN“ v úseku Plzeň – Zbůch (- Stod).

5) Plzeň – Klatovy

Důvod: nové dopravní řešení v ose (Hradec Králové –) Praha – Plzeň – Klatovy v souvislosti s předpokládaným výběrovým řízením, vytvoření taktového uzlu Klatovy v minutě 30 (vazba na nový přeshraniční projekt Plattling – Klatovy).

Chybí: 1 – 2 minuty v úseku Plzeň – Chlumčany u Dobřan.

Dosažení: soustředěná systematická údržba se zvýšením NTR na 100 km/h, popř. zavedením rychlostníků pro Vvyj, předpoklad nasazení nových vozidel.

6) Praha – Beroun

Důvod: zvýšení spolehlivosti, stability jízdního řádu, nové dvousegmentové dopravní řešení v ose Praha – Plzeň – Klatovy/Domažlice/Cheb.

Chybí: volná trasa pro vlaky Praha – Příbram – České Budějovice, provozní spolehlivost.

Dosažení: Ačkoliv je tento úsek součástí III tranzitního koridoru, je zde zmíněn zvláště s ohledem na mimořádnou naléhavost řešení průvozu vlaků dálkové a regionální dopravy, včetně zajištění trasy pro vlaky Praha – Příbram – České Budějovice. Tyto parametry je třeba zpracovat do investičních akcí, které se zde předpokládá v dalším období realizovat.

Synergický přínos opatření **4 až 6** představuje možnost vedení vlaků Ex Praha – Domažlice (SRN)/Cheb a R Praha – Klatovy v úseku Praha – Beroun v přesném 30 minutovém prokladu, zkrácení pobytu vlaků Praha – Cheb v Plzni, udržení taktového uzlu Rokycany okolo minuty 30 u zastavujících R Praha – Plzeň – Klatovy, dosažení taktového uzlu Praha hl.n. 15/45.

7) Chotětov – Neratovice

Důvod: nutno udržet fungující směrové přestupní vazby v prostoru Turnov/Mladá Boleslav/Nymburk i po realizaci upraveného rychlíkového konceptu v relaci Liberec – Pardubice; dosáhnout vhodné koordinace dálkové a regionální dopravy na jednokolejné příměstské trati Praha – Všetaty.

Chybí: 4 min v úseku Chotětov – Neratovice v každém směru.

Dosažení – požadavek nasazení nových vozidel ve výběrovém řízení, úpravy infrastruktury v úseku Chotětov – Odb. Skály (osazení rychlostníků Vvyj a umožnění jízdy na Vvyj rychlostí až 100 km/h v maximální délce trati, omezení rychlostních propadů v žst. Kropáčova Vrutice a Byšice, zvýšení rychlosti do odbočky na vsetatském zhlaví žst. Neratovice alespoň na 50 km/h; úpravy zabezpečovací zařízení v žst. Chotětov – zkrácení intervalu postupných vjezdů (na nejvýše 2 min), intervalu postupných odjezdů (ideálně na 0 min) a intervalu křížování (ideálně na 0 min), zvýšení rychlosti do odbočky (ideálně na 100 km/h) na obou zhlavích.

8) Turnov – Mladá Boleslav

Důvod: nutno udržet fungující směrové přestupní vazby v prostoru Turnov/Mladá Boleslav/Nymburk i po realizaci upraveného rychlíkového konceptu v relaci Liberec – Pardubice.

Chybí: 4 min v úseku Turnov – Mladá Boleslav v každém směru.

Dosažení: požadavek nasazení nových vozidel ve výběrovém řízení, úpravy infrastruktury v úseku Turnov – Mladá Boleslav (zvýšení průjezdné traťové rychlosti žst. Bakov nad Jizerou až na 90 km/h; osazení rychlostníků Vvyj a umožnění jízdy na Vvyj rychlostí až 100 km/h v maximální délce trati, omezení rychlostních propadů v úsecích Příšovice – Loukov a Bakov nad Jizerou – Mladá Boleslav Debř, zvýšení vjezdové rychlosti a rychlosti do odbočky na příšovickém zhlaví žst. Turnov alespoň na 80 km/h); s dodržением přestupních vazeb souvisí i nutnost zkrácení jízdní doby mezi žst. Mladá Boleslav a žst. Dobrovice (odstranění rychlostního propadu na vjezdu do žst. Mladá Boleslav ze směru Nymburk, umožnění jízdy na Vvyj rychlostí až 100 km/h v úseku Mladá Boleslav – Dobrovice).

9) Kanínská spojka

Důvod: nové dopravní řešení v ose Hradec Králové – Praha (-Plzeň – Klatovy) v souvislosti s předpokládaným výběrovým řízením, zkrácení jízdních dob Praha – Hradec Králové, vytvoření taktového uzlu Nymburk přesně v minutu 30 (zkrácení přestupních dob na návaznou dopravu), větší stabilita jízdního řádu.

Chybí: 5 minut v úseku Nymburk – Chlumec nad Cidlinou.

Dosažení: realizace tzv. „Kanínské spojky“ umožňující jízdu Libice nad Cidlinou – Sány mimo žst. Velký Osek.

10) Stará Paka – Hradec Králové

Důvod: nutno udržet přestupní vazby v uzlu 30 v žst. Liberec a dosáhnout uzlů 00 Stará Paka, 00 Hradec Králové a přestupních vazeb v žst. Pardubice ve směru Brno a Olomouc.

Chybí: 4 min v úseku Stará Paka – Hradec Králové v každém směru.

Dosažení: požadavek nasazení nových vozidel ve výběrovém řízení, úpravy infrastruktury v úseku Stará Paka – Hradec Králové (osazení rychlostníků Vvyj a umožnění jízdy na Vvyj rychlostí až 100 km/h v maximální délce trati, omezení rychlostních propadů, zvýšení rychlosti do odbočky na jaromeřském zhlaví žst. Hradec Králové alespoň na 50 km/h).

11) Olomouc – Valšov

Důvod: nutno udržet přestupní vazby v uzlu 00 v žst. Olomouc a dosáhnout uzlů 00 Valšov, výhodných směrových přestupních vazeb v Krnově, uzlu 00 Opava západ a dosáhnout vhodné koordinace dálkové a regionální dopravy na jednokolejné příměstské trati Opava východ – Ostrava Svinov.

Chybí: 13 min v úseku Olomouc – Valšov v každém směru.

Dosažení: požadavek nasazení nových vozidel ve výběrovém řízení, průjezdy vybraných stanic, úpravy infrastruktury v úseku Olomouc – Valšov (částečná obnova trati, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení průjezdné rychlosti stanicemi Olomouc Bělidla, Hlubočky Mariánské Údolí, Hrubá Voda, Valšov, osazení rychlostníků Vvyj a umožnění jízdy na Vvyj rychlostí až 80 km/h v úseku Velká Bystřice – Dětrichov nad Bystřicí, a až 100 km/h v úsecích Olomouc – Velká Bystřice a Dětrichov nad Bystřicí – Valšov, zvýšení rychlosti do odbočky (ideálně na 80 km/h) na obou zhlavích žst. Valšov.

12) Valšov – Opava západ

Důvod: nutno udržet přestupní vazby v uzlu 00 v žst. Olomouc a dosáhnout uzlů 00 Valšov, výhodných směrových přestupních vazeb v Krnově, uzlu 00 Opava západ a dosáhnout vhodné koordinace dálkové a regionální dopravy na jednokolejné příměstské trati Opava východ – Ostrava Svinov.

Chybí: 4 min v úseku Valšov – Opava západ v každém směru.

Dosažení: požadavek nasazení nových vozidel ve výběrovém řízení, úpravy infrastruktury v úseku Valšov – Opava západ (osazení rychlostníků Vvyj a umožnění jízdy na Vvyj rychlostí až 80 km/h v úseku Valšov – Krnov a až na 100 km/h v úseku Krnov – Opava západ, jakož i odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Opava Západ – Opava Východ).

3.5.2 Opatření s 2. stupněm priority pro rozvoj dálkové dopravy**1) Praha – Kladno**

Důvod: jednokolejná neelektrizovaná trať a dlouhé traťové i staniční intervaly neumožňují zavést poptávce (potenciálu relace Kladno – Praha) odpovídající nabídku, napojení letiště Praha na železniční síť (synergický efekt nabídky v dálkové dopravě).

Chybí: dvoukolejná elektrizovaná trať s traťovou rychlostí 120 – 140 km/h umožňující jízdu v rychlostním profilu Vvyj (s nedostatkem převýšení až I = 150 mm).

Dosažení: realizace projektu „PRaK“.

2) Horní Police – Křižany

Důvod: nutno udržet oboustranné přestupní vazby v Ústí n.L. hl.n. mezi vlakem R ve směru Liberec a přípoji ze směru Cheb a Praha (vložené R) a zároveň dojet do uzlu 30 v žst. Liberec.

Chybí: 6 min v úseku Ústí n.L. hl.n. – Liberec v každém směru.

Dosažení: požadavek nasazení nových vozidel ve výběrovém řízení, změna míst křižování (nově žst. Horní Police a žst. Křižany), úpravy infrastruktury v úseku Horní Police – Křižany (osazení rychlostníků Vvyj a umožnění jízdy na Vvyj rychlostí až 100 km/h v maximální délce trati, omezení rychlostních propadů, zvýšení vjezdové/odjezdové rychlosti v žst. Česká Lípa rychlosti na mimošském zhlaví).

3) Brno – Česká Třebová

Důvod: omezující perónní intervaly kritické zejména v oblasti brněnské aglomerace, nemožné dosažení určité variability tras dálkové dopravy.

Chybí: plná peronizace zejména v žst. Adamov, dále Rájec-Jestřebí, Letovice, Březová nad Svitavou, Opatov.

Dosažení: plná peronizace uvedených stanic s prioritní realizací v žst. Adamov.

3.5.3 Opatření s 3. stupněm priority pro rozvoj dálkové dopravy

1) Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec

Důvod: Dosažení systémové jízdní doby 60 minut České Budějovice – Jindřichův Hradec, tj. uzlu v minutu 00 v Jindřichově Hradci, zkrácení jízdních dob Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec, dosažení systémového křižování spojů linky dálkové dopravy České Budějovice – Brno v uzlech České Budějovice, Veselí nad Lužnicí, Jindřichův Hradec, Kostelec u Jihlavy, Jihlava, Třebíč a Brno. Ve všech zmíněných uzlech by vznikly nové přípojové vazby, především ve Veselí nad Lužnicí v relaci Jindřichův Hradec – Praha a v Brně v relaci Třebíč – Břeclav, Hodonín a přestup na „Eurotakt“.

Chybí: 3 – 4 minuty jízdní doby v každém směru v uvedeném úseku tratě.

Dosažení: soustředěná systematická údržba, odstranění lokálních omezení NTR, umožnění jízdy v rychlostním profilu Vvyj (s nedostatkem převýšení I = 130 mm).

2) Kojetín – Kroměříž – Hulín

Důvod: potenciál pro zavedení linky Brno – Kroměříž – Zlín, rychlé a bezúvratové propojení krajských center v návaznosti na elektrizaci tratě Otrokovice – Vizovice.

Chybí: elektrizace.

Dosažení: elektrizace uvedeného úseku, odstranění lokálních omezení NTR a zvýšení traťové rychlosti v přímých úsecích, umožnění jízdy v rychlostním profilu Vvyj (s nedostatkem převýšení I = 130 mm).

3) Staré Město u U. H. – Luhačovice

Důvod: zrychlení relace Praha – Luhačovice, nasazení vozidel elektrické trakce pro předpokládaný soutěžní projekt.

Dosažení: elektrizace úseku Staré Město u U. H. – Luhačovice/Bojkovice město, možnost obratu rychlé regionální dopravy v zastávce Bojkovice město s využitím připravovaného projektu SŽDC v oblasti modernizace zabezpečovacího zařízení, zvýšení NTR v úseku Uherské Hradiště – Uherský Brod na 100 km/h, zvýšení rychlosti do odbočky z důvodu předpokládaného systémového křižování v žst. Kunovice a Hradčovice (80 km/h).

4) Hranice – Horní Lideč

Důvod: nutno udržet přestupní vazby v uzlu 00 v žst. Olomouc a dosáhnout směrových přestupních vazeb v žst. Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí a Púchov.

Chybí: 7 min v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč státní hranice v každém směru.

Dosažení: úpravy infrastruktury v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč (v úseku Špičky – Lhotka nad Bečvou byla V_{max} 100 km/h ještě v polovině 90. let, než došlo ke snížení na stávající traťovou rychlost 80 km/h; modernizací lze dosáhnout rychlosti 160 km/h v dominantním úseku mezi zast. Špičky a žst. Valašské Meziříčí; v ostatní části úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr. se jedná o úpravu infrastruktury a osazení rychlostníků Vvyj a umožnění jízdy na Vvyj rychlostí až 100 km/h, pro zvýšení kapacity a odstranění potenciálních konstrukčních konfliktů je vhodná poloperonizace žst. Vsetín).

5) Kostelec u Jihlavy – Třebíč

Důvod: Dosažení systémové jízdní doby 60 minut Kostelec u Jihlavy – Třebíč, tj. dosažení systémového křížování spojů linky dálkové dopravy České Budějovice – Brno v uzlech České Budějovice, Veselí nad Lužnicí, Jindřichův Hradec, Kostelec u Jihlavy, Jihlava, Třebíč a Zastávka u Brna. Ve všech zmíněných uzlech by vznikly nové přípojové vazby, především ve Veselí nad Lužnicí v relaci Jindřichův Hradec – Praha a v Brně v relaci Třebíč – Břeclav, Hodonín a přestup na „Eurotakt“.

Chybí: 7 – 8 minut jízdní doby v každém směru v uvedeném úseku tratě.

Dosažení: soustředěná systematická údržba, zvýšení traťové rychlosti ve vhodných úsecích (zejména Okříšky – Třebíč), odstranění lokálních omezení NTR, umožnění jízdy v rychlostním profilu Vvyj (s nedostatkem převýšení $I = 130$ mm).

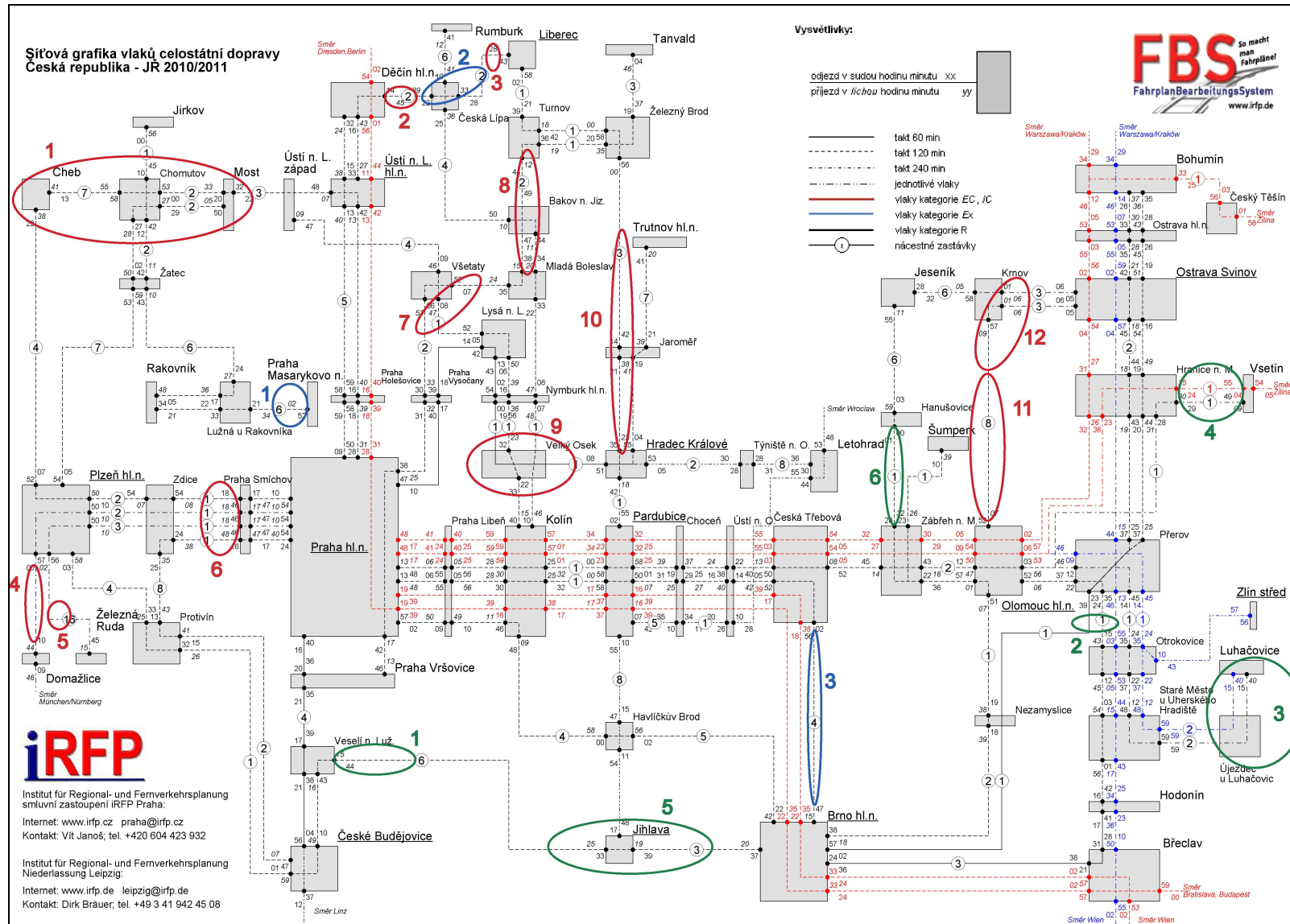
6) Zábřeh – Hanušovice

Důvod: nutno udržet přestupní vazby v uzlu 00 v žst. Olomouc a dosáhnout co nejužšího uzlu Olomouc (úsek Olomouc – Hanušovice včetně technologických operací v žst. Zábřeh na Moravě je omezující pro šířku taktového uzlu Olomouc a délku přestupních vazeb v Olomouci).

Chybí: 3 – 4 minuty jízdní doby v každém směru v uvedeném úseku tratě, nicméně každá ušetřená minuta se pozitivně projeví na šířce uzlu Olomouc.

Dosažení: soustředěná systematická údržba, odstranění lokálních omezení NTR, zvýšení traťové rychlosti, umožnění jízdy v rychlostním profilu Vvyj (s nedostatkem převýšení $I = 130$ mm).

Obr 8: Schematické znázornění dotčených úseků na infrastruktuře



4 Reakce na připomínky dotčených subjektů

Hlavní město Praha / organizátor ROPID	připomínka	vypořádání připomínky
1	<p>Nejzásadnější připomínky uplatňujeme k řešení vazby předložené koncepce dopravního plánu (především část 2.2) na požadavky na rozvoj infrastruktury z pohledu dálkové dopravy (část 3.5).</p> <p>Domníváme se totiž, že předložený materiál dostatečně nedbá již nyní existujících a v souvislosti s další modernizací koridorových úseků se neustále prohlubujících problémů kolize dálkové a regionální železniční dopravy v pražské aglomeraci. Přitom u popisu stávajícího stavu na jednotlivých linkách zpracovatel tyto zásadní problémy zmiňuje. (...) Lze tedy konstatovat, že zpracovatel materiálu u jednotlivých linek správně pojmenoval infrastrukturní problémy, které zde již nyní existují. V souvislosti s tím je zapotřebí poznamenat, že v případě tratí 011, 221, 231 a 171 se jedná o úseky v rámci České republiky nejvíce zatížené co do počtu vlaků i počtu přepravených cestujících, a to jak v dálkové, tak především v regionální dopravě. Bez nadsázky se zde jedná o desetitisíce cestujících přepravených denně po těchto tratích. Proto by se dalo očekávat, že řešení těchto v části 2.2 zmíněných infrastrukturních problémů zpracovatel přenesl i do navržených infrastrukturních opatření pro rozvoj dálkové dopravy (část 3.5). Nemilým překvapením pro nás je, že až na výjimky (trať Praha - Beroun, kde však lze s úspěchem pochybovat, zda příslušná modernizace je v současnosti připravována tak, aby dosažení zmíněného cíle vyhověla) se nutnost přijetí příslušných opatření v části 3.5 nevyskytuje, a to v rámci ani jednoho ze tří stupňů navržených opatření.</p> <p>Navrženy naopak jsou desítky dílčích opatření, které řeší zlepšení dálkové dopravy v okrajových částech sítě, kde vytížení vlaků dálkové, ale i regionální dopravy (co do počtu vlaků i z hlediska počtu cestujících) vykazuje o jeden až dva řády nižší výsledky, než na zmíněných tratích v okolí Prahy. Co jiného by mělo mít v rámci opatření pro rozvoj dálkové dopravy 1. stupeň priority, než řešení v materiálu popsané nevyhovující situace na</p>	<p>Částečně akceptováno, upozorňujeme předem na skutečnost, že část zabývající se infrastrukturou je fakultativní částí dopravního plánu. Právní předpisy ji nevyžadují a v celostátním plánu je zpracována nad rámec zákonných povinností. Z pohledu zpracovatele je ale logické, aby určité infrastrukturní akce, které jsou potřebné pro zkvalitnění dálkové dopravy, byly v závěru dokumentu navrženy.</p> <p>Infrastrukturní část materiálu obsahuje zejména opatření, která nejsou dosud sledována, a přesto lze indikovat, že budou mít výhodný poměr mezi náklady a výsledky pro dálkovou dopravu (což musí potvrdit ekonomické vyhodnocení). V žádném případě se nejedná o ucelený infrastrukturní plán resortu, ten může vzniknout jedině na základě průmětu všech požadavků v osobní i nákladní dopravě. V dopravním plánu Středočeského kraje a Prahy očekáváme uvedení všech akcí, které jsou ve Vašem stanovisku uvedeny a jejichž realizaci podporujeme. Stejně tak průjezdy velkými uzly např. Plzeň jsou předmětem naší podpory a jsou sledovány již v současné době, proto není nutné na jejich realizaci zvláště upozorňovat.</p> <p>Zároveň jsme nuceni upozornit na skutečnost, že modernizace tratí 011 a 221 již byla z převážné části provedena, a i když lze vyslovit určité pochybnosti o dostatečnosti modernizované infrastruktury, nebude z pohledu vlastníka infrastruktury, jehož práva zastupuje SŽDC, s.o., reálná a ekonomicky proveditelná revize těchto staveb. Problém požadavku Vaší společnosti na nepředjíždění vlaků dálkové dopravy by nepomohla řešit ani zcela jiná koncepce uspořádání stanic (snad s výjimkou poměrně významné problematiky polohy návštěvidel) a dosažení vyšší traťové rychlosti by bylo podle nám dostupných informací spojeno s vystoupením trasy s tečnového polygonu, což se v předměstské oblasti Prahy jeví jako mimořádně obtížné územně projednat.</p> <p>Zpracovatel nicméně přes uvedené skutečnosti vnímá jádro připomínky jako důvodné a je připraven doplnit do</p>

	<p>osobní dopravou nejzatíženější trati Praha - Kolín? Namísto toho jsou pro zpracovatele plánu prioritní opatření na vytížením okrajových linkách typu Ústí nad Labem - Liberec, Cheb - Nurnberg, Plzeň - Klatovy nebo Olomouc - Opava (k opatřením na linkách Praha - Tanvald se vyjádříme níže). Podobná situace je pak i u dalších stupňů priority, zejména pak 3. stupně (ze tří staveb 2. stupně priority se alespoň dvě z nich soustřeďují na tratě s relativně vysokým potenciálem poptávky). Domníváme se proto, že by zpracovatel materiálu měl zásadním způsobem přehodnotit důležitost staveb a do materiálu zahrnout s nejvyšší prioritou především ta opatření, která povedou ke zlepšení stavu na hlavních a nejvytíženějších linkách. V souvislosti s tím by se zpracovatel měl daleko hlouběji věnovat také otázce interakce navržených opatření v dálkové dopravě na jednotlivých linkách s regionální dopravou.</p>	<p>infrastrukturní části, že podporuje modernizaci radiálů do Prahy se zohledněním specifík husté příměstské dopravy, jak již uvedl u jednotlivých linek. Zpracovatel se rovněž plně ztotožňuje s názorem, že těmto otázkám by v celkové infrastrategii měla být věnována dominantní pozornost.</p> <p>Zároveň ale nevidí v žádném případě jako podružené zajištění přestupní vazby Nürnberg - Ústí nad Labem v Chebu, které je podmíněno infrastrukturními opatřeními na dotčených traťových úsecích či přípojovéh návaznosti v žst. Klatovy, které v konečném důsledku ovlivňují cestovní doby přes tento uzel ve všech přilehlých traťových úsecích.</p> <p>Přes veškerý respekt k významu regionální dopravy se však zpracovatel domnívá, že interakci s regionální dopravou by se měly věnovat zejména dopravní plány regionálních objednatelů, samozřejmě po případném projednání s MD, neboť těmto objednatelům jsou nejlépe známy přesné koncepční záměry v oblasti regionální dopravy, nikoli MD.</p>
<p>2</p>	<p>Změny časových poloh některých linek o cca 30 minut v souvislosti se změnami na lince R14. S problematikou zmíněnou v závěru předchozího odstavce souvisí také navržené dopravní opatření na linkách R10 a R21 plánované od prosince 2014. V souvislosti s ukončením plnění nabídkového řízení platného na lince R14 Pardubice - Liberec od roku 2006 a z důvodu zvýšení využití nasazených vozidel na této lince zpracovatel doporučuje její vozební provázání s linkou R15 Ústí n. L. - Liberec a zároveň navrhuje změnu časové polohy této linky o 30 minut. (...) V souvislosti s tím navrhuje z důvodu zajištění přípojových vazeb i rozsáhlé úpravy na souvisejících linkách, (...) zmíněné linky R10, R21 a R22 by měly dle návrhu zpracovatele v souvislosti se změnami na lince R14 rovněž změnit svoji časovou polohu o 30 minut.</p> <p>Takový zásah však při současné vzájemné provázanosti celého systému dálkové a regionální dopravy, v souvislosti s nutností využívání společných úseků včetně jednokolejných tratí a kapacitně vyčerpaných dvoukolejných tratí a v souvislosti s vhodností zajištění vzájemných přípojů znamená nutnost změny časových poloh vlaků regionální dopravy o 30 minut. V některých případech i sama dálková doprava naráží</p>	<p>Vysvětleno, v materiálu je uvedeno, že se jedná o variantní řešení, které objednatel dálkové dopravy v konzultacích s regionálními objednateli zvažuje. Nejedná se o definitivní rozhodnutí a MD bere na vědomí negativní pozici hl. m. Prahy (organizátora, společnosti ROPID) k této koncepční změně.</p> <p>S ohledem na skutečnost, že dosud probíhají jednání o případné změně provozního konceptu, je uvedená otázka v konceptu dopravního plánu pouze naznačena. V žádném případě není hlavní předností úspora jednoho vozidla, lze vysledovat řadu příznivých dopadů, které v konceptu dopravního plánu nebyly blíže uvedeny (např. poloha R14 v Liberci, která je příznivá pro Liberecký kraj, průvoz R11 přes Prahu, který je méně kolizní než v současném stavu). S ohledem na skutečnost, že uvedená problematika je právě diskutována, je pravděpodobné, že do konečného rozhodnutí o volbě varianty pro účely nabídkového řízení budou souběžně rozpracovávány obě varianty dopravního řešení, jak variant s „konzervativním“ vedením vlaků, tak i „alternativní“ varianta, která v prostoru cca ohraničeném Českou Lípou/Libercem, Nymburkem a Pardubicemi (v případě R21a R11 Prahou) bude ve fázovém posunu o 30'. V současné době zpracovatel provádí sběr pozitivních a negativních dopadů</p>

	<p>na nevhodnost takového opatření, když není navržen posun linky R23 Kolín - Ústí nad Labem, a tak by došlo k rozvázání přípojí mezi linkami R21 a R23 ve Všetatech. Podobně by došlo k rozvázání stávajících přípojí v Kolíně, protože na linkách směřujících z Prahy na východ ke změně časové polohy o 30 min. nedojde.</p> <p>Existence časového posunu linek R10, R21 a R22 při současném ponechání stávající polohy linky R23 přitom již na první pohled přenáší problém se zajištěním vůbec nějakého průvozu linek S2 a S20 v úseku Nymburk - Praha, nemluvě o zhoršení stávajících přípojí z linky S2 na dálkové vlaky ve stanici Kolín.</p> <p>Nejzásadnějším problémem je však nutnost změny časových poloh na všech regionálních tratích v rozsáhlé oblasti "od Děčína po Orlické hory" o 30 minut. Nechceme nijak předjímat názor ostatních objednatelů regionální dopravy, nicméně dle našich zkušeností jsou cestující využívající železniční dopravu do zaměstnání či škol velmi citliví na takové posuny. Po zavedení stávajícího taktového systému musely být v lokalitách, kde polohy vlaků nevyhovovaly začátkům a koncům pracovních dob či školního vyučování, zřízeny autobusové linky. Při posunu celého systému o 30 minut lze jen těžko předpokládat návrat těchto cestujících z autobusů zpět na vlaky a naopak lze očekávat velký tlak na zajištění náhradní neželezniční dopravy pro stávající cestující, kterým nové časové polohy nebudou vyhovovat. Otázkou tedy zůstává, zda takové řešení má vůbec nějakou smysluplnost.</p> <p>Vyslovujeme proto vážné obavy, že ekonomický efekt získaný ušetřením jedné až dvou náležitostí na lince R14 by mohl být zmařen odklonem části cestujících od veřejné železniční dopravy, a to v segmentu dálkové i regionální dopravy. V neposlední řadě je zřejmé, že navržené změny se musí odrazit i v návazné autobusové dopravě, a to s obdobnými dopady. (...) Nelze totiž v případě taktových systémů nadřazovat za každou cenu efektivitu náležitostí na lince zájmům zajištění kvalitní dopravní obsluhy.</p> <p>Z těchto důvodů proto s navrženým řešením připravovaným na prosinec 2014 zásadně nesouhlasíme a žádáme o jeho přehodnocení v rámci předloženého</p>	<p>případného posunu jako v dálkové tak v regionální dopravě, na což je časový prostor do vypsání nabídkového řízení, které se předpokládá v průběhu roku 2012. MD je připraveno se rozhodnout o volbě řešení na základě posouzení přínosů a negativ řešení pro všechny zúčastněné partnery (objednatele), nejen pro dálkovou dopravu. Pokládá za klíčové otevřeně informovat jiné objednatele o tomto záměru s tím, že partnerští objednatelé (zejména Královéhradecký a Liberecký kraj, dále též další objednatelé) k němu mohou uvést svůj názor.</p> <p>K některým uvedeným připomínkám se lze vyjádřit již v tomto materiálu. Pokud se týče rozvázání současných přípojných vazeb ve Všetatech a Kolíně, uvádíme, že vazba mezi Ex3 a R22 není plánovaná, ale spíše vhodně vzniklá vazba (R22 je odvozena od jiných výchozích podmínek než z uzlu Kolín). Rovněž ve Všetatech je MD připraveno navrhnout variantní způsob řešení přípojných vazeb.</p> <p>S ohledem že linka je posunuta právě o 30' a interval regionální dopravy je rovněž 30', mělo by být fázové posunutí R10 a R21 o 30' vliv pouze na vlaky vloženého ramene. V případě, že by toto posunutí bylo reálné, bylo by samozřejmě ze strany MD diskutováno s Vaší společností zejména ohledně polohy linky R23, která je ve vztahu k regionální dopravě skutečně problematická, nicméně kde lze nesporně najít řešení přijatelné pro všechny zúčastněné strany.</p> <p>Obecně z pozice objednatele dálkové dopravy nelze přijímat názor, že při zavedení taktového jízdního řádu je zcela lhostejný počet náležitostí, je vždy třeba zohledňovat oba faktory, tedy cenu vozidel a způsob zajištění dopravy (včetně regionální). Tento faktor je velmi významný zejména v případě této linky, která již byla jednou soutěžena, a to za velmi výhodnou úroveň kompenzace – která se pravděpodobně již nebude opakovat. Má-li být existující finanční rámec udržitelný pro stávající rozsah dopravy na lince, je nutno hledat maximálně hospodárný provozní koncept. Domníváme se, že je lépe udržet provoz v časovém posunu, než ve stávající poloze, avšak s nutností redukce počtu spojů. Zároveň – přes potřebu projednání a mimořádně citlivý přístup dálkové dopravy uplatňovaný k vlakům PID i jiných rozvinutých regionálních systémů – viz tolerované přírážky na několika příměstských tratích – nepokládáme za</p>
--	--	--

	<p>materiálu. Pokud jsou z pozice objednatele dálkové dopravy zapotřebí změny na linkách R14 a R15 (a souhlasí-li s nimi regionálně příslušní objednatelé regionální dopravy), pak nechť se tyto změny odehrají bez dopadů na změny rámcových časových poloh na linkách R10, R21 a vzhledem k interakci s linkou S2 též na lince R22. Samozřejmě tím zřejmě dojde k rozvázání přípojových vazeb v rámci dálkové dopravy (především ve stanicích Turnov a Česká Lípa), avšak je věcí objednatele dálkové dopravy, aby zhodnotil výhody a nevýhody obou variantních řešení. Jedině tímto způsobem bude zajištěna minimalizace dopadů na regionální dopravy vlaky zařazené do PID.</p> <p>V souvislosti s tím je pak samozřejmě nutné příslušné dopady promítnout i do části 3.5, kde v rámci infrastrukturních opatření mohou být přehodnocena navržená opatření v úsecích Turnov - Neratovice a případně též velké množství opatření navržených za účelem zajištění nového provozního konceptu na linkách R14 a R15. Náhradou za tato opatření navrhuje zařadit z hlediska dopadu významně důležitější opatření na tratích v pražské aglomeraci (viz bod 1 těchto připomínek). Nabízí se také zvážit možnost řešit neuspokojivou situaci s využitím náležitostí na lince R14 úpravami infrastruktury v okrajových úsecích Turnov - Liberec a Dvůr Králové nad Labem - Pardubice, kde by případné zkrácení cestovních dob ve spolupráci s nasazením trakčně vhodnějších vozidel mohlo přinést zefektivnění provozu linky R14 i bez nutnosti rozvrácení stávajícího systému dopravní obsluhy na tak rozsáhlém území.</p>	<p>možné, aby jednotlivé kraje kladly kategorické požadavky na polohu tras dálkové dopravy, které jsou zčásti i předmětem Vašeho stanoviska, neboť úkolem objednatele dálkové dopravy je – vedle co možná nejlepšího provázání s regionální dopravou – garantovat soudržnou síť. Pokud má regionalizace fungovat, musí regionální objednatelé dohlédnout i za hranice svých krajů, aby si uvědomili síťový význam svých některých rozhodnutí a vnímali důsledky požadavků v regionální dopravě pro celistvý systém železnice v ČR.</p> <p>Souhrnem uvádíme, že v současné době probíhá projednávání s jinými kraji, které ukáže, zda je uvedený posun reálný či nikoli. Je standardní, že na tuto možnost v dopravním plánu upozorníme. Konkrétní projednání s Vaší společností bude namístě, pokud se ukáže relevance řešení z hlediska jeho realizace ke GVD 2015, což v tuto chvíli nelze předjímat. Pokud to bude reálné, dojde k řádnému bilaterálnímu projednání.</p>
3	<p>Dopad změn časových poloh vlaků dálkové dopravy po dokončení modernizace III. a IV. koridoru.</p> <p>Podobný dopad na vlaky zařazené do PID budou zřejmě mít i opatření připravovaná ve výhledu i na linkách R6 Praha - Plzeň - Cheb (a v návaznosti na to na lince R26 Praha - Příbram - České Budějovice) a R7 Praha - České Budějovice po dokončení modernizačních prací na III., resp. IV. tranzitním železničním koridoru. I zde lze očekávat významné časové posuny poloh vlaků dálkové dopravy, což si vynutí i změny poloh vlaků regionální dopravy na těchto silně vytižených tratích a na tratích na ně navazujících. V tomto případě tento požadavek dálkové dopravy daný</p>	<p>Částečně akceptováno, v tomto případě je však třeba očekávat nevariantní realizaci uvedených opatření a připravit se na tyto změny. MD upozorňuje na skutečnost, že i když podporuje naprostou většinu opatření, navržených Studií obsluhy hl.m. Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob, není jejími závěry vázáno a rovněž nepokládá za racionální možnost její závěry zcela přejmout – již z důvodu zajištění financování z rozpočtu kapitoly 327 Ministerstvo dopravy – v případě dálkové dopravy a soudržnosti sítě v jiných krajích, kam má koncepce dopravy v Pražské aglomerační oblasti zásadní přesahy. Zároveň uvádíme, že vysoce oceňujeme zpracování této studie. Ze strany</p>

	<p>zkrácením jízdních dob po modernizaci tratí bereme na vědomí, avšak požadujeme jeho včasné a korektní projednání s regionálními objednateli a žádáme, aby plánované změny nevedly ke zhoršení kvality regionální obsluhy především u silně vytižených linek S7 a S9.</p> <p>Zásadním požadavkem zde i nadále zůstává nepředjíždění vlaků regionální dopravy vlakem dálkové dopravy v úseku Praha - Beroun, resp. Praha - Benešov spojené se zbytečným prodlužováním pobytu v nácestných stanicích nad rámec časů nutných pro výstup a nástup cestujících a dále nutnost zajištění obousměrných přípojů ve stanicích Zadní Třebañ, resp. Čerčany. V ideálním případě bychom přivítali uvedení regionální dopravy do souladu s přijatými koncepčními materiály, především se Studií obsluhy hl.m. Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob. Tím miníme především vedení striktně zastávkových vlaků ve špičkách pracovního dne v pravidelných intervalech (typicky 15 minut na krátkých ramenech).</p> <p>Kromě toho bychom uvítali, aby změna provozního konceptu na tratích 171 a 221 byla provedena skokově najednou v okamžiku dokončení modernizace celého koridoru. Vzhledem k velmi rozsáhlé vzájemné provázanosti autobusových linek navazujících na železnici (a linek s nimi dále souvisejících) v oblasti mezi tratěmi 011, 221 a Vltavou i v oblasti kolem tratí 171 není možné prakticky každoročně měnit časové polohy celého systému v závislosti na aktuálním stavu rozpracovanosti železničních koridorů v lokalitách vzdálených desítky až stovky kilometrů od oblasti obsluhované PID. Dle našich poznatků jsou tyto opakované změny vnímány cestující veřejností i představiteli dotčených obcí/měst velmi negativně a vedou až k požadavkům žádajícím náhradu kombinované obsluhy autobus - vlak na čistě autobusovou obsluhu. Koordinátorovi IDS pak činí velmi velké potíže neustále přesvědčovat občany i obce/města o smysluplnosti myšlenky integrovaného dopravního systému.</p>	<p>připomínkového místa zpracovatel pokládá za vstřícné a vhodné, aby její aktualizace ve formě dopravního plánu byla s MD ve standardních termínech projednána.</p> <p>K Vašemu apriornímu požadavku na zákaz jakéhokoli předjíždění v příměstské oblasti Prahy zaujímáme následující stanovisko: na jedné straně akceptujeme jeho relevanci a budeme nadále usilovat o jeho naplnění v případech, kdy je to možné; na druhé straně uvádíme, že není možné naplnění tohoto požadavku garantovat absolutně. V některých případech, například tehdy, pokud vede k nestandardnímu intervalu, pokládáme absolutní naplnění tohoto požadavku za každou cenu za kontraproduktivní a dlouhodobě neudržitelné. MD si například dokáže za určitých podmínek – bude-li to nutné – představit předjíždění určitých vlaků dálkové a regionální dopravy v žst. Říčany. Souhrnem proto očekáváme zrealnění pozice objednatele regionální dopravy, při současné akceptaci tohoto požadavku v možných a reálných případech.</p> <p>Připojujeme se k požadavku na skokové změny, nicméně upozorňujeme na skutečnost, že k dokončování infrastruktury bude docházet postupně, a proto nelze vyloučit časové změny R6 při dokončování těchto prací. S ohledem na skutečnost, že Ex6 bude vyžadovat dodatečné finanční prostředky, není možné v tuto chvíli rozhodnout, zda dojde k jejímu zavedení skokově (což je rovněž námi upřednostňovaná varianta), nebo po ucelených částech. Způsob zavedení Ex6 bude třeba řešit následovně, v tuto chvíli otevřeně uvádíme, že financování není zajištěno.</p>
4	<p>Tarif a odbavení cestujících při otevírání trhu v dálkové dopravě Dalším okruhem našich výhrad je problematika výběrových řízení v dálkové dopravě. Myšlenku otevírání trhu v</p>	<p>Částečně akceptováno, uvedený proces v současné době probíhá souběžně. V rámci schválení materiálu „Harmonogram otevření trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční</p>

	<p>dálkové dopravě rozhodně nemíníme jakkoli zpochybňovat a jako takovou ji vítáme. V materiálu nazývajícím se Celostátní plán dopravní obsluhy území však postrádáme detailní řešení tarifní problematiky při otevírání trhu. Je mu věnován pouze jeden obecný odstavec v části 3.3). Vzhledem k prvním zkušenostem se vzájemnými vztahy jednotlivých dopravců při otevření trhu v dálkové neobjednávané dopravě.</p> <p>Na zkušenostech vztahu mezi Českými drahami a Regiojetem u komerční relace Praha – Ostravsko vidíme, že dopravci sami nejsou schopni rozumné dohody v otázce odbavení cestujících a tarifu. Zatímco u komerční dopravy jsou takové excesy omluvitelné (byť ne správné a je otázkou, zda by MD ČR nemělo zvážit nějaký adekvátní zásah), domníváme se, že v dopravě objednávané v zájmu státu (či kraje) není možné takové postupy schvalovat a je zapotřebí jim včas zamezit. Tato problematika se přitom nejvíce dotýká právě občanů hl.m. Prahy a přílehlého regionu, protože přímo do Prahy míří 15 z 29 linek dálkové dopravy, ve středočeském regionu pak působí další tři linky dálkové dopravy. Po otevření trhu se může reálně stát, že na těchto linkách může působit několik různých dopravců, každý s vlastním tarifem a každý s vlastním způsobem odbavení cestujících (třeba i v jiných lokalitách mimo nádraží, nelze očekávat, že ve všech stanicích budou pokladny několika železničních dopravců). V případě některých tratí (zejména 011, ale také 171) hrozí, že zde bude působit dokonce i více dopravců v rámci jedné tratě.</p> <p>Domníváme se proto, že by se v tomto materiálu mělo MD ČR jednoznačně vyjádřit, jakým způsobem předpokládá řešení tarifní problematiky a odbavení cestujících při otevírání trhu. Zatímco v regionální dopravě úlohu tohoto subjektu úspěšně sehrávají především koordinátoři integrovaných dopravních systémů, na celostátní úrovni podobná instituce chybí. Na příkladu konkurenčního boje na relaci Praha - Ostravsko lze již nyní soudit, že na libovůli dopravců nelze tyto otázky ponechat (i sama otázka vzájemného uznávání jízdních dokladů mezi jednotlivými drážními dopravci je velmi složitá a její respektování závisí na vůli dopravců a může vést k neočekávaným reakcím jednotlivých konkurentů),</p>	<p>dopravy“ uložil ministr dopravy předložit do porady ministra materiál, který bude řešit návrh spolupráce mezi dopravci v oblasti tarifu. Shodujeme se s připomínkovým místem na tom, že je na místě obava z dalšího směřování tarifu v případě otevření trhu („<i>musíme vyslovit určitou obavu z dalšího směřování dálkové dopravy v oblasti odbavení cestujících i u dálkové dopravy objednávané v případě otevření trhu</i>“) a souhlasíme, že je třeba uvedenou problematiku neprodleně řešit. Zároveň však odmítáme, aby tato obava zablokovala proces otevření trhu, neboť bude v určité míře přítomná vždy. Připomínku tedy neakceptujeme v části („<i>vyřešení tarifních otázek a otázek odbavení cestujících je při otevírání trhu klíčové a trh nelze otevřít bez předchozího uspokojivého řešení této problematiky</i>“) a ani ji akceptovat v této části nemůžeme vzhledem k rozhodnutí vlády otevření trhu veřejných služeb usnesením č. 423/2011, které obsahuje i konkrétní časový harmonogram a které je pro MD jako ústřední orgán státní správy závazné.</p> <p>V současné době se připravuje předložení materiálu do porady ministra dopravy, jehož obsahem bude návrh řešení, spočívající v tom, že (1) zadávací podmínky v nabídkových řízeních budou vyžadovat, aby mezi dopravci zajišťujícími veřejné služby v dálkové a nadregionální dopravě docházelo ke konkrétně vymezené spolupráci v oblasti tarifu (2) MD připraví vlastní návrh smlouvy o tarifní spolupráci (3) podmínky kooperace budou předjednány i se společností České dráhy. V případě schválení tohoto postupu budou nastaveny další procesní kroky. Tyto kroky budou vymezeny i v tomto materiálu v reakci na tuto připomínku podrobněji.</p> <p>Pokud se týče zřízení celostátního koordinátora, lze souhlasit, že v ČR tato instituce, oddělená od výkonu státní správy, včetně výkonu vlastnických práv k akciové společnosti České dráhy, dosud chybí. Je však zároveň skutečností, že tato agenda může být vykonávána krátko- až střednědobě i MD přímo a zároveň je třeba upozornit na skutečnost, že založení celostátního koordinátora je spojeno s určitými finančními nároky a v současné době rozpočtové napjatosti není reálné.</p> <p>Možnost zřízení koordinátora bude v materiálu uvedena.</p>
--	---	--

	<p>protože by velmi snadno mohlo dojít během několika let k úplné destrukci systému.</p> <p>Bylo by proto vhodné, aby se MD ČR ještě před otevřením trhu zabývalo v části 3.3 naznačeným ustavením instituce, která by koordinovala určitý integrovaný systém dálkové dopravy – národního koordinátora. Tato instituce by pak měla řešit jak otázku jednotného tarifu dálkové dopravy včetně odbavení cestujících, tak jeho provázání s vlaky regionální dopravy. Instituce by zajistila i efektivní spolupráci státu (dálkové dopravy) s kraji (regionální doprava), řešila by problematiku zařazení vlaků dálkové dopravy do IDS a mohla by se snadno vyjadřovat i k infrastrukturním otázkám. Tuto roli může sehrát i přímo MD ČR, avšak celá problematika se jeví velmi široká a zasluhující zřízení národního koordinátora. Domníváme se však, že vyřešení tarifních otázek a otázek odbavení cestujících je při otvírání trhu klíčové a trh nelze otevřít bez předchozího uspokojivého řešení této problematiky.</p>	
5	<p>Dálková autobusová doprava. V předloženém materiálu nám zcela chybí určení postoje státu k problematice dálkové autobusové dopravy. Tento druh dopravy není z pozice MD ČR objednávan (byť v ČR evidentně existují relace, kde by zajištění obsluhy státem garantovanou dálkovou autobusovou dopravou mohly mít smysl), avšak komerční autobusové linky v mnoha případech velmi významně dálkovou železniční dopravu ovlivňují. Celostátní plán dopravní obsluhy území by tedy dle našeho názoru měl zaujímat stanovisko k této dopravě, především pak k otázkám řešení souběžné dopravy atd.</p>	<p>Neakceptováno. Uvedený materiál není určen k návrhům legislativních změn. Podle současné právní úpravy MD není oprávněno objednávat dopravní služby v oblasti veřejné linkové dopravy a není ani příslušné vydávat licence ve vnitrostátní veřejné linkové dopravě.</p>
Jihomoravský kraj / organizátor KORDIS	přípomínka	vypořádání připomínky
6	<p>Vymezení přepravních potřeb 1.3. Základní charakteristika metropolitních regionů v ČR Počet obyvatel Brněnského metropolitního regionu je cca 580 tis. obyvatel, z toho: - město Brno 370 tis. obyvatel - 90 % okresu Brno- venkov (bez záp.okraje a obcí převedených z okresů Žďár nad Sázavou, Blansko, Břeclav) 150 tis. obyvatel - část správního obvodu pověř. obce Blansko (Adamov, Křtiny, Jedovnice, Lipůvka,...) 35 tis. obyvatel - správní obvod pověřené obce Slavkov a</p>	<p>Neakceptováno. Jak je uvedeno v pozn. 10 na str. 7, počet obyvatel jednotlivých metropolitních regionů je orientační vzhledem způsobu jejich vymezení a neostrosti hranic. Hodnoty uvedené v textu nicméně vycházejí z publikace uvedené v pozn. 7 na str. 5, konkrétně strany 92 publikace. Zpracovatel nepovažuje za vhodné, aby byla na základě požadavku připomínkového místa navýšena uvedená hodnota, která vychází</p>

	část správního obvodu pov. obce Rousínov 25 tis. obyvatel	z pramenného díla.
7	<p>Možnosti dopravní infrastruktury při zabezpečování přepravních vztahů v ČR Dopravní infrastruktura tratě Okříšky – Znojmo je skutečně jen obtížně konkurenceschopná silniční dopravě. Konkurenceschopnost železnice je však velmi problematická v několika dalších relacích, které dálkovou dopravou obsluhovány jsou. Město Znojmo zůstává největším městem v ČR neobsluhovaným systémem dálkové dopravy (pomineme-li některá města v ostravském a ústeckém metropolitním regionu obsluhovaná hustou regionální dopravou). Tento stav považuje Jihomoravský kraj za dlouhodobě neudržitelný. Možné výhledové řešení: krátká hybridní naklápací jednotka, v Jihlavě se svěsí s obdobnou elektrickou jednotkou.</p>	<p>Neakceptováno. Zpracovatel se s předkladatelem připomínky ztotožňuje v tom, že Znojmo by mělo být obsluhováno s ohledem na svou velikost a význam dálkovou dopravou v případě disponibilní infrastruktury a v případě disponibilních finančních prostředků. V současné době je však třeba uvést, že infrastruktura v relevantním dálkovém spojení (zejména Praha – Znojmo) neumožňuje dosáhnout konkurenceschopných jízdních dob vzhledem k silniční dopravě, přičemž rozdíly jsou v řádu více než 60' (např. jízdní doba autobusu 3 hodiny, jízdní doba vlaku 4 ½ hodiny). V takové situaci nemá smysl požadovat zavedení vlaku dálkové dopravy. Dále uvádíme, že na tento projekt nejsou k dispozici ani odpovídající finanční prostředky.</p>
8	<p>Linka Ex3 Berlin – Praha – Brno – Wien / Bratislava Drobné korekce trasy: Při přípravě jízdního řádu 2011/2012 se vycházelo z předpokladu, že trasy jsou v Břeclavi definitivní i pro stav s novým nádražím Wien Hbf. Jihomoravský kraj upozorňuje, že kromě uzlu Brno je nedostatek kapacity i v úseku Hrušovany u Brna – Brno hl.n. a Brno-Maloměřice – Adamov (a pokud jde o výluky, tak až po stanici Rájec-Jestřebí).</p>	<p>Souhlasíme, není zřejmá konkrétní připomínka, změny se týkaly GVD 2012, nelze vyloučit minutové změny ani v dalších letech, jakkoli bude MD usilovat o maximální stabilitu.</p>
9	<p>Linka R8 Brno – Ostrava – Bohumín Jihomoravský kraj upozorňuje na vysokou nestabilitu linky danou enormní četností ne zcela využitých výluk. Vzhledem k síle přepravního proudu je žádoucí postupné doplnění chybějících vlaků v 60 minutovém taktu. Jihomoravský kraj se ztotožňuje se závěrem ponechání současné časové polohy linky z důvodu: - stability přípojové vazby R8 / R11 v Brně hl.n. - přípojových vazeb IDS JMK ve Vyškově Oběhová provázanost linek R8 a R9 je zde zmíněna, není však respektována v harmonogramu otevírání trhu. V čase zahájení plnění první z obou linek (R9 v roce 2018) nebude kapacitní uzel Brno pravděpodobně k dispozici. Jihomoravský kraj postrádá požadavek na nasazení zásadně modernizovaných vozů již v krátkodobém výhledu.</p>	<p>Částečně akceptováno, text bude upraven ve smyslu připomínky s výjimkou požadavku na průvoz R8/R9, který není v souladu s dokumentem „Harmonogram otevření trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy“, který schválila vláda svým usnesením č. 423/2011. Pokud se týče zatížení žst. Brno, objednatel dálkové dopravy si uvedený problém uvědomuje a je připraven v rámci přípravy nabídkového řízení tuto skutečnost s objednatel regionální dopravy řešit s cílem minimalizace dopadů na regionální dopravu v souvislosti s omezením infrastruktury brněnského hlavního nádraží.</p> <p>Zároveň uvádíme, že nasazení modernizovaných vozidel bude spojeno se zahájením plnění nového dopravce v rámci nabídkových řízení, nelze požadovat nová vozidla u dopravce, který bude plnit (v případě že nezvítězí v nabídkovém řízení) pouze po omezenou dobu, která není srovnatelná s odpisovou dobou nových ani</p>

		modernizovaných vozidel.
10	<p>Linka R9 Praha – Havl.Brod – Brno / Jihlava Jihomoravský kraj postrádá požadavek na nasazení zásadně modernizovaných vozů již v krátkodobém výhledu. Jihomoravský kraj postrádá požadavek na Vvyj = 110 v rámci obnovy železničního svršku tratě Brno – Havl.Brod a nástupiště výšky 550 mm nad TK alespoň v rychlíkových a dalších významných stanicích.</p>	<p>Neakceptováno, k nasazení zásadně modernizovaných vozů viz předchozí připomínka, pokud se týče infrastruktury, nejedná se o prioritní požadavek dálkové dopravy (na této trati nejsou s ohledem na přizpůsobení regionální dopravě dosahovány ani rychlostní možnosti současné tratě).</p>
11	<p>Linka R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň Jihomoravský kraj upozorňuje na vysokou nestabilitu linky s negativními dopady na linku S4 IDS JMK. Do budoucna žádá Jihomoravský kraj o stanovení pravidel provázení zpožděných rychlíků linky R11. Přesun taktových uzlů do vhodnějších bodů: Okříšky, Zastávka u Brna – rozpor s částí 3.5.2., kde se uvádí Třebíč, Brno. Jihomoravský kraj postrádá požadavek na dílčí zvýšení kapacity omezujícího úseku Zastávka – Rapotice – mj. cestou „rozumného“ zvýšení traťové rychlosti v tomto úseku a dále požadavek na modernizaci staničních zabezpečovacích zařízení. Jihomoravský kraj upozorňuje na nutnost zachování výhybny Vladislav, vzhledem k četným nepravidłnostem na lince. Po realizaci stavby Brno – Zastávka by linka měla nově zastavovat ve vybudované zastávce Brno-Starý Lískovec.</p>	<p>Částečně akceptováno, pravidla na průvoz zpožděných vlaků nepokládáme za vhodné zahrnovat do předloženého materiálu, děkujeme za upozornění na chybu s ohledem na návrh požadovaných taktových uzlů. Pokud se týče dodatečných požadavků na infrastrukturu, nejsme s nimi v jakémkoli rozporu a navrhuje je zapracovat do dopravního plánu Jihomoravského kraje.</p>
12	<p>Linka R12 Brno – Olomouc – Šumperk – Jeseník Jihomoravský kraj upozorňuje na vysokou nestabilitu linky, danou enormní četností ne zcela využitých výluk. Jihomoravský kraj upozorňuje na zásadní důležitost udržení křižování linky v S:00 ve Vyškově pro přípojové návaznosti IDS JMK. Oběhová provázanost linek R12 a R19 je zde zmíněna, není však respektována v harmonogramu otevírání trhu. V čase zahájení plnění první z obou linek (R19 v roce 2018) nebude kapacitní uzel Brno pravděpodobně k dispozici. Jihomoravský kraj postrádá požadavek na nasazení zásadně modernizovaných vozů již v krátkodobém výhledu.</p>	<p>Částečně akceptováno, text bude upraven ve smyslu připomínky s výjimkou požadavku na průvoz R12/R19, který není v souladu s dokumentem „Harmonogram otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy“, který schválila vláda svým usnesením č. 423/2011. Pokud se týče zatížení žst. Brno, objednatel dálkové dopravy si uvedený problém uvědomuje a je připraven v rámci přípravy nabídkového řízení tuto skutečnost s objednatelem regionální dopravy řešit s cílem minimalizace dopadů na regionální dopravu v souvislosti s omezením infrastruktury brněnského hlavního nádraží.</p> <p>K nasazení modernizovaných vozidel viz vypořádání předchozích připomínek – MD předpokládá jejich nasazení v průběhu otevírání trhu veřejných služeb.</p>
13	<p>Linka R13 Brno – Břeclav – Otrokovice</p>	<p>Částečně akceptováno, MD však</p>

	<p>- Olomouc Jihomoravský kraj žádá o respektování regionálních přípojů IDS JMK: - Břeclav: linka S8 směr – Znojmo (do zlepšení stavu infrastruktury Břeclav – Mikulov velmi napjaté) - Zaječí, Šakvice: je nežádoucí vysunout bod míjení vlaků obou směrů severně od Šakvic. - v této souvislosti Jihomoravský kraj upozorňuje, že z pohledu přípojových vazeb IDS JMK má zásadní význam udržení stávající časové polohy (Šakvice v L:00). Případný časový posun linky o 60 minut by přinesl významné zhoršení přípojových vazeb a dopravní obslužnosti v podstatné části Břeclavska. K požadavku nasazení řídicích vozů řady 961 doplnění: žádoucí je dále nasazení modernizovaných vozů již v krátkodobém výhledu.</p> <p>V materiálu uvedené předpokládáné zkrácení pobytu v žst. Břeclav ze současných 7 minut o 5 minut po zavedení řídicích vozů řady 961, znamená předpokládaný pobyt ve stanici 2 minuty. V případě obsazení jedním strojvedoucím považujeme čas 2 minuty za nedostatečný, neboť strojvedoucí bude muset po zastavení provést předepsané úkony spojené s opuštěním svého stanoviště, přejít na opačný konec vlaku a zde opět „oživit stanoviště“ - obnovit řízení vlaku.</p>	<p>upozorňuje na skutečnost, že není možné koncepci dálkové dopravy plně určovat regionálními požadavky, bez přesahu do sousedních regionů. MD si plně uvědomuje význam uzlu Šakvice, jakož i význam vazby Mikulov - Olomouc pro Jihomoravský kraj i pro systém veřejné dopravy jako celek, ale zároveň uvádí, že musí brát v úvahu i těsnost zajištění přestupních vazeb např. v železniční stanici Olomouc hl.n., resp. obrat v železniční stanici Brno hl.n. I pro objednatele dálkové dopravy je zajištění přestupní vazby Znojmo – Břeclav – Olomouc (Hodonín, Otrokovice) významné, a proto je v souhlasném zájmu obou objednatelů třeba věnovat pozornost stavu infrastruktury v úseku Mikulov – Břeclav.</p> <p>Obecně však uvádíme, že má-li být regionalizace veřejné dopravy úspěšná, je nezbytné, aby objednatelé regionální dopravy vnímali jak místní požadavky a tvorbu sítě, tak i požadavky celkové soudržnosti v rámci celé České republiky. MD pokládá za nezbytné tento požadavek dále akcentovat.</p> <p>K nasazení modernizovaných vozů před nabídkovým řízením – viz vypořádání předchozích připomínek.</p>
<p>14</p>	<p>Linka R19 Praha – Pardubice - Brno Jihomoravský kraj nesouhlasí se zamýšleným časovým posunem linky o 10 minut z důvodu výrazných negativních dopadů: - zhoršení rozložení frekvence mezi linky R a S povede ve špičkových hodinách k přeplnění některých vlaků a nutnosti zavádění nových vlaků (s negativními ekonomickými dopady pro Jihomoravský kraj); - zhoršení dopravní obslužnosti regionů Blanenska a Boskovicka z důvodu nemožnosti navázání přípojů v uzlových bodech do více směrů; - s vysokou pravděpodobností by měla zamýšlená změna z kapacitních důvodů v uzlu Brno negativní dopady na další železniční regionální linky IDS JMK a zprostředkovaně na zhoršení jejich přípojových návazností. - nestabilitu linky vlivem napjatých přípojů v Pardubicích z jednokolejné tratě. Jihomoravský kraj na lince R19 požaduje zachování stávajících uzlových bodů, které byly domluveny na dřívějších jednáních při vzniku společného produktu rychlíků a spěšných vlaků v relaci Brno – Letovice (- Česká Třebová): 4 - vzájemné míjení vlaků linky R19 Letovice X:30 - míjení vlaků linky R19 a S2 IDS JMK Skalice</p>	<p>Neakceptováno. MD uvádí, že dosud plně zohledňuje regionální požadavky IDS JMK a bylo připraveno pro rok 2012 se plně a bez podmínek podřídit požadavkům regionálního systému. Tuto toleranci však může jen obtížně akceptovat v dalších obdobích platnosti jízdního řádu, což jasně vyjádřila na dosavadních jednáních. MD očekává kromě deklarovaného nesouhlasu také odhodlání k hledání variant společného řešení, které bude lépe akceptovat polohu linky v rámci celé sítě. MD je zároveň i v rámci posunutého provozního konceptu připraveno umožnit zachování stávajících vazeb regionální dopravy objednatele regionální dopravy v tomto prostoru, pokud to bude s ohledem na možnosti dálkové dopravy realizovatelné.</p> <p>Zároveň MD uvádí, že s ohledem na postupující modernizaci infrastruktury (a objektivní změně koncepce některých regionálních systémů) logicky nemůže trvale garantovat minutové polohy vlaků v celé síti – při zkrácení jízdních dob musí být minutové polohy v části sítě odlišné, než bylo sjednáno před několika lety. MD se zároveň při těchto jednáních nezavázalo k tomu, že uvedené minutové polohy dodrží</p>

	<p>n.Svit. X:15 / X:45 Tyto zásadní body by byly avizovanou změnou zcela narušeny.</p> <p>Jihomoravský kraj postrádá požadavek na nasazení zásadně modernizovaných vozů již v krátkodobém výhledu. Jihomoravský kraj žádá, aby při požadované peronizaci stanic byla ve stanicích zachována vždy minimálně jedna předjízdna kolej v každém směru a byly zřizovány podchody, nikoliv využívány existující lávky (viz ne zcela optimální Skalice nad Svitavou) nebo úroňové přechody. Kapacita Maloměřice – Adamov viz Ex3.</p>	<p>neomezeně dlouhou dobu (i když o to usiluje v rámci možností na všech linkách).</p> <p>K požadavku na nasazení modernizovaný soupravy uvádíme, že MD předpokládá nasadit modernizované soupravy v rámci zahájení plnění nabídkového řízení a nepokládá za možné požadovat po dopravci pořízení zásadně modernizovaných vozidel v době několik let před skončením kontraktu.</p> <p>S vašimi návrhy na úpravu infrastruktury se zpracovatel ztotožňuje, uvádí však, že budou projednávány v rámci jednotlivých infrastrukturních projektů a nikoli v rámci projednávání dopravního plánu, který se zabývá otázkou infrastruktury pouze doplňkově.</p>
15	<p>Koncepční otázky rozvoje dálkové dopravy 3.2. Harmonogram otevírání trhu Jihomoravský kraj žádá o respektování omezení daných kapacitou uzlu Brno (oběhová provázanost linek R8 / R11 a R 12 / R 19).</p>	<p>opakovaná připomínka, viz vypořádání předchozích připomínek</p>
16	<p>Zásady integrace vlaků objednávaných MD do IDS Čtvrtý odstavec v závěru tohoto bodu pojednává o zamýšleném projektu uznávání jízdních dokladů mezi jednotlivými drážními dopravci. Z důvodu snazší orientace při opakovaném hledání v textu, navrhuje poslední odstavec označit např. 3.3.1 Projekt uznávání jízdních dokladů mezi jednotlivými drážními dopravci a takto jej doplnit také do obsahu na str. 2.</p>	<p>Akceptováno, text bude věcně upraven ve smyslu připomínky, MD však nepokládá za vhodné upravit členění materiálu a pokládá za vhodné stanovit jeho strukturu odlišně, zpracovatel se s připomínkovým místem shoduje ohledně významu řešení této problematiky.</p>
17	<p>Požadavky na rozvoj infrastruktury z pohledu dálkové dopravy - viz výše u jednotlivých linek Vzhledem k charakteru spěšných vlaků Brno – Veselí nad Moravou žádá Jihomoravský kraj o podporu pro jejich vedení po připravované modernizované trati Brno - Přerov v úseku Brno – Blažovice (zohlednit při řešení rozpletu Blažovice).</p>	<p>Neakceptováno, MD toto plně podporuje, avšak uvedené není součástí celostátního plánu a mělo by se objevit v plánu Jihomoravského kraje. Uvedený požadavek pokládáme za zcela racionální.</p>
Královéhradecký kraj/ organizátor OREDO	<p>připomínka</p>	<p>vypořádání připomínky</p>
18	<p>K plánu dopravní obsluhy území nemáme zásadních připomínek, pouze doporučujeme na str. 10 v kapitole Hradecko–pardubický metropolitní region doplnit do textu, že spádovost do Hradce Králové je z Jaroměře Chlumce nad Cidlinou. Za organizátora regionální dopravy v Královéhradeckém a</p>	<p>Akceptováno, text bude upraven.</p>

	<p>pardubickém kraji OREDO budou připomínky zaslány samostatně.</p>	
19	<p>Královehradecký kraj bere na vědomí úmysl MD nevést linku R 10 v GVD 2017/2018 v úseku Hradec Králové – Trutnov. V této souvislosti je však nutné diskutovat, zda bude i nadále MD objednávat dopravu v relaci Hradec Králové – Trutnov, v jakém rozsahu, co bude kritériem (vlkm, finance). Královehradecký kraj podporuje myšlenku přímých vlaků Pardubice – Trutnov, s případným ramenem do Náchoda (Broumova). Bude i případné rameno do Náchoda (Broumova) předmětem objednávky dálkové dopravy?</p>	<p>Akceptováno, této myšlence se MD nebrání, předpokládá, že rameno Praha – Hradec Králové bude po zahájení plnění novým dopravcem doplněno přímými dopravními službami vedenými v relaci směr Trutnov/Náchod. Logickou výchozí stanicí těchto vlaků jsou Pardubice. Pokud se týče rozsahu zajištění těchto vlaků ze strany MD a způsobu spolupráce s jednotlivými kraji budou vedena další jednání v souvislosti s přípravou nabídkového řízení na lince R11.</p>
20	<p>K uvažované změně koncepce dálkové dopravy v Severovýchodních Čechách (linka R 10 v uzlu Hradec Králové v xx:30, linka R 14 v uzlu Hradec Králové v xx:00) se nemůže Královehradecký kraj v tuto chvíli vyjádřit. Obě linky tvoří v regionální koncepci důležitou páteř, na kterou je navázána jednak regionální železniční doprava na téměř všech tratích a z podstatné části i doprava autobusová. Změna koncepce tak znamená nutnost zvážit dopady v celé dopravní obslužnosti v celém Královehradeckém kraji, což je časově náročnější proces.</p> <p>Pro Královehradecký kraj je důležité znát, jaké jsou benefity případné změny koncepce, zda je možné uvažovat o „zapůjčení“ vozidla z rychlíkové linky do regionální dopravy a tím ke zvýšení efektivity oběhu.</p>	<p>Vysvětleno, v materiálu je uvedeno, že se jedná o variantní řešení, které objednatel dálkové dopravy v konzultacích s regionálními objednateli zvažuje.</p> <p>S ohledem na skutečnost, že uvedená problematika je právě diskutována, je pravděpodobné, že do konečného rozhodnutí o volbě varianty pro účely nabídkového řízení budou souběžně rozpracovávány obě varianty dopravního řešení, jak variant s „konzervativním“ vedením vlaků, tak i „alternativní“ varianta, která v prostoru cca ohraničeném Českou Lípou/Libercem, Nymburkem a Pardubicemi (v případě R21a R11 Prahou) bude ve fázovém posunu o 30'. V současné době zpracovatel provádí sběr pozitivních a negativních dopadů případného posunu jako v dálkové tak v regionální dopravě, na což je časový prostor do vypsání nabídkového řízení, které se předpokládá v průběhu roku 2012. MD je připraveno se rozhodnout o volbě řešení na základě posouzení přínosů a negativ řešení pro všechny zúčastněné partnery (objednatel), nejen pro dálkovou dopravu. Pokládá za klíčové otevřeně informovat jiné objednatel o tomto záměru s tím, že partnerští objednatelé (zejména Královehradecký a Liberecký kraj, dále též další objednatelé) k němu mohou uvést svůj názor.</p> <p>Obecně z pozice objednatele dálkové dopravy nelze přijímat názor, že při zavedení taktového jízdního řádu je zcela lhostejný počet náležitostí, je vždy třeba zohledňovat oba faktory, tedy cenu vozidel a způsob zajištění dopravy (včetně regionální). Tento faktor je velmi významný zejména v případě této linky, která již byla jednou soutěžena, a to za velmi výhodnou úroveň kompenzace – která se</p>

		<p>pravděpodobně již nebude opakovat. Má-li být existující finanční rámec udržitelný pro stávající rozsah dopravy na lince, je nutno hledat maximálně hospodárný provozní koncept. Domníváme se, že je lépe udržet provoz v časovém posunu, než ve stávající poloze, avšak s nutností redukce počtu spojů.</p> <p>Pokud se týče případného využití vozidla pro výkony v regionální dopravě, to je téma pro detailní bilaterální jednání a nikoli pro dopravní plán. Pro cenu v rámci nabídkového řízení má význam pouze v případě, že se k tomuto využití regionální objednatel zaváže před zahájením nabídkového řízení pro celé trvání provozu na základě smlouvy s vítězným uchazečem (15 let).</p>
21	<p>Uvažuje MD v budoucnu o expresní lince Praha – Hradec Králové, kdy po případné rekonstrukci trati 031 v úseku Hradec Králové – Pardubice, dokončení rekonstrukce I. Koridoru a nasazení soupravy s řídicím vozem, nebo jednotky by mohlo dojít ke zkrácení jízdních dob mezi Prahou a Hradcem Králové.</p>	<p>Vysvětleno. Neuvažuje, návrh je srozumitelný, nicméně s ohledem na finanční rámec dálkové dopravy v plánovacím období není reálný.</p>
22	<p>V dokumentu se hovoří o možném provozu vlaků dálkové dopravy přes mezinárodní železniční přechod v Lichkově. V případě vedení vlaků přes tento přechod uvažuje MD o vedení přes Ústí nad Orlicí a Pardubice, nebo přes Hradec Králové?</p>	<p>Vysvětleno, takový návrh je z pohledu MD reálný pouze při spolupráci na uceleném konceptu zajišťování dopravní obslužnosti, což v současné době není reálné. Hovořit o relaci je proto s ohledem na pozici polské strany předčasné.</p>
23	<p>Královehradecký kraj jednoznačně vítá a podporuje snahy MD na zlepšení infrastruktury v železniční dopravě („Kanínská spojka“, přestavba žel.stan. Stará Paka). V dokumentu jsou však zmíněny stavby, dotýkající se tratí, resp. stanic, kde je provozována dálková doprava. Pro Královehradecký kraj jsou však prioritní, kromě v dokumentu vyjmenovaných, i další investice, jako dvoukolejné úseky na tratích mezi Hradcem Králové a Pardubicemi, Týništěm nad Orlicí a Jaroměř. Dále i tzv. „Vysokovská spojka“ – bezúvrat'ové spojení České Skalice a Náchoda, peronizace žel.stan. Týniště nad Orlicí a zvýšení kapacity traťového úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice - Rychnov nad Kněžnou z důvodu kolize s nákladní dopravou. Některé zde vyjmenované stavby mohou mít význam pro zlepšení vazeb mezi regionální a dálkovou dopravou.</p>	<p>Částečně akceptováno, proti výstavbě náhodské spojky nemáme námitek, nicméně vzhledem k její investiční náročnosti nelze srovnávat s Kanínskou spojkou. Další uvedené infrastrukturní návrhy doporučujeme vložit do dopravního plánu regionální dopravy, který bude zpracováván pro území Královehradeckého kraje.</p>

Liberecký kraj	připomínka	vypořádání připomínky
24	<p>Stabilní financování. Zásadní problém celého sektoru veřejné dopravy je vystižen v kapitole 3.1. Totiž nutnost zajistit stabilní nebo alespoň předvídatelné financování dálkové i regionální dopravy. To by mělo být hlavním úkolem vedení Ministerstva dopravy a Vlády ČR. Situace nabývá na aktuálnosti vzhledem k plánu otevírání trhu v dálkové dopravě, se kterým vzhledem k vlastním kladným zkušenostem Liberecký kraj souhlasí a podporuje ho. Situace, která nastala nejen v letošním roce, je pro objednatele dopravy zcela nepřijatelná a nesmí se již opakovat! LK má jako jediný významnou část výkonů na železnici vysoutěženou, což znamená dlouhodobé finanční závazky vůči dopravcům. Nestabilita financování tak může mít fatální následky (např. nedodržení tzv. Memoranda o zajištění stabilního financování by v případě LK znamenalo nekonceptní redukce výkonů na nevysoutěžených tratích až o 50 %) nehledě ke skutečnosti, že v takovém prostředí nejistoty není možné provádět dopravní plánování a vytvářet atraktivní systém integrované dopravy, o který společně usilujeme. Významným faktorem jsou dlouhodobé návyky cestujících, o které veřejná doprava při nekonceptních, často krátkodobých změnách vyvolaných aktuálním nedostatkem finančních zdrojů nenávratně přichází. Důrazně upozorňujeme, že úpravy (vyvolané nestabilním financováním sektoru), každoročně prováděné po uplynutí zákonných termínů pro přípravu jízdního řádů, nelze nadále akceptovat! Na objednávku Ministerstva dopravy v dálkové dopravě navazuje krajská objednávka dopravy regionální (a to i autobusové a některých linek MHD). Snaha o systematické zlepšování celého integrovaného systému hrozí být znehodnocena změnami Ministerstva dopravy, na které je kraj nucen reagovat na poslední chvíli.</p>	<p>V zásadě nespátřujeme rozdílné stanovisko, pokud docházelo k redukcím v průběhu měsíce srpna/září, nebylo to zapříčiněno vnitřní činností MD; MD při jednání v dubnu regionální partnery korektně upozornilo na možnosti redukcí dálkové dopravy, nicméně skutečnost, že reálně nastanou, nebyla v březnu 2011 objektivně známa.</p> <p>Je to závažný problém pro veřejnou dopravu, a proto je v dokumentu konstatován. Schvalování státního rozpočtu ani rozpočtů jednotlivých krajů není objektivně synchronní s přípravou jízdního řádu (železniční ani silniční dopravy), což je však problém, který není v rámci předloženého dokumentu řešitelný.</p>
25	<p>Dopravní potřeby. Důležitým tématem dokumentu je stanovení standardu dopravní obsluhy území. Se závěry kapitoly "1 Vymezení dopravních potřeb" LK souhlasí. V této souvislosti ale upozorňuje, že standard dálkové dopravy obvyklý v ostatních částech ČR není v Libereckém kraji zajišťován ani plánován se zdánlivě logickým odvoláním na špatný</p>	<p>Podle názoru zpracovatele se připomínka v druhé části textu prioritně nevztahuje k předkládanému materiálu. Upozorňujeme na skutečnost, že plán rozvoje infrastruktury není předmětem předloženého dokumentu (není ani povinnou náležitostí podle právních předpisů). Zpracovatel nicméně vnímá vazbu kvalitní infrastruktury na zajištění provozu a proto závěrečnou</p>

	<p>stav železničního napojení regionu.</p> <p>Dlouhodobá podinvestovanost železničních tratí v LK je ovšem také odpovědností Ministerstva dopravy! Vzhledem k ostatním Krajům je LK trvale znevýhodněn méně kvalitní objednávkou dálkové dopravy, větší procento přepravních vztahů v území musí pokrývat jím financovaným regionálním segmentem. V tomto ohledu cítí Liberecký kraj velký dluh, který navrhuje řešit primárně na straně investic do infrastruktury, aby se neúnosný stav postupně odstranil.</p>	<p>kapitolu uvádí. V poslední části jsou uvedeny pouze určité investiční akce, které by v plánovacím období provozu dálkové dopravy napomohly. Pokud se týče budování další infrastruktury, jako např. kapacitního spojení směr Praha, to je předmětem koncepce rozvoje infrastruktury, dopravní plán pouze konstatuje, že uvedené spojení není k dispozici, nicméně jeho finanční náročnost a případná ekonomická efektivita realizace musí být posouzena samostatným způsobem.</p>
26	<p>Spojení regionu s hlavním městem. Aglomerace Mladá Boleslav, Liberec, Jablonec n. N. by měla být ve spojení s Prahou obsluhována dvousegmentovým hodinovým dopravním spojením, jak je potvrzeno v kapitole "1.6 Doporučená pravidla pro objednávku dálkové a nadregionální dopravy". V rámci ČR se jedná o směr s jednou z nejsilnějších dopravních poptávek, ovšem železniční dopravou z objektivních důvodů na straně infrastruktury zcela nepokrytý. Nutno zdůraznit, že stávající rychlíkové relace na území LK: Příšovice - Tanvald (Semilsko) a Bezděz - Jedlová (Českolipsko), vnímá Liberecký kraj jako kompenzační právě za chybějící spojení Liberec - Praha a v žádném případě nesouhlasí s jejich omezováním bez náhrady!</p>	<p>Viz vypořádání předchozí připomínky. V rámci dopravního plánu nelze posuzovat efektivitu budování případné nové infrastruktury. V dokumentu je pouze konstatováno, že s ohledem na chybějící infrastrukturu není expresní spojení drážní dopravou v relaci Praha – Liberec objednáváno, a že z pohledu dálkové dopravy se jedná o chybějící spojení.</p> <p>Ani pro MD není omezování vlaků dálkové dopravy v žádném případě vítáno. V případě objektivního snižování finančních prostředků však musí posuzovat zajištění přepravních potřeb celostátně. Zpracovatel není připraven redukovat dobře obsazení vlaky na úkor uvedených kompenzací.</p>
27	<p>Spojení se sousedními regiony. Jako v mezích možností optimální vnímá LK nabídku celodenního dvouhodinového spojení do Ústeckého a Královéhradeckého kraje. O tato spojení má LK i nadále dlouhodobě zájem. V materiálu ovšem zcela chybí spojení do ostatních sousedních regionů. Liberecký kraj požaduje doplnit spojení krajského jádra s Drážďany (co možná nejdříve, fakticky by šlo o převzetí objednávky od LK), Zhořelcem (Görlitz) a Jelení Horou (ve střednědobém výhledu) pravidelnými spoji do každé ze sousedních aglomerací v intervalu minimálně 4 hodiny (vzhledem k přeshraničnímu charakteru dopravy), v dlouhodobém výhledu pak, v souvislosti se záměrem rychlého spojení Praha – Wrocław, i do hlavního města Dolnoslezského vojvodství. Obdobná přeshraniční spojení jsou mnoho let Ministerstvem dopravy zajišťována v naprosté většině ostatních krajů/regionů,</p>	<p>Neakceptováno. Zpracovatel si uvědomuje, že spojení s Drážďany je potenciální perspektivní oblastí rozvoje dálkové dopravy, nicméně uvádí, že na zajišťování této linky nemá k dispozici potřebné finanční prostředky a proto se k jejímu objednání nemůže zavázat. Totéž platí o navrhovaném spojení Liberce s Jelení Horou, kde v žádném případě v současné finanční situaci MD není připraveno objednat nové dopravní služby, které nejsou součástí objednávky státu. Z uvedených důvodů objednatel dálkové dopravy bohužel nemůže předloženou připomínku akceptovat.</p>

	<p>nově např. v relaci Cheb - Norimberk. Též chybí dálkové spojení v ose protínající údolní aglomeraci Zittau - Liberec - Jablonec n. N. - Tanvald - Jelenia Góra. Doprava mezi takto významnými sídly má jednoznačně nadregionální význam i přes to, že je realizována zčásti na trati regionální kategorie. Uspokojivé řešení lze uvažovat např. prodloužením relace Drážďany - Liberec do Jelení Hory, což je aktuálně v souvislosti s přípravou výběrových řízení od r. 2014 na RE linky v saském příhraničí diskutováno s příslušnými objednateli, zvážit je ale vhodné i další možnosti, viz dále. Z pohledu výše a dále níže uvedených koncepčních představ se z pohledu LK jeví jako problematické uvažované provozní provázání R 14 a R15 do jednoho vozebního ramene, neboť neřeší žádoucí vazby do sousedních zahraničních regionů, konzervuje současný stav, kdy spojení do zahraničí musí objednávat sám kraj a to je dlouhodobě neúnosné, fixuje to LK do nerovného postavení vůči ostatním příhraničním krajům.</p> <p>Konkrétní představy LK o možnostech linkotvorby dálkové dopravy v cílovém stavu (výhled cca r. 2030): Linka Ex X Praha – Mladá Boleslav – Liberec (– Görlitz – Berlin/Wroclaw) Linka R 14 Pardubice – Turnov – Liberec (– Zittau – Drážďany) Linka R 15 Ústí nad Labem – Česká Lípa – Liberec (– Jablonec n.N. – Tanvald – Harrachov – Jelenia Góra) (Linka R XX Drážďany – Zittau – Liberec – Tanvald – Harrachov – Jelenia Góra) Linka R 21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald (– Harrachov – Jelenia Góra) Linka R 22 (Kolín/Praha –) Mladá Boleslav – Česká Lípa (– Rumburk – Ebersbach) (v závorkách jsou výhledová či variantní řešení, podrobnější zdůvodnění a vyhodnocení variant z pohledu LK bude podáno na základě výstupů z projektu LIBRAIL v roce 2012)</p>	
28	<p>Liberecký kraj, resp. společnost KORID LK, spol. s r.o. v současné době připravuje dokument "LIBRAIL - železnice v Libereckém kraji v roce 2030". Záměrem této studie je definovat dlouhodobou koncepci a strategii objednávky železniční dopravy a nutných investic do infrastruktury v LK. Liberecký kraj by uvítal, aby dokument doplňoval a zpřesňoval Vámi předložený Celostátní plán dopravní obsluhy území. Pracovní verze bude k dispozici na přelomu roku. Projednávání a připomínkování tohoto</p>	<p>Vítáme přípravu dokumentu LIBRAIL definujícího dlouhodobou koncepci Libereckého kraje v předmetné oblasti a předpokládáme, že s MD bude konzultována.</p>

	<p>dokumentu je předpokládáno v úzké součinnosti s Ministerstvem dopravy a sousedními regiony. Součástí tohoto dokumentu bude i definování provozního konceptu v tzv. severovýchodním kvadrantu ČR, proto úvahy na toto téma jsou nyní ponechány bez komentáře a otevřené.</p> <p>Obecně LK usiluje o taktový uzel v 25.-30. minutě zejména v Liberci a České Lípě. Velký význam je přikládán optimální časové poloze spojů s ohledem na docházku pravidelných cestujících do zaměstnání a škol. Pro zajištění vybraných vazeb v důležitých uzlech (Liberec, Turnov, Česká Lípa, Stará Paka, Mladá Boleslav) doporučuje LK zvážit využití regionálního segmentu dopravy (přestupy R-R vs. R-Os). Za zásadní považuje LK provést obměnu vozového parku v dálkové dopravě a nasadit moderní vozidla s dobrou dynamikou jízdy v hornatém terénu a možnostmi využívat rychlostní profil s nedostatkem převýšení I=130mm. U některých tradičních vozebních ramen (Kolín - Rumburk, Praha - Tanvald) a přímých směrů v uzlech by bylo vhodné doplnit analýzu, zda jsou skutečně pokrývány majoritní přepravní potřeby cestujících.</p> <p>U linky R15 Liberec - Ústí nad Labem LK spíše preferuje zachování uzlu v blízkosti Benešova nad Ploučnicí z důvodu výhodných časů dojezdů v České Lípě. Druhý uzlový bod linky by tak vycházel do Rynoltic. Konceptně je vhodné doporučit sledovat zkrácení jízdních dob primárně v úseku Liberec - Česká Lípa a postupnými kroky zde dosáhnout optimální meziuzlové cestovní doby 60 minut (požadavky na rozvoj infrastruktury).</p>	<p>Částečně akceptováno, pro MD je však třeba zohledňovat celostátní aspekty. V současné době je poloha R15 v České Lípě na příjezdu z Liberce v 33', na odjezdu do Liberce v 28'. Zároveň přestupní doba v Ústí nad Labem na vlaky směr Cheb je 15'/20', což je doba dostatečná až nadbytečná. Z tohoto pohledu (a rovněž s ohledem na relativně pevnou polohu R5 v rámci sítě) lze očekávat spíše pohyb R15 ve směru dřívějšího příjezdu do Liberce. S ohledem na skutečnost, že Česká Lípa disponuje pouze směrovou vazbou, nepokládáme její přesnou polohu v X:30 za klíčovou, naopak problematickou vzhledem k nerovnoměrnostem jízdních dob dálkové a regionální dopravy v úseku Česká Lípa – Liberec. Navrhujeme spíše v rámci dalších pracovních jednání definovat, v jaké časové poloze je poloha R15 v České Lípě akceptovatelná.</p> <p>Je třeba uvést, že dálková doprava musí být řešena s ohledem na souvztažnosti v rámci České republiky jako celku a nelze ji zaměřovat pouze na jednotlivé regionální dopravní zájmy, jakkoli MD usiluje o to, aby bylo možné jim vyjít vstříc.</p>
<p>Moravskoslezský kraj</p>	<p>přípomínka</p>	<p>vypořádání připomínky</p>
<p>29</p>	<p>MSK požaduje zastavování všech brněnských rychlíků ve Studénce a v Suchdole nad Odrou pro zajištění lepší návaznosti na dálkovou dopravu (kapitola 2.2.8). V uvedených stanicích jsou přestupní vazby na/z vlaky regionální dopravy a také na/z autobusovou dopravu. Zároveň by měly všechny rychlíky v relaci Brno - Bohumín stejnou jízdní dobu, čímž by se odstranila nepravidelnost odjezdu a příjezdu z/do Bohumína</p>	<p>Částečně akceptováno. Ministerstvo dopravy si uvědomuje význam zastavování vlaků linky R8 Brno – Bohumín v žst. Studénka a Suchdol nad Odrou, neboť tato zastavování zvyšují kvalitu dopravní obsluhy Novému Jičínu, Příboru, Kopřivnici a dalším městům a obcím v dané oblasti. Přepravní proud mezi 2. největším městem ČR – Brnem a ostravskou průmyslovou aglomerací, kterou tvoří mj. 3. největší město ČR – Ostrava, je nicméně natolik intenzivní, že MD považuje za nezbytné zachovat střednědobě současnou koncepci</p>

		zastavování, tj. zastavování ve Studénce a Suchdole nad Odrou ve dvouhodinovém intervalu včetně prvního a posledního spoje v obou směrech. Hodinového intervalu zastavování rychlíkové linky R8 v předemných stanicích bude dosaženo po zavedení dvousegmentové (expresní a rychlíkové) obsluhy dálkovou dopravou v relaci Brno – Ostrava.
30	Zachovat dopravní obsluhu dálkovou dopravou v relaci Krnov - Jeseník (kapitola 2.2.27).	Neakceptováno. Zpracovatel tuto připomínku nemůže principiálně akceptovat ze dvou důvodů. Zásadním je nedostatek finančních prostředků, který se bude mít tendenci prohlubovat. Zpracovatel uvádí, že odmítá redukovat o řád více vytížené vlaky na hlavních tratích, aby mohl provozovat tyto spoje ve strukturálně postižených regionech. Zajištění finančních prostředků (Pozn.: V případě relace Jeseník – Krnov je sekundárním důvodem i velmi problematická přímá obsluha s ohledem na velmi dobré přepravní výsledky na relacích Ostrava – Krnov a Olomouc – Krnov ve srovnání s výrazně nižším potenciálem relace Krnov – Jeseník. Dopravce by byl nucen si na rameno Krnov – Jeseník pořizovat specifická vozidla s podstatně nižší kapacitou.) MD usilovalo o zachování provozu alespoň v roce 2012, nicméně dlouhodobě jej garantovat nemůže.
Olomoucký kraj	připomínka	vypořádání připomínky
31	Linka R 12 Brno – Olomouc – Jeseník / Šumperk R 1403 a R 1402 s omezením (6) a (+) do závazku MD v celé trase. Dopusud úsek Brno – Olomouc v závazku MD, úsek Olomouc – Jeseník v závazku Olomouckého kraje.	Neakceptováno. MD v rámci společného produktu nehradí tyto vložené víkendové vlaky v úseku Olomouc – Jeseník a v současné situaci napjatých finančních prostředků není možné, aby svou objednávku dále rozšiřovalo. S ohledem na skutečnost, že nehradí provoz žádných vlaků v úseku Zábřeh na Moravě – Jeseník, není ani důvodné, aby objednávalo uvedený víkendový vlak.
32	Linka R 27 Ostrava – Krnov – Olomouc / Jeseník . Ponechat i nadále linku v provozu i po roce 2014.	Neakceptováno. Zpracovatel tuto připomínku nemůže principiálně akceptovat ze dvou důvodů. Zásadním je nedostatek finančních prostředků, který se bude mít tendenci prohlubovat. Zpracovatel uvádí, že odmítá redukovat o řád více vytížené vlaky na hlavních tratích, aby mohl provozovat tyto spoje ve strukturálně postižených regionech. Zajištění finančních prostředků (Pozn.: V případě relace Jeseník – Krnov je sekundárním důvodem i velmi problematická přímá obsluha s ohledem na velmi dobré přepravní výsledky na relacích Ostrava – Krnov a Olomouc – Krnov ve srovnání s výrazně nižším potenciálem

		relace Krnov – Jeseník. Dopravce by byl nucen si na rameno Krnov – Jeseník pořizovat specifická vozidla s podstatně nižší kapacitou.) MD usilovalo o zachování provozu alespoň v roce 2012, nicméně dlouhodobě jej garantovat nemůže.
Plzeňský kraj	přípomínka	vypořádání připomínky
33	<p>R6 Praha – Plzeň – Cheb/Německo/Klatovy Pro objednávku regionální železniční dopravy v Plzeňském kraji je přínosem, že do roku 2016 neplánuje MD ČR žádné zásadní změny. Pro návaznou regionální dopravu je především nejdůležitější uzel Plzeň (X:00), ale také Rokycany (X:30) a Planá u Mariánských Lázní (cca L:00). Proti postupné změně pozdějšího odjezdu/dřívějšího příjezdu do uzlu Praha z důvodu dokončování stavebních prací není třeba ze strany Plzeňského kraje vznášet námitek, je však důležité dodržet těsný uzel X:30 v Rokycanech (jak z Plzně, tak Prahy – prioritou jsou přípoje na trat' 175 a přestupní uzel na regionální autobusovou linkovou dopravu pro oblasti Rokycanska, Strašicka a Radnicka, které jsou předmětem připravovaného nabídkového řízení), dále uzel v X:00 v Plzni a Plané u Mar. Lázní v cca L:00.</p> <p>V souvislosti s přesunem obsluhy železniční stanice Zbiroh cca od července 2012 do žst. Kařez je ze strany Plzeňského kraje kladen požadavek na zachování zastavování vlaků kategorie R v rozsahu jako v žst. Zbiroh. V žst. Kařez bude vytvořena přestupní vazba včetně přestupního uzlu na regionální autobusovou linkovou dopravu pro oblast Zbirožska, která je součástí připravovaného nabídkového řízení.</p> <p>Vzhledem k faktu, že linka spojuje 4. největší město ČR s hlavním městem, nedoporučuje se ze strany Plzeňského kraje rušit spoje na této lince z důvodu četných vazeb v uzlech na území kraje. Rušení může destabilizovat značnou část regionální dopravy v kraji (už poměrně nemalé problémy vyvolalo zrušení jednoho jediného páru rychlíku 750/767 od GVD 2011/12 v úseku Praha – Plzeň a zpět).</p>	<p>Částečně akceptováno. Zpracovatel uvádí, že vnímá požadavek Plzeňského kraje na udržení uzlu v Rokycanech v X:30, ale zároveň je třeba poukázat na skutečnost, že vlivem modernizace trati Rokycany – Plzeň se výrazně zkrátí jízdní doba, a tedy uzel Plzeň nebude možné udržet v X:00. To je možné v případě zavedení dvousegmentové obsluhy (tu objednatel dálkové dopravy v dlouhodobém výhledu předpokládá, nemá však na ní v tuto chvíli zajištěny finanční prostředky). V případě neexistence dvousegmentové obsluhy nelze vnímat požadavek na udržení žst. Rokycany jako absolutní. Rovněž je třeba posoudit jeho reálnost s ohledem na jízdní doby nové linky R5 (zastávkové) s ohledem na dosažení přípojných vazeb v Klatovech.</p> <p>Akceptováno, objednatel dálkové dopravy však podmiňuje zastavení vlaků dálkové dopravy ve stávajícím rozsahu zajištěním návazné autobusové dopravy.</p> <p>Ani zájmem MD není rušit systémové vlaky dálkové dopravy, nicméně v případě omezeného rozsahu finančních prostředků může být zrušení určité části dopravní obslužnosti nezbytné (viz kapitola 3.1). Objednatel dálkové dopravy bude usilovat o maximální rozsah zajištění dopravy.</p>
34	Od GVD 2016/17 má dle dokumentu MD ČR dojít ke změně konceptu na této lince. V oblasti dvousegmentové obsluhy	Nejedná se u připomínky, nýbrž prioritně o otázky na způsob zajištění dálkové dopravy.

	<p>regionu je ze strany Plzeňského kraje nutné vznést několik otázek a stanovisek:</p> <p>Intervaly linek jednotlivých segmentů</p> <p>U prvního segmentu je vítán pravidelný hodinový takt (návaznosti v Plzni). U druhého segmentu je doporučeno větší zahuštění, 120 minut takt mimo špičku a 60 minut ve špičce není dostatečný. Takt 60 minut by měl být garantován v delší části dne, nejen ve špičkách. Minimálně v pracovní dny by bylo vhodné, aby druhý segment byl provozován v hodinovém taktu celodenně. O víkendech by měl být také ve většině časů posilován na takt 60 minut. Pro regionální dopravu je důležitý uzel v XX:30 v Rokycanech každou hodinu, nejen ve špičkách, ale i v sedle 120 minutový takt by poškozoval jak dojíždějící z Rokycan do oblasti Prahy a Středočeského kraje, tak do Plzně. Proto by bylo vhodné, aby takt pomalejšího segmentu co nejvíce splňoval podmínku taktu 60 minut jako u segmentu rychlého. Jako alternativu by bylo možné také zvážit zastavení některých vlaků rychlého segmentu v Rokycanech. Zejména v úseku Rokycany – Plzeň jsou dálkové spoje pro svou rychlost a zároveň možnost užívat tarif IDP značně oblíbeny a s dobudováním tunelu u Ejpovic, a tím zkrácení jízdních dob, může obliba těchto spojů dále stoupat. Řešením může být také částečně objednání některých spojů v druhém segmentu na úkor některých spojů prvního segmentu, které by končily/začínaly v Plzni.</p> <p>S jakou určitostí se dá předpokládat dvouhodinový/hodinový takt dálkových vlaků v úseku Plzeň – Klatovy?</p> <p>Tato informace je pro kraj důležitá vzhledem k plánování objednávky regionální dopravy, protože dnes není ze strany MD ČR objednávan na této trase ani dvouhodinový takt. Rychlíky jsou doplňovány spěšnými vlaky objednávanými krajem. Po roce 2016 by byla ze strany MD ČR zcela vhodná objednávka alespoň dvouhodinového taktu. Pokud by se ve špičce objednával takt hodinový, bylo by vhodné jednat s Plzeňským krajem o obsluze některých zastávek, pokud by se z důvodu propustnosti tratě nevešly na trať vlaky osobní.</p> <p>Potenciální posílení provozu v úseku Plzeň – Domažlice od GVD 2018/2019</p>	<p>Pokud se týče druhého přepravního segmentu, jeho vedení v intervalu 60' v období přepravního sedla je z pohledu financování vysoce problematické a lze pochybovat dokonce i o jeho frekvenční oprávněnosti z pohledu dálkové dopravy. Význam uzlu Rokycany pro regionální dopravu si zpracovatel plně uvědomuje, nemůže však zajišťovat dálkovou dopravu především s ohledem na regionální a mikroregionální potřeby. Z toho důvodu v principu předpokládá zajištění linky Ex v intervalu 120', přičemž smysl této linky je právě v non-stop spojení mezi Prahou a Plzní, doplněný o obslužný přepravní segment v intervalu 120' (ve špičkovém období dle finančních možností objednatele 60'). Řešením není objednání spojů druhého přepravního segmentu na úkor linky Ex, neboť dominantní přepravní vztah dálkové dopravy se odehrává v tomto přepravním segmentu a existence dvousegmentové obsluhy je vyjádřením skutečnosti, že vlaky II. přepravního segmentu vztah Plzeň – Praha efektivně nezajistí.</p> <p>V cílovém stavu po zahájení plnění dopravce vzešlým z nabídkového řízení MD pokládá za účelné zajistit dvouhodinový interval Praha – Klatovy, nicméně na jeho provozování MD v tuto chvíli nemá zajištěny finanční prostředky. V současné době tedy v žádném případě nelze s určitostí přislíbit provozování těchto vlaků v GVD 2017.</p> <p>Zavedení intervalu 120' na relaci Praha – Munchen je cílovým záměrem, sledovaným společnostmi BEG a MD. O datu zavedení tohoto produktu budou vedena další jednání, o kterých budeme Plzeňský kraj informovat,</p>
--	--	---

	<p>Posílení provozu dálkových vlaků na trati 180 na dvouhodinový takt se jeví jako logické, ale ze strany Plzeňského kraje se nedoporučuje provádět, dokud nedojde k zásadnímu zlepšení stavu infrastruktury. Plzeňský kraj má již vypracován nový koncept pro trať 180, který počítá s prokladem rychlíků spěšnými vlaky. Objednání dvouhodinového taktu dálkových vlaků v kombinaci se současným stavem infrastruktury by destabilizovalo regionální dopravu, kterou využívá na této trati v pracovní dny více než 6 000 cestujících, což je oproti frekvenci v dálkové dopravě značně vysoké číslo.</p> <p>K budoucímu stavu linky R6 by Plzeňský kraj uvítal podrobnější informace o nových časových polohách vlaků.</p>	<p>případně budou kraje na tato jednání přímo přizvány.</p> <p>Upozorňujeme na skutečnost, že minutové polohy jednotlivých vlaků budou stanoveny SŽDC, nicméně přípravné tabulky objednávané dopravy budeme samozřejmě v předstihu před provedením nabídkových řízení s Plzeňským krajem konzultovat.</p>
35	<p>R11 Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno. Plzeňský kraj nemá námitek proti tvrzení, že MD ČR neplánuje žádné výrazné koncepční zásahy do konstrukčních poloh této linky. Dálkové spoje mají přípojové vazby jak v Nepomuku, tak v Horažďovicích předměstí, které jsou poměrně hojně využívány. Ze strany kraje by zahuštění provozu na této lince pravděpodobně nebylo podpořeno, protože by došlo k destabilizaci regionální dopravy, kterou využívá v pracovní dny asi 6 000 cestujících (za předpokladu současného stavu infrastruktury). Dlouhodobě se podobně jako u linky R6 nedoporučuje snižování počtu spojů, již značně negativní vliv a nutné změny v regionální dopravě vyvolává již omezení četnosti jízd večerních rychlíků od GVD 2011/2012. Přípojovým vazbám ve stanici Horažďovice předměstí by pomohlo přesunutí křižování rychlíků blíže k této stanici či přímo do této stanice, což je ale obtížně řešitelný problém, jak je již v dokumentu MD ČR zmíněno.</p>	Souhlasíme.
36	<p>R 16 Plzeň – Most. Plzeňský kraj souhlasí s postupným zlepšováním infrastruktury na trati 160 – Plzeňský kraj sleduje také záměr přesunout křižování osobních vlaků ze stanice Plasy do stanice Mladotice. I přesto, že se dle MD ČR jedná o jednu z linek s nejnižším zatížením, bylo by vhodné, aby spolu s vypsáním výběrového řízení MD ČR převzalo objednávku rychlíků objednávaných Plzeňským a Ústeckým krajem za účelem vytvoření</p>	<p>MD si v principu cení skutečnosti, že oba kraje objednaly uvedený vlak v situaci, kdy MD nebylo v situaci, kdy by mohlo přiojednat další dopravní výkony na trati 160. Situace se však do současné doby nezlepšila - může to být předmětem jednání s Plzeňským krajem a Ústeckým krajem, nicméně s ohledem na kritickou finanční situaci MD není v tuto chvíli připraveno převzít do své objednávky bez dalšího dodatečné vlaky. Uvedená relace bude</p>

	<p>dvouhodinové nabídky spojů. V rámci Plzeňského kraje jsou vytvářeny na rychlíky četné vazby autobusovými spoji ve stanici Žihle, do budoucna by bylo možné uvažovat v případě změny konceptu autobusové dopravy o vazbách i v žst. Plasy.</p>	<p>předmětem dalších jednání.</p>
Pardubický kraj	přípomínka	vypořádání připomínky
37	<p>Stávající absence přímého spojení z východu na západ ČR přes uzel Praha je pouze důsledkem aktuálního stavu rozestavenosti III. koridoru a v nedávné době také ŽUP, stejně jako nynějšího nedostatku vhodných hnacích vozidel. Dlouhodobě by mělo být ovšem cílem, aby existovala přímá linka ze směru Pardubice (Olomouc) směr Plzeň, a vypisování soutěží by mělo být připraveno v tomto duchu. Tímto způsobem lze také dosáhnout zefektivnění provozu snížením celkového množství potřebných vozidel.</p>	<p>Neakceptováno, zpracovatel si uvědomuje dopravně-inženýrskou důvodnost připomínky, zároveň však upozorňuje na nutnost rozdělení dálkové dopravy objednané MD na provozní soubory dle usnesení vlády č. 423/2011. Provozní soubor zahrnující dopravní služby jak na relaci směr Plzeň, tak na relaci směr Olomouc by byl neúměrně rozsáhlý a neodpovídal doporučeným pravidlům pro velikost provozních souborů. Budou-li oba provozní soubory vysoutěženy týmě dopravcem, je možné, že budou zajišťovány průběžné vlaky, nelze to však garantovat.</p>
38	<p>Na úrovni státu (MD) je třeba legislativně dořešit problematiku kolize objednané a komerční dopravy na společné infrastrukturu. Zásadní je potřeba "verifikace" sestaveného JŘ dotčenými objednateli, aby jízdou komerčních spojů nedocházelo ke znehodnocení nabídky dálkové i regionální dopravy například vyvolanou ztrátou přípojů nebo jinak nevyhovující časovou polohou spoje. Příkladem je nepřijatelné prodlužování jízdní doby expresních vlaků Pardubice - Praha nebo spěšných vlaků Pardubice - Letohrad v důsledku předjíždění komerčními spoji. Nelze vyloučit, že stávající legislativní stav neumožní dopravci splnit požadované okrajové podmínky linky, ke kterým se zaváže ve výběrovém řízení (například vlivem předjíždění komerčními vlaky, zavedenými až v pozdějším časovém období).</p>	<p>Částečně akceptováno, zpracovatel souhlasí s tím, že je vhodné v materiálu uvedenou skutečnost zmínit. Upozorňuje však, že prioritou konstrukce tras je skutečnost daná právními předpisy a účelem celostátního plánu v principu není iniciovat úpravu platných právních předpisů, k tomu slouží jiné standardizované postupy. Dále je třeba upozornit, že je vysoce problematická průchodnost navržených změn právních předpisů, a v tuto chvíli je nutné zkoumat i konzistenci se souvisejícími předpisy unijního práva ohledně přidělování kapacity železniční dopravní cesty. Přes tyto obtíže je zpracovatel přesvědčen, že stanovení jasných a nediskriminačních pravidel konzistentních s unijním právem v tomto směru by přispělo k vyšší stabilitě železničního sektoru v České republice.</p>
39	<p>Zastavovací politiku dálkových vlaků Pardubice - Olomouc je třeba upravit tak, aby bylo zajištěno spojení Česká Třebová - Zábřeh na Moravě každou hodinu (alespoň v období přepravní špičky). Důvodem je adekvátní zajištění denní dojížděky na rozhraní východní části Pardubického a západní části Olomouckého kraje.</p>	<p>Částečně akceptováno, upozorňujeme však na skutečnost, že je to v krátkodobém horizontu problematické, neboť vlaky Ex nemají vazbu na vlaky objednané Olomouckým krajem ve směru Hanušovice/Jeseník. Proto je nejméně v krátkodobém horizontu nezbytné zastavení vlaku obslužného přepravního segmentu -- a tedy zastavení vlaku Ex je nadbytečné.</p>

<p>40</p>	<p>Pardubický kraj považuje za zásadní, aby stát zajistil tarifní koordinaci různých dopravních služeb alespoň v železniční dopravě. Nebude-li to reálně jinak, potom legislativními nástroji. Považujeme s ohledem na míru provázanosti a snahu o konkurenceschopnost veřejné dopravy za nepřijatelné, aby cestující neměl možnost po zakoupení jízdenky na jednu trasu (včetně jízdenek síťových) využít libovolného zde jedoucího spoje. Tato připomínka se vztahuje k dopravnímu plánu v otázce výběrových řízení na soubory linek, věcně platí ovšem i ve vztahu k dopravním službám mimo objednávku státu či regionů. Je třeba zajistit na celostátní úrovni integrovaný tarif, dle možností i pro další druhy dopravy, včetně vazeb do IDS v jednotlivých regionech. Tuto otázku již nelze nadále opomíjet, resp. ponechávat k (ne)řešení na úrovni jednotlivých dopravců či regionů, neboť se s rozvojem vzájemného provázání dopravních služeb a se vstupem nových dopravců na trh železniční dopravy stává velkým problémem a jedním z nejvýznamnějších limitů konkurenceschopnosti veřejné dopravy jako celku.</p>	<p>Částečně akceptováno, uvedený proces v současné době probíhá souběžně. V rámci schválení materiálu „Harmonogram otevření trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy“ uložil ministr dopravy předložit do porady ministra materiál, který bude řešit návrh spolupráce mezi dopravci v oblasti tarifu. Shodujeme se s připomínkovým místem na tom, že je na místě obava z dalšího směřování tarifu v případě otevření trhu a souhlasíme, že je třeba uvedenou problematiku neprodleně řešit. Zároveň však odmítáme, aby tato obava zablokovala proces otevření trhu, neboť bude v určité míře přítomná vždy. V současné době se připravuje předložení materiálu do porady ministra dopravy, jehož obsahem bude návrh řešení, spočívající v tom, že (1) zadávací podmínky v nabídkových řízeních budou vyžadovat, aby mezi dopravci zajišťujícími veřejné služby v dálkové a nadregionální dopravě docházelo ke konkrétně vymezené spolupráci v oblasti tarifu (2) MD připraví vlastní návrh smlouvy o tarifní spolupráci (3) podmínky kooperace budou předjednány i se společností České dráhy. V případě schválení tohoto postupu budou nastaveny další procesní kroky. Tyto kroky budou vymezeny i v tomto materiálu v reakci na tuto připomínku podrobněji.</p>
<p>41</p>	<p>Linky Ex 2 a R 18: S ohledem na postupující modernizaci III. TŽK v úseku Ostrava - Žilina a rozvoj nabídky dopravních služeb v tomto směru (z Prahy) lze mít za to, že úsek Vsetín - Žilina z větší části pozbyde zásadní role v mezinárodním tranzitu, neboť cesta přes Ostravu vykáže obdobné jízdní (a s ohledem na interval dokonce kratší cestovní) doby. Je tedy možné zdejší přepravní vztahy zajišťovat spíše vlaky nižšího segmentu. Naopak dopravní spojení Pardubického kraje (a Prahy) směr Přerov, resp. dále do Zlínského kraje, nebude mít v roce 2012 prakticky alternativu mimo rychlíkové spoje nižšího segmentu. Ze srovnání samotné oblasti Vsetínska s Přerovem, Kroměříží, Zlínskem a Uherskohradištkem potom vychází jako výrazně atraktivnější druhá větev linek. Žádáme proto o přehodnocení nadcházejícího poměru expresních vlaků Praha – Olomouc, které dále pokračují směr Vsetín (- Žilina) vs. Přerov – Zlín / Luhačovice, výrazně ve prospěch luhačovické větve (po dosažení srovnatelné jízdní doby Pardubice – Žilina</p>	<p>Částečně akceptováno, zpracovatel se s připomínkovým místem plně ztotožňuje, pokud jde o význam zlínské, uherskohradištské a přerovské sídelní oblasti ve vztahu k lince směr Žilina při plnohodnotné alternativě přes Ostravu. Reálně však upozorňujeme na skutečnost, že v plánovacím horizontu tomu tak nebude, a to i s ohledem na neobjednání vlaků ve směru Ostrava (komerční provoz vlaků jednotlivých dopravců). Předpokládáme, že po vypsání nabídkových řízení na relaci Praha – Olomouc bude oběma směrům (Luhačovice a Žilina) věnována totožná priorita s tím, že komerční produkty všech dopravců s tímto řešením nebudou souviset. V současné době ovšem poloha Ex1 samozřejmě ovlivňuje jak řešení Ex2, tak řešení R18. Pokud se týče zajištění druhého segmentu dopravní obsluhy mezi Olomoucí a Ostravou, jedná se o přínosný návrh, který sledovalo i MD, nicméně nemohlo jej s ohledem na chybějící zajištění veřejných prostředků realizovat. Je třeba vyslovit obavu, že finanční zajištění dálkové dopravy</p>

	<p>přes Ostravu). Tento požadavek platí v případě nerealizování koncepční změny, spočívající v prodloužení dvěma segmenty obsluhovaného úseku z Olomouce až do Ostravy. Není navíc zřejmé, z čeho konkrétně vychází různé směrování R a Ex vrstvy z Olomouce ve scénáři A resp. B, které primárně reagují na alternativní možnosti vývoje relace Praha – Ostrava. Tato problematika přitom rozdíl atraktivity směrů Vsetín a Luhačovice nijak neovlivňuje.</p>	<p>se nezlepší v plánovacím období natolik, aby bylo možné tyto dopravní služby objednat. Pokud by taková situace nastala, pro MD by to byla jedna z důležitých akcí, kterou by bylo připraveno realizovat.</p>
42	<p>V případě větších koncepčních změn v dálkové dopravě na severu Moravy žádáme o vedení přímých vlaků nižšího segmentu, alespoň vybraných, přímo do Ostravy. Ve směru na sever Moravy je ostravská aglomerace pro jednotlivé body zastavení rychlíků (Přelouč, Choceň, Ústí nad Orlicí, resp. další na území Olomouckého kraje – např. v Mohelnici zajistí Pardubický kraj návaznosti ze směru Moravská Třebová), popř. relace zde navazující, výrazně významnějším cílem, než je tomu v případě směrů Luhačovice i Vsetín. Vlaky expresní vrstvy tyto body neobsluhují, a je navíc otázkou, do jaké míry nadcházející provoz různých dopravců v tomto směru ovlivní zastavovací politiku i v dalších bodech, resp. bude-li umožněno optimální tarifní řešení při cestách tímto směrem.</p>	<p>Částečně akceptováno, viz vypořádání předchozí připomínky. MD pokládá tuto myšlenku za zcela srozumitelnou a věcně správnou, nicméně rozsah finančních prostředků neumožňuje tyto dopravní služby reálně v plánovacím období závazně objednat.</p>
43	<p>Ex 3: Chápeme vzhledem k uvedeným objektivním skutečnostem postoj MD k dalšímu rozšiřování rozsahu zastavování těchto vlaků. Ztotožnit se s postojem MD lze i v otázce žst. Praha-Libeň, zejména pro snadnou orientaci cestujících a s ohledem na postupně se rozšiřující možnosti navazujícího spojení do širšího centra města (přesto by bylo vhodné vést jednání s cílem dále zlepšit přestupní možnosti, zejména vazbu na MHD). S ohledem na postupný rozvoj přeshraniční spolupráce na spojení Pardubice – Klodzko – Wrocław se však domníváme, že může být i z pohledu dálkové dopravy atraktivním spojení v ose Wien / Budapest – Brno – Letohrad – Wrocław, a to vnitrostátní i mezinárodní. Vzhledem k dopadům postupných úprav dálkové dopravy (zejména komerčních spojů) na linku Sp Pardubice – Letohrad (- Lichkov st.hr.) zvažuje Pardubický kraj pro budoucí období úprav koncepce, spočívající v přiblížení místa křižování vlaků Ústí nad Orlicí (tj. upevnění koncepce časového prokladu se spoji R18</p>	<p>Neakceptováno, MD principiálně není přesvědčeno o nutnosti dalšího rozšiřování zastavování linky Ex3 v jakýchkoli dalších železničních stanicích, naopak je toho názoru, že by mělo dojít perspektivně k urychlení spojení mezi Prahou a Brnem zastavováním pouze v nejdůležitějších tarifních bodech, v souvislosti s dalšími důležitými akcemi jak je uvedeno v materiálu. OI počtu cestujících v relaci Wien / Budapest – Brno – Letohrad – Wrocław s využitím vlaků regionální dopravy v úseku Ústí nad Orlicí – Wrocław má MD vážné pochybnosti a proto nespátřuje připomínku jako důvodnou a nepokládá za možné jí vyhovět. (Nad rámec připomínky MD upozorňuje na skutečnost, že žst. Ústí nad Orlicí je v současné době obsloužena velmi komfortně a tento komfort se může dostat na hranici dlouhodobě udržitelnosti -- s ohledem např. na komerční produkty).</p>

	<p>a R19 na výsledný interval 30 minut Pardubice – Ústí nad Orlicí). S ohledem na (dle předloženého dokumentu) rámcově stabilizovanou časovou polohu linky Ex 3 se otevírá možnost zajištění optimální přestupní vazby jih-sever právě v Ústí nad Orlicí. Žádáme proto o jednání k dané problematice.</p>	
44	<p>Lze rozumět aktuálnímu pohledu MD na relaci Pardubice – Jihlava s ohledem na stávající nedostatek finančních prostředků, možnosti stávajícího vozidlového parku na stávající infrastrukturu i preferenci vedení systémových linek v pravidelných intervalech, a to prioritně ve směrech vyšší poptávky po přepravě. Pardubický kraj připravil v rámci optimalizace veřejné dopravy od platnosti JŘ 2011/2012 pro tuto trať provozní koncept, založený na ucelené nabídce linky spěšných vlaků. Přesto nelze zcela souhlasit s dlouhodobou rezignací na zajištění dálkového spojení ze strany státu, mimo jiné s ohledem na postupně probíhající dílčí zkvalitňování parametrů infrastruktury na daném rameni. Regionální nabídka spojů je charakterizována pásmovým provozem Sp vlaků, v úseku Hlinsko – Havlíčkův Brod vedených zastávkově. Přímé spojení s Jihlavou, a tedy přípoje z dané oblasti směr České Budějovice, stejně jako rychlé spoje v celé trati obecně, přitom chybí. Žádáme o zachování linky R17 alespoň ve výhledu (rozsahem odpovídající intervalu 120 min. v obdobích přepravní špičky), jako spojů doplňujících spěšné vlaky, resp. případná prodloužení některých z nich.</p>	<p>Neakceptováno, nikoli však z důvodu, že by zpracovatel neakceptoval argumenty uvedené v připomínce. MD racionálně s ohledem na rozsah veřejných prostředků nepředpokládá možnost v plánovacím období objednávku R17 zajistit, a proto nepokládá za vhodné vyvolávat nereálné očekávání všech zúčastněných subjektů, že tak bude moci učinit. Pokud by tuto variantu v dopravním plánu zpracovatel uvedl, bylo by řešení vždy podvázáno možným opětovným vstupem MD na tuto relaci, což je racionálně velmi nepravděpodobné.</p>
45	<p>V dokumentu jsou opakovaně zmiňovány výhledové možnosti nasazení vozidel s aktivním naklápěním z důvodu zkrácení jízdních dob na směrově náročných traťových úsecích, kde není reálně očekávat změnu směrových vedení tratí. To se týká i některých méně využívaných úseků, kde stávající technický stav tratí toto opatření krátkodobě vylučuje. Žádáme tedy o vysvětlení, proč není totožné opatření navrženo v úseku již modernizovaného železničního koridoru, kde jsou soupravy s aktivním naklápěním nyní v provozu – na I. TŽK. Zejména považujeme za vhodné řešit tímto způsobem jízdní dobu v ose Svitavy – Brno (linka R19), což může vedle zkrácení doby dojížděky o cca 15% otevřít</p>	<p>Částečně akceptováno, připomínku zčásti akceptujeme, nepokládáme však za koncepční požadovat nasazení naklápěcí techniky v objednávce MD na tranzitním koridoru. Pokládáme spíše za vhodné využít rychlostních možností, které poskytuje stávající infrastruktura, a které s ohledem na současný aplikovaný model na této trati nelze využít.</p>

	<p>další možnosti řešení problematiky kapacity uzlu Brno. Současně považujeme za vhodné žádat na trati 260 zvýšení traťové rychlosti ve vybraných úsecích na 160 km/h, popř. podle dalších souvislostí a technických možností popř. i více. Závěrem upozorňujeme na dílčí rozpor, kdy je v dokumentu na mnoha místech požadováno zvýšení rychlosti pro I=130 mm (Vvýj), avšak uvažované nasazení vozidel neumožní tyto rychlosti využít (pro Vvýj nevyhovuje). Doporučujeme proto upravit text ve smyslu zvýšení rychlosti obecně, bez nadbytečné podrobné specifikace.</p>	
--	---	--

5. Monitoring a vize pro následující plánovací období

Hlavním smyslem této kapitoly je návrh konkrétních opatření, která budou po dobu plánovacího období realizována v rámci monitoringu a následné evaluace navrženého způsobu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. Hlavní okruhy jsou následující:

1. V rámci plánovacího období bude zpřesňována přepravní analýza (kap.1), ze které vychází doporučená pravidla pro objednávku dálkové a nadregionální dopravy. Za prvé budou vyhodnocena dosud nezveřejněná data o dojížděkových proudech vycházející ze Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Za druhé se předpokládá, že Ministerstvo dopravy bude v průběhu plánovacího období disponovat multimodálním dopravním modelem zpracovávaným v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, na základě kterého bude možné kvalifikovaně hodnotit nabídku dopravních služeb zajišťovaných Ministerstvem dopravy ve vztahu k reálné směrové poptávce cestujících. Zároveň výstupy multimodálního dopravního modelu umožní porovnávat efektivitu jednotlivých koncepčních řešení z hlediska prognózy počtu přepravených cestujících.
2. Zpětnou vazbou pro vyhodnocení úspěšnosti systému celostátní dopravy budou především pravidelné informace o úsekových frekvenčních průzkumech ve vlacích zahrnutých do objednávky státu. Zároveň budou sledovány údaje o matici přepravních vztahů v železniční osobní dopravě vycházející z počtu vydaných směrových jízdních dokladů akciovou společností České dráhy. Stávající poskytování dat dopravce v rámci přímého zadání bude pokračovat minimálně ve stávajícím rozsahu i v případě dopravců, kteří budou provozovat dopravní služby na základě nabídkových řízení.
3. V oblasti vyhodnocování počtu přepravených cestujících bude kladen významný důraz na monitoring stávajících zastavení jednotlivých linek dálkové dopravy. V případě kontinuálně nízkých hodnot, které nebudou v souladu s očekáváním objednatele, budou navrženy úpravy zastavovací strategie. Naopak bude v odůvodněných případech zvažována možnost rozšíření počtu zastavovacích míst, avšak za předpokladu očekávaných relevantních přepravních výsledků.
4. V případě sledování vývoje kvalitativních ukazatelů bude pokračovat stávající vyhodnocování výkazů vztahujících se k jednotlivým linkám (zpoždění, turnusové náležitosti) a konstruovaným přestupním vazbám. Důležitou činností budou rovněž kontroly kvality poskytovaných služeb realizované přímo ve vlacích celostátní dopravy. Cílem objednatele je zintenzivnit tuto činnost.
5. V oblasti ekonomiky se předpokládají určité úpravy reportingu, které na jedné straně umožní lepší sledování jednotlivých ekonomických ukazatelů, a na druhé straně budou akceptovat odlišný přístup objednatele k provozním souborům, vysoutěženým na základě transparentního nabídkového řízení.
6. Tento dokument obsahuje určité základní informace o představách objednatele dálkové dopravy v oblasti rozvoje infrastruktury. Zvláště v případech, kdy bude patrná úspora nákladů, či dosažení výrazně lepšího provozního konceptu, je třeba jednoznačně úžeji provázat plánování dopravy s infrastrukturním plánováním, které v základních rysech popisuje kapitola 3.3. tohoto dokumentu. Objednatel dálkové dopravy si uvědomuje, že je potřebné koncepty provozních souborů pro jednotlivá nabídková řízení předkládat s odpovídajícím předstihem SŽDC k posouzení možnosti úpravy infrastruktury, aby bylo z jejich strany možné pružně reagovat na případy, kdy infrastrukturní investice či zintenzivnění údržby může přispět nekvalitnějším dopravnímu řešení.

Zpracování navazujícího dokumentu se předpokládá pro následující období od jízdního řádu pro období platnosti 2016/2017.