

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje

na léta 2012 - 2016

část I.

Zpracovatel:

POVED s. r. o.

Plzeňský organizátor veřejné dopravy
Nerudova 25, 301 00 Plzeň
telefon: 378035461
www.poved.cz

Jednatel: Ing. Zdeňka Kmochová
Zpracovali: Ing. Petr Náhlík
Ing. Jiří Pospíšil
Ing. Karel Mařík
Ing. Marcela Benediktová
Ing. Jindřich Šedivý
Ing. Zdeňka Kmochová

OBSAH

Použité zkratky.....	10
1 ZÁKLADNÍ INFORMACE.....	11
2 PRÁVNÍ RÁMEC, STRUKTURA A METODIKA ZPRACOVÁNÍ.....	13
2.1 PRÁVNÍ RÁMEC.....	13
2.1.1 Vývoj legislativní činnosti v oblasti veřejné dopravy.....	13
2.1.1.1 Komunitární právo – nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES).....	13
2.1.1.2 Vnitrostátní právo – zákony České republiky.....	13
2.1.1.3 Vnitrostátní právo – prováděcí předpisy.....	14
2.2 STRUKTURA A METODIKA PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI PLZEŇSKÉHO KRAJE.....	14
3 PRIORITY ÚZEMNÍHO ROZVOJE A DOPRAVNÍ VÝCHODISKA.....	15
3.1 ÚZEMNÍ ROZVOJ PLZEŇSKÉHO KRAJE.....	15
3.1.1 Celostátní souvislosti Územního rozvoje Plzeňského kraje.....	15
3.1.2 Nadregionální souvislosti územního rozvoje Plzeňského kraje.....	18
3.1.2.1 Dělbá funkcí dopravně rozvojových os Plzeňského kraje.....	18
3.1.2.2 Strategické cíle pro zajištění dopravního propojení Plzeňského kraje s okolím.....	19
3.1.3 Regionální souvislosti územního rozvoje Plzeňského kraje.....	19
3.1.3.1 Problémová venkovská území.....	20
3.1.3.2 Problematika chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava.....	20
3.1.4 Regionální souvislosti územního rozvoje Plzeňského kraje.....	21
3.1.4.1 Problematika Plzeňské aglomerace.....	21
3.1.4.2 Rozvoj ostatních obcí na území Plzeňského kraje.....	21
3.2 VÝCHOZÍ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	22
3.2.1 Železniční infrastruktura – výchozí stav.....	22
3.2.2 Silniční infrastruktura – výchozí stav.....	23
3.2.3 Veřejná doprava – výchozí stav.....	24
4 DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY.....	24
4.1 DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY Z ROKU 2005.....	24

4.2 SUPERSTRATEGIE JAKO SOUČÁST ROZVOJE DO ROKU 2025.....	24
4.3 DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY, AKTUALIZACE 2011.....	25
4.3.1 Východiska aktualizované Dopravní politiky České republiky.....	25
4.3.2. Dělbna přepravní práce v České republice.....	26
4.3.3 Financování dopravní infrastruktury a veřejné dopravy.....	28
4.3.4 Priority a specifické cíle Dopravní politiky České republiky.....	29
4.3.4.1 Zkvalitnění přepravní práce ve veřejné dopravě osob.....	29
4.3.4.2 Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele.....	30
4.3.4.3 Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury.....	30
4.3.4.4 Hlavní projekty rozvoje železniční sítě.....	31
4.3.4.5 Optimalizace úhrad za veřejné služby.....	31
4.3.4.6 Financování obnovy dopravních prostředků.....	31
4.3.4.7 Rozvoj a budování Integrovaných dopravních systémů.....	32
5 PŘEDPOKLÁDANÝ ÚZEMNÍ ROZVOJ PLZEŇSKÉHO KRAJE.....	32
5.1 ROZVOJOVÉ DOKUMENTY, ANALÝZY A STRATEGIE PLZEŇSKÉHO KRAJE.....	32
5.1.1 Aktualizace Programu rozvoje Plzeňského kraje.....	32
5.1.2 SWOT analýza Plzeňského kraje.....	33
5.1.3 SWOT analýza ROP NUTS II Jihozápad.....	34
5.1.4 Strategie Plzeňského kraje v oblasti územního rozvoje a dopravní obslužnosti území....	34
5.1.4.1 Rozvoj dopravní sítě Plzeňského kraje a její návaznosti.....	34
5.1.4.2 Zlepšení dopravní obslužnosti Plzeňského kraje.....	36
5.2 PROGNOZA VÝVOJE POČTU OBYVATEL	37
6 NÁVRH ROZVOJE VEŘEJNÉ DOPRAVY A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ÚZEMÍ PLZEŇSKÉHO KRAJE.....	37
6.1 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	37
6.1.1 Východiska pro rozvoj silniční sítě.....	37
6.1.2 Koncepce a cíle rozvoje a přestavby silniční sítě.....	38
6.1.3 Vliv realizace rozvoje a přestavby silniční sítě na rozvoj veřejné dopravy.....	38
6.2 VEŘEJNÁ DRÁŽNÍ OSOBNÍ DOPRAVA.....	39

6.2.1 Východiska pro rozvoj veřejné drážní osobní dopavy.....	39
6.2.2 Koncepce a cíle rozvoje přestavby železniční sítě na území Plzeňského kraje.....	41
6.2.2.1 Některé aspekty zavádění integrovaného taktového grafikonu v Plzeňském kraji.....	41
6.2.2.2 Taktová doprava.....	41
6.2.2.3 Časové horizonty pro realizaci změn na železniční infrastruktuře.....	42
6.2.2.4 Vlaky I. segmentu (EC, IC, Ex).....	43
6.2.2.5 Vlaky II. segmentu (R, Sp).....	43
6.2.2.6 Vlaky III. segmentu.....	44
6.2.3 Celostátní a mezinárodní železniční síť na území Plzeňského kraje.....	50
6.2.3.1 Železniční uzel Plzeň hlavní nádraží.....	50
6.2.3.2 Železniční trať č. 170 Praha – Plzeň – Cheb.....	51
6.2.3.3 Železniční trať č. 180 Plzeň – Česká Kubice – státní hranice.....	52
6.2.3.4 Železniční trať č. 190 Plzeň – České Budějovice.....	53
6.2.3.5 Železniční trať č. 183 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda.....	54
6.2.3.6 Železniční trať č. 160 Plzeň – Žatec.....	55
6.2.4 Regionální železniční síť v Plzeňském kraji.....	56
6.2.4.1 Železniční trať č. 162 Mladotice – Kralovice – Rakovník.....	56
6.2.4.2 Železniční trať č. 175 Rokycany – Mirošov – Nezvěstice.....	56
6.2.4.3 Železniční trať č. 176 Chrást u Plzně – Stupno – Radnice.....	57
6.2.4.4 Železniční trať č. 177 Pňovany – Bezdrůžice.....	57
6.2.4.5 Železniční trať č. 178 Svojšín – Bor.....	58
6.2.4.6 Železniční trať č. 181 Nýřany – Heřmanova Huť.....	59
6.2.4.7 Železniční trať č. 182 Staňkov – Poběžovice.....	59
6.2.4.8 Železniční trať č. 184 Domažlice – Bor – Tachov – Planá u Mariánských Lázní.....	60
6.2.4.9 Železniční trať č. 185 Horažďovice předměstí – Klatovy – Domažlice.....	61
6.2.4.10 Železniční trať č. 191 Nepomuk – Blatná.....	62
6.2.4.11 Zastávky veřejné drážní osobní dopavy.....	62
6.2.5 Souhrnný přehled navrhovaných železničních staveb a záměrů.....	71
6.3 VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA.....	72
6.3.1 Současný stav obsluhy území Plzeňského kraje veřejnou linkovou dopravou.....	72

6.3.1.1 Dopravci a linky veřejné linkové dopravy na území Plzeňského kraje.....	72
6.3.1.2 Linky v závazku veřejné služby.....	72
6.3.1.3 Linky v závazku veřejné služby podle jednotlivých dopravců.....	72
6.3.1.4 Přehled nejvýznamnějších dopravců provozujících veřejnou linkovou dopravu.....	73
6.3.1.5 Linky mezinárodní, provozované s příspěvkem Plzeňského kraje.....	74
6.3.1.6 Linky tzv. zvláštní linkové dopravy.....	74
6.3.1.7 Páteřní linky veřejné linkové dopravy.....	74
6.3.2 Rozsah výkonů v Integrované dopravě Plzeňska (IDP).....	75
6.3.3 Přestupy z veřejné linkové dopravy na páteřní veřejnou drážní osobní dopravu.....	75
6.3.3.1 Přestupní vazby v železniční stanici Plzeň hlavní nádraží.....	75
6.3.3.2 Přestupní vazby na železniční trati č. 160.....	75
6.3.3.3 Přestupní vazby na železniční trati č. 162.....	76
6.3.3.4 Přestupní vazby na železniční trati č. 170.....	77
6.3.3.5 Přestupní vazby na železniční trati č. 175.....	78
6.3.3.6 Přestupní vazby na železniční trati č. 176.....	79
6.3.3.7 Přestupní vazby na železniční trati č. 177.....	79
6.3.3.8 Přestupní vazby na železniční trati č. 178.....	79
6.3.3.9 Přestupní vazby na železniční trati č. 180.....	80
6.3.3.10 Přestupní vazby na železniční trati č. 181.....	81
6.3.3.11 Přestupní vazby na železniční trati č. 182.....	81
6.3.3.12 Přestupní vazby na železniční trati č. 183.....	81
6.3.3.13 Přestupní vazby na železniční trati č. 184.....	83
6.3.3.14 Přestupní vazby na železniční trati č. 185.....	84
6.3.3.15 Přestupní vazby na železniční trati č. 190.....	85
6.3.3.16 Přestupní vazby na železniční trati č. 191.....	86
6.4 PŘESTUPNÍ UZLY.....	86
6.4.1 Přestupní uzly mezi veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.....	86
6.4.2 Přestupní uzly mezi veřejnou linkovou dopravou a městskou hromadnou dopravou.....	87
6.5 STATICKÁ DOPRAVA.....	88
6.5.1 Východiska pro rozvoj statické dopravy v souvislosti s rozvojem veřejné dopravy.....	88

6.5.2	Koncepce a cíle rozvoje statické dopravy v souvislosti s rozvojem veřejné dopravy.....	88
6.5.3	Souvislost rozvoje systému statické dopravy s rozvojem veřejné dopravy.....	88
6.5.4	Finanční podpora budování sítě záchytných parkovišť.....	89
6.5.5	Rozvoj záchytných parkovišť s přestupní vazbou na veřejnou drážní osobní dopravu.....	89

Použité zkratky

B+R	bike and ride, zaparkuj kolo a dále jed' veřejnou dopravou
DÚR	dokumentace pro územní řízení (přípravná dokumentace)
EHS	Evropské hospodářské společenství
EP	Evropský parlament
ES	Evropské společenství
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDP	hrubý domácí produkt
CHKO	chráněná krajinná oblast
IAD	individuální automobilová doprava
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
IDS PK	Integrovaný dopravní systém Plzeňského kraje
ITG	integrovaný taktový grafikon
K+R	kiss and ride, vylož spolujezdce, který dále pojed' veřejnou dopravou a odjed'
KDPK	Koncepce dopravy Plzeňského kraje
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
NP	národní park
ORP	obec s rozšířenou působností
P+R	park and ride, zaparkuj a odjed' veřejnou dopravou
PDO PK	Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje
POÚ	pověřený obecní úřad
POVED s. r. o.	plzeňský organizátor veřejné dopravy
PÚR	Politika územního rozvoje
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SJD	systémová jízdní doba
SLDB	sčítání lidu, domů a bytů
TŽK	tranzitní železniční koridor
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚTS	územně technická studie
VLC	veřejné logistické centrum
VPS	veřejně prospěšná stavba
VRT	vysokorychlostní trať
VÚC	velké územní celky
ZÚR	

1 ZÁKLADNÍ INFORMACE

Cílem Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje (dále též PDO PK) je vytvořit v návaznosti na Koncepti dopravy Plzeňského kraje (2007) podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti Plzeňského kraje v letech 2012 - 2016.

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje je navržen v návaznosti na Celostátní plán dopravní obsluhy území (zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012 - 2016), zpracovaný státem zastoupeným Ministerstvem dopravy ČR (dále též MD ČR). PDO PK byl připraven na základě dlouhodobé spolupráce plzeňského organizátora veřejné dopravy s Ministerstvem dopravy, obcemi na území Plzeňského kraje, s dopravci zajišťujícími na území Plzeňského kraje veřejnou dopravu a integrovanou dopravu Plzeňska a na základě konzultací se sousedními kraji, respektive s jejich organizátory veřejné dopravy.

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje je, v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, a na základě metodického doporučení Ministerstva dopravy, zpracován na období 2012 - 2016 s výhledem do roku 2030. Případná novelizace PDO PK závisí především na čase, kdy budou získána data týkající se dopravy získaná ze Sčítání lidí, domů a bytů v březnu 2011.

Dopravní obslužností Plzeňského kraje se rozumí zabezpečení dopravy občanů po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Dopravní plánování v Plzeňském kraji vychází, v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, při zajišťování dopravní obslužnosti obcí z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy.

Obsahem Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje je, v souladu s požadavky zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících (vztahený k datu 31. 12. 2010 s tím, že v oblastech, kde došlo k významným změnám v I. pololetí roku 2011 jsou zahrnuty i tyto skutečnosti).

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje dále obsahuje informace o předpokládaném rozsahu poskytované kompenzace drážním a autobusovým dopravcům, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a postup při uzavírání těchto smluv a harmonogram a způsob integrace, v případech kdy se stát (zastoupený MD ČR) a Plzeňský kraj zastoupený plzeňským organizátorem veřejné dopravy (POVED s. r. o.) společně podílí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje v návaznosti na Koncepti dopravy Plzeňského kraje, obsahuje aktualizovaný návrh realizace nutných změn na dopravní infrastrukturu a příslušných zařízeních veřejné dopravy (drážní i silniční) s důrazem na budování přestupních uzlů (terminálů) mezi veřejnou drážní osobní dopravou a autobusovou veřejnou linkovou dopravou. Bez vybudování přestupních uzlů s podporou rozpočtu státu a Plzeňského kraje a bez realizace změn na dopravní infrastrukturu (zejména železniční) je možné zlepšit dopravní obslužnost Plzeňského kraje jen ve velmi omezeném rozsahu a bez navržených změn není možné realizovat ani PDO PK.

Přestupní uzly je nutné budovat včetně dostatečné parkovací kapacity jak pro zastavení a odstavování autobusů, tak pro parkování individuální automobilové dopravy (dále též IAD) v systému typu P+R a K+R, případně pro parkování kol v systému B+R. Návrh na vybudování přestupních uzlů a návrh nutných stavebních změn na infrastrukturu je v návaznosti na Koncepti dopravy Plzeňského kraje zpracován ve střednědobém horizontu (2020) a dlouhodobém horizontu s výhledem do roku 2030.

Koncepce návrhu PDO PK vychází především z dokumentů schválených na úrovni vlády ČR, tj. z dokumentů jako jsou **Politika územního rozvoje ČR 2008** (2009), **Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013** (2005) a její aktualizace **Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013 v roce 2011** (2011) schválené usnesením vlády ČR č. 565 dne 20. 7. 2011 a z materiálu zpracovaného

na úrovni Ministerstva dopravy ČR - **Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025** (2011).

Návrh Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje vychází, samozřejmě, i z dokumentů projednaných orgány Plzeňského kraje. Jedná se o zásadní dokumenty jako je **Koncepce dopravy Plzeňského kraje, 3. etapa - návrh** (2007), **Program rozvoje Plzeňského kraje** (2002) a **Aktualizace Programu rozvoje Plzeňského kraje** (2008), **Regionální operační program NUTS II JIHOZÁPAD na období 2007 - 2013**, dále z jednotlivých územních plánů velkých územních celků (dále jen VÚC), územního plánu statutárního města Plzně a respektuje i ostatní související krajské dokumenty.

Dalším východiskem pro zpracování Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje byly dlouhodobé zkušenosti získané z realizace změn v organizaci veřejné dopravy po vzniku samosprávy Plzeňského kraje na podzim roku 2000 a dlouhodobá (desetiletá) zkušenost s provozováním Integrované dopravy Plzeňska (dále jen IDP) od 1. 1. 2002 na území 44 obcí v rozsahu zón IDP-P a IDP-Z a ze zkušenosti s přípravou a realizací projektu Rozvoj IDP (1. etapa) s využitím bezkontaktní čipové karty.

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje ve svých principech a zásadách vychází ze strategie a cílů vymezených v Koncepci dopravy Plzeňského kraje z roku 2007 (dále též KDPK) a je navržen jako nástroj samosprávy Plzeňského kraje pro zlepšování dopravní obslužnosti obcí na území Plzeňského kraje. PDO PK zohledňuje Rámcovou koncepci rozvoje Integrované dopravy Plzeňska (IDP) na léta 2012-2022 (2011), pro jejíž realizaci byl zpracován projekt Rozvoj IDP (1. etapa) s využitím bezkontaktní čipové karty, jehož realizace a financování bylo schváleno usnesením RPK č. 3228/11 ze dne 27. 1. 2011.

Cílem postupného rozvoje Integrované dopravy Plzeňska (dále jen IDP) je dosáhnout rozvoje IDP do podoby Integrovaného dopravního systému Plzeňského kraje (dále též IDS PK) tj. rozšíření integrovaného dopravního systému na území všech 501 obcí Plzeňského kraje.

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje je možné využít také jako územně technický podklad, který řeší problematiku veřejné dopravy jak v širších souvislostech (nadregionální, regionální), tak v jednotlivých oborech veřejné dopravy, jako je veřejná drážní osobní doprava, autobusová veřejná linková doprava, městská hromadná doprava a návazná statická doprava v přestupních uzlech.

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje řeší rozvoj dopravní obslužnosti na krajské i na oblastní úrovni, na bázi rozvoje IDP a obsahuje jak specifikaci, tak časové priority rozvoje veřejné dopravy v Plzeňském kraji. Cílem PDO PK je vytvořit, na základě spolupráce se všemi dotčenými orgány, a to zejména s obcemi, funkční a trvale udržitelný systém veřejné dopravy na území Plzeňského kraje.

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje je navržen jako provázaný systém jednotlivých druhů veřejné dopravy, koordinovaný se sítí základních a středních škol a se stávajícími i připravovanými rozvojovými záměry obcí a státních, veřejnoprávních či privátních investorů.

Rychlost postupu realizace Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje, zejména rychlost realizace stavebně technických úprav dopravní infrastruktury, zejména železniční, a budování přestupních uzlů, může zásadním způsobem ovlivnit jak vyváženost sociálně-ekonomického rozvoje Plzeňského kraje jako celku, tak i stabilizaci jednotlivých oblastí Plzeňského kraje. Realizace PDO PK v letech 2012 - 2016 je závislá především na vícezdrojovém financování ze strany státu, Plzeňského kraje i dotčených měst a obcí.

Hlavní oblasti využitelnosti Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje:

- Klíčový strategický dokument pro vytvoření provázaného systému veřejné dopravy na území Plzeňského kraje.
- Podklad pro stanovení základní strategie rozvoje veřejné dopravy a definováním priorit jak pro střednědobý horizont tj. do roku 2016 (respektive 2020), tak pro dlouhodobý horizont (2030).

- Podklad pro tvorbu rozpočtu Plzeňského kraje – kapitola veřejné dopravy, tj. pro přípravu a tvorbu rozpočtu pro oblast základní dopravní obslužnosti a pro oblast rozvoje Integrované dopravy Plzeňska, zejména s ohledem na rozsah poskytované kompenzace a podporu nutných investic zejména do krajských komunikací a přestupních uzlů.
- Časový harmonogram pro uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a postup Plzeňského kraje při vypisování nabídkových řízení na poskytnutí veřejných služeb v přepravě cestujících.
- Podklad pro další postup integrace veřejné dopravy zejména tam, kde se stát zastoupený Ministerstvem dopravy spolu s Plzeňským krajem podílí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.
- Územně technický podklad pro územně plánovací činnost.
- Podklad pro realizaci staveb (zejména železniční infrastruktura a přestupních uzlů) minimalizujících negativní vliv dopravy a souvisejících činností na životní prostředí a kvalitu obytného prostředí.
- Podklad pro stabilizaci a územní ochranu přestupních uzlů a staveb dopravní infrastruktury nezbytných pro rozvoj dopravní obslužnosti Plzeňského kraje.
- Podklad pro meziresortní koordinace investičních záměrů.
- Podklad pro studijní, projektovou a investiční přípravu staveb a investičních záměrů jednotlivých staveb přestupních uzlů a stavebních změn na železniční a silniční infrastrukturu, jejich vzájemnou koordinaci a možnosti financování.

2 PRÁVNÍ RÁMEC, STRUKTURA A METODIKA ZPRACOVÁNÍ

2.1 PRÁVNÍ RÁMEC

2.1.1 Vývoj legislativní činnosti v oblasti veřejné dopravy

Rozvoj veřejné dopravy se odvíjí od právního rámce jak na úrovni Evropské unie, tak na úrovni České republiky. Většina nařízení a zákonů pro oblast veřejné dopravy byla přijata v posledních pěti letech.

2.1.1.1 Komunitární právo – nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES)

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, ze dne 23. 10. 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, ze dne 23. 10. 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, ze dne 21. 10. 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje se směrnice Rady 96/26/ES.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 181/2011, ze dne 16. 2. 2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

2.1.1.2 Vnitrostátní právo – zákony České republiky

- Zákon č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, ze dne 18. 6. 1991.
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ze dne 26. 4. 1994.
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ze dne 14. 12. 1994.
- Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, ze dne 12. 4. 2000 (v souladu s § 35, písm. g) tohoto zákona, zastupitelé kraje stanovují rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje).
- Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ze dne 7. 7. 2000 (v souladu s § 3 zastupitelé kraje stanovují pro střednědobé finanční plánování rozvoje hospodářství kraje rozpočtový výhled na základě uzavřených smluvních vztahů a přijatých závazků zpravidla na 2 až 5 let následujících po roce, na který se sestavuje roční rozpočet).
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů, ze dne 20. 5. 2010.

2.1.1.3 Vnitrostátní právo – prováděcí předpisy

K realizaci zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, byly vydány tyto předpisy:

- Výměr Ministerstva financí č. 01/2010, ze dne 8. 12. 2009.
- Výměr Ministerstva financí č. 05/2010, ze dne 26. 11. 2010.

K realizaci zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, byl vydán tento předpis:

- Nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě.

K realizaci zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, byl vydán tento předpis:

- Vyhláška č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy.

K realizaci zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících, byly vydány tyto předpisy:

- Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., ze dne 20. 10. 2010, o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících,
- Vyhláška č. 296/2010 Sb. Ministerstva dopravy, ze dne 20. 10. 2010, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace,
- Vyhláška č. 297/2010 Sb. Ministerstva dopravy, ze dne 20. 10. 2010, o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících,
- Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., ze dne 9. února 2011, o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

2.2 STRUKTURA A METODIKA PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI PLZEŇSKÉHO KRAJE

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského navazuje na dokument Koncepce dopravy Plzeňského kraje, 3. etapa – Návrh řešení (dále KDPK), který Rada Plzeňského kraje vzala na vědomí usnesením č. 3069/07 ze dne 21. 8. 2007.

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského rozpracovává a zpřesňuje základní koncepci a strategii rozvoje veřejné dopravy na území Plzeňského kraje, doporučení pro jednotlivé druhy veřejné dopravy a časové a realizační priority.

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského je pořizován na období 5 let (2012 - 2016) a obsahuje v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, především popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících k datu 31. 12. 2010, dále předpokládaný rozsah kompenzace poskytované dopravcům, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách s dopravci na základě nabídkových řízení a postup při uzavírání těchto smluv, harmonogram a způsob integrace v oblasti veřejné dopravy tj. tam, kde se stát a Plzeňský kraj podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

V Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského je nad rámec zákonem daných požadavků popsána i další problematika související s veřejnou dopravou s cílem definovat stav organizace veřejné dopravy a stav železniční infrastruktury včetně přestupných uzlů, kterých by mělo být dosaženo v období 2012 - 2016.

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského maximálně zohledňuje širší souvislosti, mezinárodní a státní závazky, územní i dopravně inženýrské aspekty. Od definování cílového stavu dopravní infrastruktury včetně přestupných uzlů definovaných v Koncepti dopravy Plzeňského kraje, jsou odvozeny priority a definována etapizace výstavby – střednědobý horizont do roku 2016 respektive 2020 a dlouhodobý horizont do roku 2030.

Dopravní systém Plzeňského kraje je v Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského pojímán jako funkční celek - komplex, jehož jednotlivé části – druhy veřejné dopravy musí být plně funkčně i prostorově provázané a koordinovaně rozvíjené. Rozvojové záměry všech druhů veřejné dopravy, související

dokumentace a programy zpracovávané na úrovni státu (zejména Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013 a její aktualizace z roku 2011 a Politika územního rozvoje ČR 2008) a na úrovni Plzeňského kraje (Koncepce dopravy Plzeňského kraje 2007, Program rozvoje Plzeňského kraje 2002 a jeho aktualizace z roku 2008, územně plánovací dokumentace územních celků a měst, studijní a projektové dokumentace, investiční programy apod.) prošly v předchozích letech důkladným procesem posuzování, rozhodování a schvalování s cílem nalézt optimální řešení vázané na dopravní poptávku, územní potřeby, podmínky v jednotlivých časových horizontech a s průmětem do reálné předpokládaného a možného financování.

Textová část Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského je členěna do 10 základních kapitol, které jsou zaměřeny jak na východiska (popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících vztahený k datu 31. 12. 2010), koncepční strategii a předpokládanou prognózu dopravy, tak na návrhy a opatření, které je nutné realizovat z hlediska budování přestupních uzlů a nutných stavebních úprav infrastruktury, zejména železniční.

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského předkládá jmenovitý souhrn záměrů, dopravně organizačních a provozních opatření strukturovaných dle jednotlivých dopravních systémů, které mají z hlediska síťového dopadu v rámci Plzeňského kraje pozitivní přínos pro řešení dopravní obslužnosti.

Významným nástrojem pro stanovení výhledového poměru mezi nabídkou (technickým uspořádáním železniční a silniční infrastruktury, organizací vlakovorby atd.) a poptávkou (přepravními proudy v železniční a silniční dopravě) je zjednodušený Dopravní model Plzeňského kraje, který byl zpracovaný již jako součást Koncepce dopravy Plzeňského kraje v softwarovém prostředí VISEM/VISUM pro jednotlivé modelové scénáře předpokládaného stavu ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Cílem těchto modelových scénářů bylo ohodnotit dopady plánovaných infrastrukturních opatření do dopravní sítě. Modelovaným stavům v obou časových horizontech odpovídá předpokládaný sociodemografický vývoj, který v modelovém prostředí zahrnuje předpokládanou prognózu vývoje obyvatelstva, pracovních příležitostí a atraktivit v rámci celého Plzeňského kraje.

Dopravní model Plzeňského kraje (2007) nebyl v roce 2011 pro potřeby zpracování PDO PK aktualizován, vzhledem k tomu, že cca 95 % vstupních dat by bylo zcela totožných s daty z doby zpracování dopravního modelu při přípravě Koncepce dopravy Plzeňského kraje. Tedy šlo by o data ze Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2001 (dále jen SLDB). Dopravní model Plzeňského kraje je možné a vhodné aktualizovat poté, co budou zpracovány výsledky SLDB, které proběhlo v březnu 2011.

3 PRIORITY ÚZEMNÍHO ROZVOJE A DOPRAVNÍ VÝCHODISKA

3.1 ÚZEMNÍ ROZVOJ PLZEŇSKÉHO KRAJE

Plzeňský kraj patří ke třem, rozlohou největším, krajům v České republice. Z měst na území Čech má statutární město Plzeň druhý nejvyšší počet obyvatel. Republikové priority územního rozvoje státu na území Plzeňského kraje byly definovány v dokumentu **Politika územního rozvoje ČR 2008** schváleném Vládou ČR dne 20. 7. 2009 usnesením č. 929, který byl pořízen Ministerstvem pro místní rozvoj a byl připravován ve spolupráci s ostatními ústředními orgány státní správy a se samosprávou krajů.

3.1.1 Celostátní souvislosti Územního rozvoje Plzeňského kraje

Politika územního rozvoje ČR 2008 schválená usnesením č. 929 Vlády ČR dne 20. 7. 2009 vymezila na území Plzeňského kraje republikové **priority územního plánování** pro zajištění udržitelného rozvoje území. Pro potřeby Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského jsou uvedeny pouze priority mající vliv na dopravní obslužnost Plzeňského kraje:

Rozvojová oblast

OB5 Rozvojová oblast Plzeň

je vymezena územím obcí v působnosti obcí s rozšířenou působností (dále jen ORP) Blovice (obce v severní části), ORP Nýřany (bez obcí v severozápadní části), Plzeň, Přeštice (bez obcí v jižní části), ORP Rokycany (jen obce v západní části), ORP Stod (bez obcí v jihozápadní části).

Důvody vymezení: Území ovlivněné rozvojem dynamikou statutárního města Plzně. Jedná se o silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má mezinárodní význam; rozvoj oblastí podporuje poloha na dálnici D5 a na III. tranzitním železničním koridoru.

Rozvojová osa

OS1 Rozvojová osa Praha – Plzeň – hranice ČR/SRN (– Nürnberg)

Je vymezena územím obcí mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významnou dopravní cestu, tj. dálnici D5 a železniční trať č. 170 v úseku Praha – Stříbro.

Důvody vymezení: Území ovlivněné dálnicí D5, železniční tratí č. 170 v úseku Praha – Stříbro tj. III. tranzitní železniční koridor (dále jen III. TŽK) a spolupůsobením center osídlení Tachov, Stříbro, Rokycany v Plzeňském kraji a Hořovice ve Středočeském kraji. Navazuje na rozvojovou osu v SRN (Německo).

Železniční doprava

Koridor vysokorychlostní dopravy

VR 1 Vysokorychlostní železniční koridor (Nürnberg –) hranice SRN/ČR – Plzeň – Praha

Důvody vymezení: Chránit na území ČR navržený koridor vysokorychlostní dopravy v návaznosti na obdobný koridor v SRN

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy, které pro řešení tohoto problému ustavilo meziresortní komisi, složenou ze zástupců Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva životního prostředí a dotčených krajů. **Spoluzodpovídá i kraj Plzeňský.**

Koridory konvenční železniční dopravy

C-E 40a Železniční koridor je vymezen trasou (Nürnberg –) hranice SRN/ČR – Cheb – Plzeň – Praha (Pokračování za Prahu je současně součástí I. tranzitního železničního koridoru – TŽK).

Jedná se o tratě č. 170 Cheb – Plzeň – Beroun a č. 171 Beroun – Praha. Koridor je na území Plzeňského kraje částí III. tranzitního železničního koridoru.

Důvody vymezení: Naplnění projektu EU č. 228, řešícího zlepšení kvality železniční dopravní infrastruktury. Zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích, zařazených do tranzitních železničních koridorů. Splnění požadavků Evropské dohody o hlavních železničních magistralách (dále AGC) a Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (dále AGTC).

ŽD 4 Železniční koridor je vymezen trasou Plzeň – Strakonice – České Budějovice – České Velenice – hranice ČR (– Wien). Na území Plzeňského kraje vymezen koridor na úseku Plzeň – Horažďovice předměstí.

Důvody vymezení: Vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti a zvýšení kapacity (zdvoukolejnění) železničního koridoru, zařazeného do evropské železniční sítě TEN-T, s nároky na případné změny vedení koridoru v území i jako spojnice III. a IV. tranzitního železničního koridoru, tak i propojení Plzeň (III. TŽK) – Strakonice – České Budějovice (IV. TŽK) – České Velenice – hranice ČR / Rakousko (– Wien). Posílení obsluhy území, alternativa ke koridoru v SRN. Podpora rozvoje cestovního ruchu prostřednictvím veřejné dopravy šetrné k životnímu prostředí.

ŽD 6 Železniční koridor je vymezen trasou Plzeň – Nýřany – Stod – Staňkov – Domažlice – Česká Kubice – hranice ČR (– Regensburg)

Důvody vymezení: Vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti a zvýšení kapacity (zdvoukolejnění) železničního koridoru zařazeného do evropské železniční sítě TEN-T s nároky na případné změny vedení koridoru v území jako větve III. TŽK. Posílení obsluhy území a zlepšení železničního spojení Praha – Plzeň – hranice ČR (– Regensburg – München) tj. realizace projektu Donau-Moldau Bahn. Možnost rychlejšího a kapacitního napojení na stávající a připravované sítě VRT v SRN.

Kombinovaná doprava

VLC Veřejná logistická centra

V Plzeňském kraji je vymezena lokalita Plzeňsko.

Důvody vymezení: Postupné etapovitě budování sítě veřejných logistických center napojených na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu. Síť VLC umožní optimalizovat silniční dopravu a zapojení do evropské sítě logistických center.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem zemědělství a ve spolupráci s kraji spolupracuje na výběru konkrétních lokalit v rámci pořizování ZÚR. **Spoluzodpovídá i kraj Plzeňský.**

Silniční doprava

Koridor kapacitní silnice

S13 Silniční koridor je vymezen územím krajů vhodných pro alternativní spojení západní hranice ČR s východem v území jižně od D1.

Důvody vymezení: Převedení možného zvýšeného dopravního zatížení mezi dotčenými kraji.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí a dotčenými kraji. **Spoluzodpovídá i kraj Plzeňský.**

Specifické oblasti

Úkoly územního plánování:

a) kraje v zásadách územního rozvoje dle potřeby upřesní vymezení specifických oblastí v rozlišení podle území jednotlivých obcí, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování jednotlivých specifických oblastí; upřesněné specifické oblasti se mohou překrývat s upřesněnými rozvojovými oblastmi nebo osami pouze výjimečně a jen ve zvláště odůvodněných případech,

b) příslušné kraje a obce postupují při pořizování územně plánovací dokumentace v souladu s kritérii a podmínkami pro rozhodování o změnách v území,

c) úkoly, stanovené pro jednotlivé specifické oblasti, musí být převzaty do územně plánovací dokumentace krajů a obcí.

Zodpovídá: příslušné kraje, tedy i **kraj Plzeňský**

SOB 1 Specifická oblast Šumava

Vymezena územím obcí z **ORP Klatovy** (jihozápadní část) a **Sušice** v Plzeňském kraji a Český Krumlov (západní část), Prachatice (jihozápadní část) a Vimperk v Jihočeském kraji.

Důvody vymezení:

a) Potřeba úměrně a rovnoměrně rozvíjet a využívat, s ohledem na udržitelný rozvoj území, vysoký rekreační potenciál krajiny přírodně cenné a společensky atraktivní oblasti Šumavy, která je největším národním parkem v ČR, chráněnou krajinnou oblastí a biosférickou rezervací UNESCO. Jedná se o celistvé území s kvalitním životním prostředím a vysokými přírodními a krajinnými hodnotami.

b) Potřeba posílit ekonomický a sociální rozvoj v souladu s ochranou přírody, zejména rozvoj drobného a středního podnikání v oblasti místní tradiční výroby a cestovního ruchu.

c) Potřeba koordinace využívání území se sousedními spolkovými zeměmi Bavorskem a Horním Rakouskem.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území (z hlediska dopravní obsluhy):

• Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně sledovat **zlepšení dopravní dostupnosti území, zejména přeshraničních dopravních vazeb.**

Úkoly pro územní plánování (z hlediska dopravní obsluhy):

V rámci územně plánovací činnosti kraje a koordinace územně plánovací činnosti obcí:

• Identifikovat hlavní póly a střediska ekonomického rozvoje oblasti a vytvářet zde územní podmínky pro zkvalitnění a **rozvoj dopravní a technické infrastruktury**, bydlení a občanského vybavení.

• **Vytvářet územní podmínky pro rozvoj dopravní dostupnosti území a rozvoj přeshraničních dopravních tahů mezinárodního a republikového významu.**

• **Vytvářet územní podmínky pro rozvoj ekologických forem dopravy včetně železniční.**

• Při tvorbě resortních dokumentů zohlednit specifika oblasti a cílenými programy podporovat rozvoj

ekologických forem dopravy, především na území Národního parku Šumava, **zejména veřejné dopravy pro dojížděku za prací, službami a rekreací**, dále rozvíjet síť cyklistických a turistických tras.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí.

Spoluzodpovídá i kraj Plzeňský a Jihočeský.

Území vykazující relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje

Vymezení území:

- Rakovnicko – **Kralovicko** – Podbořansko (oblast je na území Plzeňského kraje vymezena **ORP Kralovice**, na území Karlovarského kraje ORP Karlovy Vary, na území Ústeckého kraje ORP Podbořany a na území Středočeského kraje ORP Rakovník.
- **Brdy** (oblast vymezená na území Plzeňského kraje částí území **ORP Blovice, Nepomuk, Rokycany** a na území Středočeského kraje částí území ORP Příbram).

Politika územního rozvoje ČR 2008 (dále jen PÚR) je republikovým plánovacím dokumentem pro zajištění realizace a rozvoje celostátně významných prvků též na území Plzeňského kraje a je i podkladem pro zadání a zpracování Plánu územního rozvoje Plzeňského kraje, případně pro jeho aktualizace. PÚR dále upřesňuje důvody vymezení, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, úkoly pro územní plánování a úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

3.1.2 Nadregionální souvislosti územního rozvoje Plzeňského kraje

Možnosti a tendence územního vývoje Plzeňského kraje stanovují zejména územní plány velkých územních celků (dále jen ÚP VÚC) schválené zastupitelstvem Plzeňského kraje pro jednotlivé územní celky Plzeňského kraje a specializované studie či generely pro celé území Plzeňského kraje.

Z hlediska dopravní obslužnosti je důležitá koordinace záměrů sousedních krajů (případně státu a jím zřízených subjektů) na kapacitních mezikrajských dopravních spojnících a průměty vlivů dopravy na územně funkční rozvoj území sousedících s okolními kraji (Karlovarským, Ústeckým, Středočeským a Jihočeským).

3.1.2.1 Dělbá funkcí dopravně rozvojových os Plzeňského kraje

Na území Plzeňského kraje jsou definovány tři dopravně rozvojové osy:

Západní dopravně rozvojová osa

je reprezentována dálnicí D5 a železniční tratí č. 170 – III.TŽK.

Z hlediska ČR se jedná o vazbu ke vzdáleným aglomeracím severozápadní Evropy. Na území Plzeňského kraje i přilehlého území SRN však tato osa protíná a obsluhuje relativně málo urbanizované oblasti a její **dopad do dopravní obslužnosti Plzeňského kraje je minimální**.

Jihozápadní dopravně rozvojová osa

je reprezentovaná silnicí I/26 a železniční tratí č. 180. Z hlediska Plzeňského kraje jde o významný vztah Plzeň – Regensburg a návazně o spojení s relativně blízkou aglomerací München. Na území Plzeňského kraje osa prochází intenzivně urbanizovaným prostorem, výhodně protíná státní hranice ČR/SRN v koridoru mimo CHKO Český les i mimo CHKO Šumava a v území s příznivou konfigurací terénu. Tato osa je významným způsobem posilována koncepcí železničního spojení Donau-Moldau Bahn a **z hlediska dopravní obslužnosti Plzeňského kraje má v budoucnu klíčový význam**.

Jižní dopravně rozvojová osa

je reprezentována silnicí I/27 a železniční tratí č. 183. Jedná se o tradiční dopravní osu Plzeň – Klatovy (2. nejvýznamnější město Plzeňského kraje). Dopravní osa je problematická v oblasti přechodu státních hranic ČR/SRN z důvodů průchodu územím NP a CHKO Šumava a složité konfigurace terénu. Je podporována ze strany kompetentních orgánů SRN. Z hlediska zejména dojížděky do zaměstnání a do škol, tj. **z hlediska dopravní obslužnosti Plzeňského kraje, má největší význam úsek Plzeň – Klatovy**.

Dopravně urbanistická souvislost propojení Jihočeský kraj – Plzeňský kraj – Karlovarský kraj je z hlediska dopravní obslužnosti Plzeňského kraje minimální. Pro oblast Sušicka je významná pouze historická oblastní vazba Sušice – Horažďovice – Strakonice – Písek.

Vazba Plzeň – region Pohoří (Cheb/Karlovy Vary) – Sasko je z hlediska dopravní obslužnosti Plzeňského kraje minimální. Tento vztah je z hlediska silniční dopravy řešen dvěma koridory – v rámci silnice I/20 a v kombinaci D5 a I/21 s navázáním na tzv. Podkrušnohorskou magistrálu směr Ústecký kraj (silnice I/13 směr Teplice – Ústí nad Labem – Liberec). Výhledově je možné zvažovat posílení tangenciálního spojení. Z hlediska železniční dopravy je tento vztah výhradně uskutečňován v rámci relace České Budějovice – Plzeň – Cheb, případně Karlovy Vary.

3.1.2.2 Strategické cíle pro zajištění dopravního propojení Plzeňského kraje s okolím

Po dokončení dálnice D5 jsou a území Plzeňského kraje definovány čtyři strategické cíle pro zajištění dopravního propojení Plzeňského kraje s okolním územím:

- Zkvalitnění parametrů silnice I/26 z Plzně na Horšovský Týn a hraniční přechod Folmava/Furth im Wald pro zajištění kapacitního propojení Plzeňské aglomerace s jihozápadním sektorem Plzeňského kraje a s německými, resp. bavorskými centry Regensburg a München.
- Zkvalitnění parametrů silnice I/27 z Plzně na Kralovice a Vysokou Libyni/hranice Plzeňského a Středočeského kraje pro kapacitní propojení Plzeňského kraje na křižující tah silnice I/6 – R6 mezi Prahou a Karlovými Vary a směřující dále do Ústeckého kraje.
- Zkvalitnění parametrů silnice I/20 z Plzně na Nepomuk a hranice Plzeňského a Jihočeského kraje pro zajištění kapacitního propojení těchto krajů.
- Vybudování pokračování tzv. Pošumavské magistrály na území kraje v ose Klatovy – Domažlice – Dražnov, propojením na silnici II/195 na Poběžovice, Bor a dále po silnici I/21 na Planou a v Karlovarském kraji na Cheb.

3.1.3 Regionální souvislosti územního rozvoje Plzeňského kraje

Regionálně významné či regionálně specifické oblasti Plzeňského kraje jsou v podstatě zakotveny již v dokumentu **Politika územního rozvoje ČR 2008**. Za zvláštní, regionálně významné nebo regionálně specifické prostory Plzeňského kraje, lze označit především rozvojově dynamickou Plzeňskou aglomeraci, specifický prostor příhraničního území Plzeňského kraje sousedící s Bavorskem. Z hlediska možnosti využívání a rozvoje dopravní obslužnosti jsou velmi specifická území Chráněné krajinné oblasti (dále též CHKO) Český les, Křivoklátsko a Šumava, a Národní park Šumava, vojenský prostor Brdy jihovýchodně od Plzně, ale též socioekonomicky výrazně oslabená území Kralovicka a Manětínska na severním a severovýchodním okraji Plzeňského kraje.

Logika uspořádání i účelnost využívání dopravní osnova tvoří jednu z nejvýznamnějších podmínek pro rozvoj dopravní obslužnosti Plzeňského kraje a pro územně funkční stabilizaci specifických oblastí Plzeňského kraje i pro územní rozvoj jeho vybraných částí.

Socioekonomická stabilizace a rozvoj Plzeňského kraje nejvíce závisí na kvalitě dopravní obslužnosti území. Vzhledem k územní struktuře Plzeňského kraje se socioekonomický i urbánní rozvoj opírá zejména o potenciál statutárního města Plzně a o působení několika dalších, krajsky významných, středisek osídlení – jsou jimi všechna bývalá okresní města (Domažlice, Klatovy, Rokycany a Tachov) a několik tradičně silných lokálních center, dnes obcí s rozšířenou působností (dále jen ORP), tedy města Blovice, Horažďovice, Horšovský Týn, Kralovice, Nepomuk, Nýřany, Přeštice, Stod, Stříbro, Sušice.

Ostatní, rozlohou převažující území Plzeňského kraje, má především venkovský charakter. V příslušném generelu byla tato území rozčleněna na území aglomerované, urbanizované, venkovsky typické a prostory v územích se zvláštními režimy využívání. Za venkovsky typická byla označena území Bezručsko, Borsko, Kolovečsko, Manětínsko, Nepomucko, Pobrdí, Plánicko, Radnicko, Sedmihorí, Střední Pošumaví a Všerubsko. Pro tato venkovsky typická území platí, že jejich socioekonomická stabilizace a případný rozvoj nejvíce závisí na kvalitě dopravní obslužnosti.

3.1.3.1 Problémová venkovská území

Mezi problémová venkovská území patří tyto oblasti:

Bezdrůžicko – Manětínsko: jeden z nejrozsáhlejších venkovských prostorů v rámci České republiky, který z Plzeňského kraje přesahuje do Karlovarského, Ústeckého a Středočeského kraje (zahrnuje území CHKO, vojenského újezdu Hradiště, typicky zemědělský venkov, částečně s rekreačními funkcemi). Pro ztížené sociálně ekonomické podmínky v těchto venkovských oblastech **je nutná podpora měst Bezdrůžice a Manětín kvalitní dopravní obslužností s návazností na radiály silnic I/20 a I/27 a železniční tratě č. 160 a č. 170 (respektive č. 177).**

Nepomucko – Plánicko: druhý nejrozsáhlejší venkovský prostor na jihovýchodním okraji Plzeňského kraje, který přesahuje na území Jihočeského a Středočeského kraje. Pro ztížené sociálně ekonomické podmínky v těchto venkovských oblastech **je nutná podpora měst Kasejovice a Plánice kvalitní dopravní obslužností s návazností na radiály silnice I/20 a železniční tratě č. 190.**

Sedmihoří: rozsahem i polohou relativně méně problémový venkovský prostor na jihozápadním okraji Plzeňského kraje, sevřený mezi dopravními osami Z a JZ. Nachází se v příhraničním prostoru přiléhajícím k CHKO Český les. Za nástroj podpory lze pokládat realizaci kvalitního silničního propojení mezi JZ a Z osou – „Českolesská tangenciála“, vedoucí podél CHKO Český les s návazností na dálnici D5 (MÚK Nová Hospoda) a silnici I/21 směr Cheb, v dalším směru návaznost na „Šumavskou magistrálu“ (silnice I/22, železniční trati č. 185 a č. 190). V návaznosti na zkvalitnění silniční sítě a vybudování přestupních uzlů lze navrhnout lepší řešení dopravní obslužnosti této oblasti.

3.1.3.2 Problematika chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava

Omezeným možností lokálního rozvoje některých oblastí mohou pomoci například dosud plně nevyužití možnosti zatraktivnění specifických území Plzeňského kraje pro cestovní ruch, rekreaci a lázeňství: Plzeňský kraj je jedním z nejvýznamnějších památkových regionů ČR, atraktivní jsou též CHKO Český les, CHKO Křivoklátsko a CHKO a NP Šumava.

Pro všechny dopravní záměry na území NP Šumava je nutné řešit podrobné vyhodnocení míry narušení ochrany a obnovy přirozených procesů v krajině.

Možný potenciál rozvoje má i zapojení Konstantinových Lázní do tzv. Lázeňského trojúhelníku, k tomu je nutné zlepšit kvalitu dopravního napojení.

3.1.4 Regionální souvislosti územního rozvoje Plzeňského kraje

3.1.4.1 Problematika Plzeňské aglomerace

Z hlediska dopravy je nutné dotvoření radiálně okružního systému v oblasti zázemí administrativních hranic statutárního města Plzně s intenzivním územním rozvojem a s vysokou dopravní zátěží, významným nástrojem se může stát aglomerační okruh (dostavba a přestavba silnice II/180).

Z hlediska dopravní obslužnosti je nutná podpora provázanosti významných sídel prstencové soustavy měst a překlenování rozporu mezi rozvíjejícím se sektorem na jih od Plzně a stagnujícím sektorem na sever od Plzně, který se začal projevovat v souvislosti s polohou vybudované dálnice D5: Rokycany, Přeštice, Stod, Stříbro, Konstantinovy Lázně, Manětín, Kralovice, Kaznějov, Radnice, Ejovice. Rozvoj dopravní obslužnosti je podmíněn kvalitním regionálním okruhem (přestavba a dostavba silnic v krajské úrovni – silnice II. třídy).

Značné možnosti pro další územní rozvoj a zároveň velké nároky na dopravní obslužnost vykazuje území Plzeňské aglomerace, zasahující do správního obvodu osmi obcí s rozšířenou působností (ORP) Blovice, Kralovice, Nepomuk, Nýřany, Plzeň, Přeštice, Rokycany a Stod. Toto území je klíčové jak z hlediska dopravní obslužnosti, tak z hlediska realizace I. etapy rozvoje Integrované dopravy Plzeňska po 1. 4. 2012 schválené usnesením Rady Plzeňského kraje č. 4331/11 ze dne 15. 9. 2011. Celkem 39 obcí Plzeňské aglomerace (od 1. 1. 2002 zařazených do zón IDP-P + IDP-Z) bude od 1. 4. 2012 zařazeno do 1. pásma 8 zón IDP sousedících se zónou 001 Plzeň tj. do zón 021 Třebošná, 041 Chrást, 042 Rokycany, 061 Štáhlavy, 071 Týmákov, 081 Dobřany, 101 Nýřany a 121 Město Touškov.

Za **nejvýraznější rozvojová území Plzeňské aglomerace** byla v Územním plánu velkého územního ceiku (dále též ÚP VÚC) Plzeňské aglomerace (2003) označena tyto lokality:

- **Západní koridor Nýřany – Tlučná – Vejprnice**

- osu prostoru tvoří silnice II/203 a železniční trať č. 180, s paralelou D5 po jihovýchodním okraji.

- **Letiště Líně a okolí**

- součást Jihozápadní rozvojové osy města Plzně při silnici č. I/26.

- **Jihovýchodní prostor Litice – Černice – Štěnovice – Starý Plzenec**

- vymezení uvnitř administrativních hranic Plzně s návazností na D5 v MÚK Černice.

- **Sídelní uskupení Rokycany – Hrádek – Mirošov**

- cca 10 km dlouhý prostor v návaznosti na D5 a železniční tratě č. 170 a č. 175.

- **Povodí Klabavy v ose Chrást – Dýšina – Kyšice – Ejovice**

- navazuje na východní okraj Plzně s vazbou na Rokycany, napojení na D5, aglomerační okruh silnice č. II/180 a železniční trať č. 170.

- **Severovýchodní a severozápadní zázemí Plzně**

- se sídly Třemošná, Zruč-Senec a Druztová, propojená s Plzní radiálami silnice č. I/27 a železniční tratě č. 160 v severovýchodní části a se sídly Město Touškov a Kozolupy na křížení silnice č. II/605 a aglomeračního okruhu silnice č. II/180 v severozápadním zázemí Plzně.

3.1.4.2 Rozvoj ostatních obcí na území Plzeňského kraje

Rozvoj ostatních význačných obcí na území Plzeňského kraje **nedosáhne ani v budoucnosti dynamiky růstu statutárního města Plzně a dalších měst a obcí plzeňské aglomerace**. V těchto střediscích i v ostatním území Plzeňského kraje bude z hlediska dopravní obslužnosti docházet zřejmě pouze k dílčím změnám na základě v současnosti nepředvídaných investic do výhodných lokalit anebo po výraznějších změnách preferencí při umístění podnikatelských aktivit a služeb.

3.2 VÝCHOZÍ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A VEŘEJNÉ DOPRAVY

Základní prioritou navrhovaných infrastrukturních záměrů, dopravních opatření a návrhů na budování přestupních uzlů je odstranění kritických míst z hlediska dopravní obslužnosti. Prioritou je dosažení potřebné kapacity, rychlosti a úrovně veřejné dopravy a kvality dopravních cest včetně kvality a rychlosti přestupů mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy.

Stávající stav, tj. technicky zastaralá úroveň dopravní infrastruktury a dosud chybějící kvalitní přestupní uzly, je s ohledem na rostoucí potřeby a nároky neudržitelný a je překážkou nejen dalšího rozvoje veřejné dopravy, ale je překážkou v rozvoji celého Plzeňského kraje.

Jedná se zejména o zvýšení propustnosti železničních tratí a o vybudování chybějících přestupních uzlů mezi veřejnou drážní osobní dopravou a autobusovou veřejnou linkovou dopravou. Dalším problémem je absence vhodných prostorů nejen pro vhodné a bezpečné zastavování linkových autobusů, ale i pro jejich odstavení v přestupních uzlech. Problémem je také absence parkovacích míst pro IAD typu P+R a K+R, a to zejména u železničních stanic, zvláště u těch, které jsou již dnes významnými přestupními uzly.

Železniční infrastruktura v Plzeňském kraji, kromě vybudovaných úseků III. TŽK technicky neodpovídá současným požadavkům veřejné dopravy a vyznačuje se dlouholetou nízkou úrovní údržby, zastaralostí vybavení a zastaralým stavem zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Stav železniční infrastruktury je z pohledu cestujících umocněn zastaralostí a špatným stavem většiny vozového parku stávajícího majoritního dopravce.

Na regionální úrovni je výchozí stav veřejné dopravy velmi zatížen (i přes velké investice realizované Plzeňským krajem v posledních 10 letech) nevyhovujícím stavem značné části silnic II. a III. třídy, obdobným stavem regionálních železničních tratí s nízkou nabídkou počtu spojů, mnohdy dosud bez vazeb na linkovou autobusovou dopravu a bez existence kvalitních přestupních uzlů. Tento stav determinuje možný rozvoj dopravní obslužnosti Plzeňského kraje, kterému musí předcházet rozvoj dopravní infrastruktury a budování přestupních uzlů a parkovací kapacity v řadě měst a obcí a to zejména v obcích s rozšířenou působností.

Stávající stav dopravní infrastruktury i stávající způsob vedení linek veřejné dopravy limituje předkládané rozvojové záměry, obsažené v PDO PK, jejichž cílem je postupné a zásadní zlepšení současného stavu a dosažení standardních podmínek srovnatelných s vyspělými zeměmi EU.

Výchozí stav a problémové okruhy v jednotlivých oborových sektorech souvisejících s dopravní obslužností na území Plzeňského kraje jsou stručně popsány v následujících částech.

3.2.1 Železniční infrastruktura – výchozí stav

Problémové okruhy:

- Železniční infrastruktura na všech železničních tratích na území Plzeňského kraje (kromě již modernizovaných úseků III. TŽK, tedy železniční trati č. 170) technicky neodpovídá současným požadavkům veřejné dopravy a vyznačuje se dlouholetou nízkou údržbou či zastaralostí vybavení a zastaralým stavem zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Koridorová železniční trať (III. TŽK), která je v Plzeňském kraji dominantní, byla v úseku Plzeň – Planá u Mariánských Lázní modernizována v uplynulém období a v úseku Zdice – Plzeň je v současnosti postupně modernizována. Výsledkem modernizace bude dvoukolejná elektrizovaná železniční trať, jejíž poloha bude po dokončení výstavby v úseku Plzeň – Beroun dlouhodobě stabilizována. Pro pokračování z Plzně k hranici ČR/SRN se nabízí dva koridory:
 - Plzeň – Planá u Mariánských Lázní – Cheb (III. TŽK - jednokolejná elektrizovaná železniční trať, úsekově zdvoukolejněná),
 - Plzeň – Domažlice (jednokolejná neelektrizovaná železniční trať).
- Z hlediska mezinárodních dopravních vazeb Plzeňského kraje je žádoucí realizovat kvalitnější železniční spojení ve směru na SRN. Studie proveditelnosti Donau-Moldau Bahn již prověřila jednu z možných alternativ. Spojení je navrženo výstavbou nové dvojkolejné elektrizované železniční tratě z Plzně přes Domažlice do Furth im Waldu pro rychlost 160 - 200 km/h s pokračováním ve směru Regensburg. V souvislosti s prověřováním koncepce VRT (uloženo Ministerstvu dopravy ČR usnesením Vlády ČR č. 561/2006 o Politice územního rozvoje České republiky) dochází k řadě jednání o této železniční trati na úrovni státu i Plzeňského kraje za účasti německých partnerů. Tato trať je pozitivně hodnocena pro možnou modernizaci na rychlost do 160 – 200 km/hod ve spojení Praha – Plzeň – Regensburg s rozvětvením do směrů München a Nürnberg (rovnocenná náhrada za VRT), což je podmíněno mezinárodní koordinací a souhlasem spolkové vlády Německa.

3.2.2 Silniční infrastruktura – výchozí stav

Problémové okruhy:

- Nedostatečný základní standard upravenosti dopravních tras – nevyhovující prostorové vedení a technický stav některých silnic nebo jejich úseků.
- Síť silnic II. a III. třídy, jejímž vlastníkem a správcem je Plzeňský kraj, resp. jím zřízená příspěvková organizace Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, vyžaduje přehodnocení přepravní funkce ve vztahu k reálným předpokladům budoucího využívání v jednotlivých oblastech Plzeňského kraje a následné odvození poptávky po veřejné dopravě. Podíl krajských silnic II. a III. třídy (4760,88 km) na území Plzeňského kraje dosahuje cca 91,8 % z celkové délky silnic na území Plzeňského kraje (5186,337 km). Délka silnic III. třídy představuje dokonce cca 61,25 % z celkové délky silnic na území Plzeňského kraje.
- V zimním období není na území Plzeňského kraje udržováno cca 162 km silnic III. třídy, což představuje cca 4 % z celkové délky všech silnic.

3.2.3 Veřejná doprava – výchozí stav

Problémové okruhy:

- Dosud malý rozsah území zahrnutého do Integrované dopravy Plzeňska (dále jen IDP), který po dobu 10 let (tj. od 1. 1. 2002 do 31. 3. 2012) existoval jen v podobě dvou zón (IDP-P + IDP-Z) Integrované dopravy Plzeňska.
- Neprovázanost tarifní politiky jednotlivých dopravců s tarifní politikou městské hromadné dopravy ve velkých městech Plzeňského kraje, ve kterých je tarif městské hromadné dopravy stanovován nařízením rady příslušného města.
- Nedostatek moderních dopravních prostředků pro obsluhu území ve výbavě stávajících dopravců.
- Špatný stav infrastruktury, zejména železniční.
- Chybějící kvalitní přestupní uzly mezi veřejnou drážní osobní dopravou a autobusovou veřejnou linkovou dopravou; ve statutárním městě Plzni chybí jak přestupní uzly mezi veřejnou drážní osobní

dopravou a městskou hromadnou dopravou, tak přestupní uzly mezi autobusovou veřejnou linkovou dopravou a městskou hromadnou dopravou.

- Přestupní uzly nejsou dosud z hlediska územně plánovací dokumentace (dále jen ÚPD) definovány jako veřejně prospěšné stavby ani z úrovně Plzeňského kraje ani z úrovně řady dotčených měst.
- Chybí dotační tituly pro financování studií, projektů, výstavby či rekonstrukcí přestupních uzlů v městech a obcích Plzeňského kraje, ať již na úrovni státu (např. SFDI) nebo na úrovni Plzeňského kraje.

Poznámka: Usnesením Zastupitelstva Plzeňského kraje č. 895/11 ze dne 22. 9. 2011 schváleno zřízení Fondu dopravy Plzeňského kraje, který má od 1. 1. 2012 sloužit jako podpůrný finanční zdroj pro zlepšování systému dopravní obslužnosti území Plzeňského kraje zajišťované formou veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jako finanční zdroj pro oblast bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v Plzeňském kraji a její prevenci.

- Nedostatečná dopravní obslužnost zejména v menších a okrajových obcích Plzeňského kraje, zejména o víkendech.
- Nekoordinovanost mezi veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou, popř. městskou hromadnou dopravou.
- Časová nekonkurenceschopnost veřejné dopravy (vzhledem ke stavu infrastruktury a chybějícím přestupním uzlům) v některých oblastech Plzeňského kraje, která má za následek přechod cestujících k IAD.

4 DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY A STRATEGIE MINISTERSTVA DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY

4.1 Dopravní politika České republiky z roku 2005

Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013 byla vládou ČR schválena v roce 2005 a byla novelizována usnesením č. 565 ze dne 20. 7. 2011. V ní je doprava charakterizována jako jedno z klíčových odvětví národního hospodářství České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Vzhledem k nárůstu poptávky po přepravě osob je úkolem veřejné správy vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě a zajistit pro přepravní potřeby obyvatel odpovídající infrastrukturu a kvalitní dopravní obsluhu.

Mezi základní témata Dopravní politiky ČR patří **modernizace, rozvoj a oživení veřejné drážní osobní dopravy**, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí, panevropská dopravní síť včetně projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb a podpora multimodálních přepravních systémů, **rozvoj městské, příměstské a regionální veřejné dopravy v rámci IDS**.

Základní východiska Dopravní politiky ČR pro léta 2005 - 2013 byla definována takto:

- Společnost vyžaduje větší mobilitu osob i zboží v návaznosti na rozšíření EU.
- Růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě přepravní práce.
- Kongesce se projevují na hlavních silničních tazích a ve městech, železniční infrastruktura vykazuje nedostatečnou kapacitu zejména v některých příměstských oblastech.
- Veřejná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, kdy integrované dopravní systémy jsou organizovány jen v omezených územích, v omezené funkčnosti, bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je integrovaný systém pouze nadstavbou systému (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy v celém území regionu.
- Existují disproporce v podmínkách přístupu a používání jednotlivých druhů dopravní infrastruktury.
- Stávající dopravní infrastruktura je ve špatném stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou na stávající dopravní infrastrukturu.
- Podíl telematiky na řízení a zabezpečení dopravních a přepravních procesů zaostává za potřebami.

Na základě těchto východisek byl definován globální cíl – vytvoření podmínek pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje položením reálných základů pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

4.2 SUPERSTRATEGIE JAKO SOUČÁST ROZVOJE DO ROKU 2025

Ministerstvo dopravy ČR v lednu 2011 navázalo na Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013 schválením materiálu „Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025“ („Superstrategie – green paper“). Systémovými opatřeními posiluje úlohu veřejné dráží osobní dopravy jako páteřního druhu dopravy a vytváří nástroje pro podporu multimodální dopravy a veřejných logistických center. Materiál poskytuje reálný kritický obraz současného stavu dopravní infrastruktury a s ohledem na předpokládané finanční rámce do roku 2025 popisuje reálné možnosti rozvoje dopravní infrastruktury.

V 2. kapitole „Superstrategie–green paper“ nazvané „**Dopravní politika, možnosti plánování**“ je na prvním místě uvedeno, že zpracování nové „Superstrategie“ je nutno zasadit do kontextu:

1. zajištění **integrováných vnitrostátních veřejných dopravních služeb** – ve veřejné dráží osobní, linkové, vodní i letecké dopravě,
2. zajištění kvalitních služeb systému **městské hromadné dopravy** a efektivní míry **integrováných regionálních služeb**.

V navazujícím odstavci nazvaném „**Osobní doprava**“ je jako první požadavek uvedeno **zkvalitnění nabídky veřejné dopravy** s tím, že cílem je symbióza s IAD realizovaná přes dostatečné parkovací plochy u dopravních terminálů – tímto způsobem veřejná doprava získává nové zákazníky. Tímto krokem lze zároveň čelit nedostatečné kapacitě silniční sítě v hustě osídlených oblastech.

Veřejná doprava osob se v žádném vyspělém státě **neobejde bez příspěvku z veřejných zdrojů**. Smlouvy o veřejných službách jsou uzavírány v případech, kdy není možno zajistit požadovanou obsluhu území na komerčním základě a kde je provozování veřejné dopravy ve veřejném zájmu. Pokud by nebyla veřejná doprava provozována v dostatečném rozsahu, vedlo by to nutně k výraznému zvýšení nároku na individuální automobilovou dopravu, což by se projevilo negativními důsledky v oblasti životního prostředí, bezpečnosti a ekonomických ztrát ze vzniku dopravních kolon.

Dále se v této kapitole uvádí, že **výkony IAD mezi roky 2000 a 2008 vzrostly o 13 %, výkony veřejné dopravy (včetně městské hromadné dopravy) o 14 %**. V celostátním měřítku se veřejná doprava podílí na celkových výkonech 37 %. Ve velkých městech, kde jsou dopravní problémy největší, je poměr ve prospěch veřejné dopravy ještě příznivější (Praha – 57 %).

Jednou z podmínek zachování **podílu veřejné dopravy** je pokračování v budování kvalitní infrastruktury, **efektivní dopravní řešení, využívající plně možnosti intermodality infrastruktury a rozšiřování integrováných dopravních systému (IDS)** založených na integraci jízdních řádů jednotlivých druhů dopravy a na tarifní integraci. V této souvislosti je pro výhledové zkapacitnění v oblasti velkých měst potřebné zachovat, resp. stanovit, územní ochranu, která v budoucnu umožní další zkapacitnění pro segregaci veřejné dráží osobní dálkové a regionální dopravy na odlišnou infrastrukturu.

Veřejná dráží osobní doprava by měla v systému veřejné dopravy plnit funkci páteře systému (dálková doprava, městská a příměstská doprava a páteřní regionální doprava). Není vhodná a efektivní při plošné obsluze území a tuto funkci by měla plnit jen omezeně v odůvodněných případech. Autobusová doprava by měla plnit funkci návazné dopravy na páteřní systémy a zajistit plošnou obsluhu území často malými autobusy vykazujícími nižší provozní náklady. Dále by měla doplňovat páteřní systémy tam, kde není dostatečně rozvinuta kolejová infrastruktura. Snahou je přenést funkční integrované dopravní systémy i do dalších regionů ČR.

4.3 DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY, AKTUALIZACE 2011

V úvodu aktualizace Dopravní politiky ČR schválené usnesením Vlády ČR č. 565 ze dne 20. 7. 2011 jsou uvedena základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá, a která v podstatné míře zůstávají v platnosti i pro následující období: harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, rozvoj panevropské dopravní sítě včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS, zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu včetně využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS).

4.3.1 Východiska aktualizované Dopravní politiky České republiky

Výběr klíčových východisek pro oblast veřejné dopravy:

- Společnost vyžaduje větší, efektivnější, spolehlivější a cenově dostupnou mobilitu osob i věcí v návaznosti na rozšíření EU i na strukturální změny vyvolané novými investicemi.
- Růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě přepravní práce.
- Kongesce se projevují na hlavních silničních tazích a ve městech, železniční infrastruktura vykazuje nedostatečnou kapacitu zejména v některých příměstských oblastech.
- Veřejná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, kdy IDS jsou organizovány jen v omezené funkčnosti, bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je IDS pouze nadstavbou systému veřejné dopravy (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy v celém území regionu, v řadě případů přetrvává rozdílný názor na zajištění veřejné dopravy mezi regionem a jádrovým městem, což komplikuje vytváření IDS.
- Veřejná osobní drážní doprava a veřejná linková doprava poskytují často služby s nižší kvalitou a s nedostatečnou vzájemnou provázaností, což přispívá k preferenci IAD. Dopravci, a v některých případech ani objednatelé veřejné dopravy, nejsou schopni reagovat na požadavky cestující veřejnosti na kvalitu veřejné dopravy.
- Není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť, na modernizovanou železniční síť a na mezinárodní letiště.
- Vývoj jednotlivých dopravních trhů je nerovnoměrný, dopravci jsou zatíženi nadměrnou administrativou a trh v železniční dopravě ovlivňuje skutečnost, že železniční síť není plně technicky kompatibilní s některými moderními vozidly.
- Doprava ve městech není systémově řešena a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.
- Prostupnost územím z okolí velkých aglomerací do jejich center je pro nové kapacitní komunikace velmi omezená, příp. investičně náročná.
- Stávající dopravní infrastruktura není v požadovaném technickém stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu a na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže.
- Systém financování dopravní infrastruktury je třeba zefektivňovat a přijmout adekvátní institucionální opatření.
- Rozvoj, zavádění a využití inteligentních dopravních systémů, např. systémů řízení dopravy na dálnicích a silnicích, je nedostatečný a neodpovídá současným potřebám. A to i přesto, že mají vysoký potenciál zvyšovat propustnost a kapacitu komunikací, plynulost provozu a snižovat kongesce a dopravní nehodovost.

4.3.2. Dělbá přepravní práce v České republice

Třetí kapitola aktualizace Dopravní politiky České republiky se zabývá **dosažením vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy a zajištěním rovných podmínek na přepravním trhu**. Stát musí zajistit podmínky přístupu na přepravní trh tak, aby bylo možné uplatnit výhody jednotlivých druhů dopravy na přepravním trhu. Dopravci musí zajistit uspokojování přepravních potřeb uživatelů minimálně ve standardní kvalitě stanovené státem.

Současný stav a východiska

V České republice se **dělba přepravní práce** mezi jednotlivými druhy dopravy **v osobní dopravě**, vzhledem k zachování možnosti udržitelného rozvoje v odvětví dopravy i přes částečné úspěchy v posledních letech, vyvíjí nepříznivým směrem. Vývoj dělby mezi hromadnou a individuální osobní dopravou směřuje k ohrožení funkčnosti dopravního systému kongescemi na silnicích a k nepřiměřenému negativnímu působení dopravy na životní prostředí na jedné straně a k nedostatku tržeb a přílišné závislosti na veřejných rozpočtech ve veřejné dopravě na straně druhé. Příčinou tohoto vývoje je rostoucí dostupnost individuální dopravy a rychlejší zkvalitňování silniční infrastruktury ve srovnání s infrastrukturou železniční, především rychlosti přepravy, ale místy (v příměstských oblastech) i kapacity. Železniční dopravci začínají reagovat na tento vývoj nabídkou dostatečně kvalitních služeb až v poslední době. Ve velkých aglomeracích a okolí bude dělba přepravní práce v krátké době významně ovlivňována postupným vyčerpáním kapacitních možností stávajících dopravních komunikací a prakticky neprostupným územím pro vybudování komunikací nových.

Dosavadní vývoj v České republice i celé EU ukazuje, že změny stavu dělby přepravní práce nelze dosáhnout pouze administrativními kroky. Je nutno hledat a podporovat zejména taková opatření, která vedou k využívání existujících zdrojů v rámci jednotlivých dopravních oborů při současné minimalizaci jejich negativních vlivů. Dopravní politika musí přispět ke zlepšení využití potenciálu každého druhu dopravy. Nejlepší a udržitelné využívání zdrojů přinese **součinnost více druhů dopravy** (komodální přístup), tj. účinné používání různých druhů dopravy samostatně a ve vzájemném spojení, které bude uspokojovat přepravní potřeby uživatele.

Veřejná hromadná doprava osob

Veřejná hromadná doprava osob se v žádné vyspělé zemi neobejde bez kompenzací z veřejných zdrojů. Smlouvy o závazcích veřejné služby jsou uzavírány v případech, kdy není možné zajistit požadovanou obsluhu území na komerčním základě a kde je provozování veřejné dopravy ve veřejném zájmu. Veřejné finance umožňují existenci veřejné dopravy jako funkční sítě, bez zajištění této sítě by docházelo k významným celospolečenským ztrátám.

Tyto finance však musí být využívány efektivně. Lze je poskytovat pouze dopravci, který je schopen poskytovat služby ve stanovené kvalitě a tyto služby garantovat. Vhodné zásahy do dělby přepravní práce mezi druhy dopravy se mohou provádět pouze v souladu s pravidly regulované soutěže a rovného přístupu na trh. Uzavírání krátkodobé smlouvy o závazcích veřejné služby omezuje možnosti obnovy vozidlového parku ve veřejné osobní dopravě. V návaznosti na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, upravuje od 1. ledna 2011 postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou zákon č. 194/2010 Sb., ze dne 20. května 2010, o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Železniční doprava

Železniční doprava se má v následujícím období orientovat především na rychlou a kvalitní veřejnou drážní osobní přepravu - dálkovou (včetně budoucího vysokorychlostního systému) i regionální - založenou na linkovém vedení v pravidelných intervalech, na rychlou nákladní přepravu zapojenou do logistického procesu (v souvislosti s veřejnými logistickými centry) se zajištěním služeb „z domu do domu“ a na kvalitní příměstskou, případně městskou hromadnou přepravu vedenou v nejzatíženějších přepravních směrech včetně zapojení železnice do integrovaných dopravních systémů při využití skutečnosti, že hustota železniční sítě v ČR patří k nejvyšším v Evropě. Klíčovou podmínkou pro uskutečnění tohoto cíle je zajištění potřebného objemu investic do rozvoje vozidlového parku železniční dopravy a obnovy a modernizace železničních tratí, včetně zvyšování rychlosti na doporučené mezinárodní standardy, přičemž na celostátních tratích musí být postupně implementovány požadavky Evropské směrnice o interoperabilitě. Vozidlový park stále neodpovídá požadavkům zákazníků (přepravců a cestujících) a vytváří překážku konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě. Tento nedostatek nelze odstranit výhradně investicemi z veřejných zdrojů.

V další části aktualizace Dopravní politiky ČR věnované zajištění kvalitní dopravní infrastruktury, je konstatováno že, **součástí sítě dopravní infrastruktury by se v České republice**

měly stát v souladu s evropskými zásadami rovněž přestupní terminály osobní dopavy, terminály kombinované a intermodální dopavy, systémy řízení dopavy, lokalizační a navigační systémy a geografické informační systémy. Síť by podle zmíněných zásad měla rovněž zahrnovat infrastrukturu pro řízení dopavy, uživatelské informace, řešení nehod a mimořádných situací a výběr elektronického myta.

V další části aktualizace Dopravní politiky ČR jsou popsány klíčové oblasti pro zajištění financování v dopravním sektoru.

4.3.3 Financování dopravní infrastruktury a veřejné dopavy

Problematika **financování rozvoje a údržby dopravní infrastruktury a financování závazků veřejné služby v dopravě** je rozpracována v navazujících strategických dokumentech.

Současný stav a východiska

Sektor dopavy je jedním z nejnáročnějších na investiční prostředky, ale rovněž i na prostředky provozní. Z hlediska financování jsou nejnáročnější následující oblasti:

- dopravní infrastruktura (údržba, provoz, rozvoj a modernizace),
- závazky veřejné služby v dopravě,
- obnova dopravních prostředků.

Veřejný sektor nese garanci za dopravní obslužnost regionu veřejnou dopravou. Naplňuje ji uzavíráním smluv o veřejné službě, které v případě, že by dané služby nemohly být v potřebném rozsahu nebo kvalitě poskytovány na základě působení tržního prostředí, zajišťují plnění závazku veřejné služby a poskytují za plnění těchto závazků finanční kompenzace. Institutem úhrady kompenzací ztrát ve veřejném zájmu se v rámci EU řeší problematika dopravní obsluhy území veřejnou dopravou, která je nutná pro snižování dopravních kongescí, a tedy i podmínkou pro zajištění udržitelné mobility. V případě veřejné hromadné dopavy se stát rovněž dočasně v horizontu programového období do roku 2013 podílí i na obnově vozidlového parku, a to z důvodů překonání dluhu z minulých období.

Podpora rozvoje dopavy v regionech

Problémy spojené s rozvojem integrovaných dopravních systémů, usměrňováním a regulováním dopavy ve městech, včetně zavádění nových koncepcí zásobování, je nutné řešit v rámci principu subsidiarity na regionální a místní úrovni s možnou koordinací z úrovně státní.

Uvedená priorita má charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni.

Rozpracování jednotlivých opatření dopravní politiky v oblasti veřejné dopavy je řešeno samostatným materiálem *Strategie podpory dopravní obsluhy území*. Důležitým prvkem další podpory rozvoje dopavy v regionech je především *zákon č. 194/2010 Sb, o veřejných službách v přepravě cestujících*.

Současný stav a východiska

Dopravní problémy se koncentrují především v městských aglomeracích. Podíl hromadné dopavy k dopravě individuální na počátku 90. let činil přibližně 80:20, v současné době je zhruba na úrovni 50:50. Propojení systémů městské, příměstské a regionální dopavy není na dostatečné úrovni, nejsou vytvořeny podmínky pro vyšší využívání cyklistické dopavy. S ohledem na existenci 14 krajů a nutnost v cílovém stavu zajistit teritoriální propojitelnost sousedních systémů citelně chybí definování základní platformy IDS v rovině technické, technologické, procesní, komunikační, ekonomické apod, včetně definování cílového systémového popisu IDS a jednotlivých systémových etap rozvoje IDS.

Stát bude v krátkodobém horizontu pro překlenutí dluhu z minulosti podporovat též nákup vozidel hromadné dopavy v souladu s legislativou v oblasti veřejné podpory. Ve střednědobém časovém horizontu bude nezbytné zajistit financování obnovy vozidlového parku jednotlivými

objednateli. Systémy MHD ve městech budou propojovány do integrovaných systémů se všemi druhy příměstské dopravy a bude zaváděna telematika pro řízení a podávání informací o provozu MHD. V oboru individuální automobilové dopravy bude třeba uplatňovat moderní způsoby řízení dopravy včetně telematiky, regulaci dopravy formou organizace, propojení se systémy VHD (veřejné hromadné dopravy) a řízení dopravy a parkování (včetně jeho zpoplatnění), příp. i zpoplatnění vjezdu do částí měst.

4.3.4 Priority a specifické cíle Dopravní politiky České republiky

Dále je v aktualizaci Dopravní politiky České republiky stanovena řada priorit, specifických cílů a opatření nutná pro jejich realizaci.

4.3.4.1 Zkvalitnění přepravní práce ve veřejné dopravě osob

Návrh opatření:

- Tam, kde jsou pro to podmínky nebo je lze vytvořit, postupně zavádět dopravní preferenci veřejné dopravy, dopravní plánování včetně kritérií výkonnosti a kvality, dopravní, provozní, informační, tarifní a odbavovací integraci veřejné dopravy tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému; zajistit srovnatelné zpoplatnění železniční a autobusové dopravy.
- Poskytovat kompenzace ve shodě se Zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopni zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby garantovat včetně převzetí části výnosového rizika.
- Podpořit konkurenční prostředí pro zajištění dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu území pro výběr dopravce ekonomicky způsobilého a schopného garantovat služby ve stanovené kvalitě se závislostí délky smluvního období na schopnosti dopravce investovat do vozidlového parku.
- Ve spolupráci s orgány samosprávy koordinovat zajišťování dopravní obsluhy území veřejnou dopravou průběžně a ve střednědobém výhledu, včetně vymezení finančního rámce, přístupu k integraci systému a k rozvoji konkurenčního prostředí.
- Ve spolupráci s orgány samosprávy napomáhat při rozšiřování územní působnosti a funkčnosti IDS (včetně metodické podpory pro zlepšení řízení a koordinací činností mezi druhy dopravy); pokračovat v legislativní podpoře pro vznik, činnost a zlepšování funkčnosti IDS.
- Podporovat zavádění a rozvoj systémů ITS ve veřejné osobní dopravě včetně elektronických jízdních dokladů.
- Postupně zavádět aplikace využívající globální navigační družicové systémy (GNSS) a inteligentní dopravní systémy pro zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy organizátory dopravní obslužnosti a pro zajištění infomobility cestujících ve veřejné osobní dopravě.
- Zajišťovat odpovídající financování kompenzací dálkové a regionální veřejné osobní drážní dopravy s jasným vymezením odpovědnosti Ministerstva dopravy ČR a krajů, s postupným zaváděním konkurenčních prvků do smluv o veřejné službě ve veřejné drážní osobní dopravě.
- Zavádět moderní technologie v kolejové dopravě (např. racionalizaci řízení tratí, moderní bezbariérová vozidla, rychlé a bezbariérové odbavení ve stanicích a zastávkách, kombinace lehkých kolejových systémů s klasickou železnici).
- Rozvojem služeb v železniční dopravě přispět ke koordinaci s leteckou dopravou.
- Zpracovat plán a projekty dopravní obslužnosti České republiky pro dálkovou železniční dopravu, ze strany MD ČR metodicky podpořit a na úrovni krajů zpracovat krajské plány a projekty dopravní obslužnosti, na základě kterých se stanoví využitelnost regionálních tratí.
- Na úrovni MD ČR vypracovat a realizovat program integrace dálkové železniční dopravy s regionálním integrovanými dopravními systémy a pravidla a doporučení pro vzájemnou koordinaci regionálních integrovaných dopravních systémů, současně prověřit dostatečnost kapacit a navrhnout opatření včetně územních nároků.

4.3.4.2 Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele

Návrh opatření:

- Ve veřejné dopravě v následujícím období věnovat pozornost postupnému otevírání trhu drážní dopravy, řešení problematiky dopravního plánování, problematice financování veřejné dopravy včetně rámce pro objednávku dálkové železniční dopravy a pro regionální dopravu a problematice integrovaných dopravních systémů včetně elektronického jízdného.
- V dopravě v závazku veřejné služby uplatňovat ve shodě se Zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících a Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 soutěž mezi dopravci, nastavit uplatněním regulované konkurence stav, v němž veřejný sektor bude prosazovat zájmy cestujících a dopravci budou efektivně a udržitelně poskytovat dopravní služby ke spokojenosti svých zákazníků. Výše plateb za veřejné služby musí pokrýt rovněž náklady na obnovu vozidlového parku.
- Nastavit standardy služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy příslušným objednatelům, smluvně zajistit naplnění těchto standardů a ty požadovat při realizaci veřejné služby.
- V dopravě v závazku veřejné služby uplatňovat ve shodě se Zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících a Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 práva cestujících v autobusové a autokarové dopravě.
- V oblasti přepravního práva nastavit vyvážený vztah mezi právy cestujících a kvalitou přepravy dosažitelnou v ekonomických a technických podmínkách provozování dopravních služeb.
- Při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu zohlednit ekonomickou stabilitu dopravce, efektivitu a schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele a investovat v potřebné míře do vozidlového parku.
- Vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.
- Podporovat další zkvalitnění informovanosti uživatelů v osobní a nákladní dopravě vybudováním informačního systému schopného komunikovat intermodálně i mezinárodně, zajistit dostupnost multimodálních cestovních informací.
- Zavádět prostředky standardizované elektronické výměny dat mezi různými institucemi v dopravně-přepravním procesu.
- Podporovat doplňkovou specializovanou dopravu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, která by efektivně a pružně doplňovala systém integrované veřejné dopravy.

4.3.4.3 Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury

Návrh opatření:

- Pomocí územně plánovací dokumentace a Politiky územního rozvoje ČR zajistit ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury.
- Podporovat rozvoj a vznik nových center řízení dopravy a jejich napojení na centra řízení dopravy v Evropě.
- Podporovat integraci veřejné dopravy a zlepšovat přestupní vazby mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy.

4.3.4.4 Hlavní projekty rozvoje železniční sítě

Návrh opatření:

- Pokračovat v modernizaci rozhodujících železničních uzlů včetně propojení koridorů v železničních uzlech.
- Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích, pokračovat v programu elektrizace tratí, a to v koordinaci se zajištěním jejich potřebné propustnosti.
- Na ostatních celostátních a významných regionálních tratích (kde je úloha železnice důležitá) zabezpečit provozuschopnost a požadovanou kapacitu železniční dopravní cesty a rozvoj kolejových systémů regionální a městské hromadné dopravy včetně jejich kombinace a rozvoj terminálů osobní hromadné dopravy.
- Vytvářet podmínky pro rozvoj městské železniční dopravy včetně účelného zvýšení počtu zastávek.
- Řešit ve spolupráci s kraji, obcemi a veřejností problematiku neperspektivních regionálních tratí, v případě prokázání neperspektivnosti navrhnout možná opatření.

4.3.4.5 Optimalizace úhrad za veřejné služby

Návrh opatření

- Optimalizovat rozsah veřejné dopravy a vytvářet podmínky pro jeho stabilizaci prostřednictvím systémových organizačních, právních, technických a finančních opatření; v zájmu dosažení vyšší finanční efektivity preferovat komerční veřejnou dopravu v těch případech, kdy vytváří ucelenou a stabilní nabídku služeb (rozsah provozu linky v průběhu dne a týdne, dostatečná nabízená kapacita v přepravních špičkách apod.).
- Ve spolupráci s orgány samosprávy se podílet na zvýšení efektivity zajišťování veřejných služeb v dopravě při zohlednění potřebných požadavků kladených na kvalitu a další podmínky provozování těchto služeb.

4.3.4.6 Financování obnovy dopravních prostředků

Zajištění účinné obnovy dlouhodobě zaostávajícího vozidlového parku v kolejové, zejména železniční, dopravě je rozhodující podmínkou pro udržení současného podílu této dopravy v přepravě osob a nákladu. Tyto investice je nutné zabezpečit využitím všech dostupných zdrojů, a to veřejných i soukromých. V případě veřejných zdrojů se jedná o dočasné opatření v krátkodobém horizontu programového období do roku 2013. Do kompenzace ztrát z provozu veřejné osobní dopravy je třeba zahrnovat rovněž náklady na obnovu vozidlového parku.

Návrh opatření:

- Pro překlenutí dluhu z minulosti zajistit finanční prostředky programu pro poskytování příspěvků na obnovu vozidlového parku z veřejných rozpočtů v souladu s právem Evropského společenství dopravcům zajišťujícím přepravu ve veřejném zájmu nediskriminačně, se zvláštním zaměřením na vozidla usnadňující přístup osob se sníženou možností pohybu a orientace a na úsporu energií a snižování emisí skleníkových plynů. Pro program využít financování z evropských fondů prostřednictvím regionálních operačních programů.
- Ve střednědobém horizontu integrovat financování vozidel do kompenzací dopravcům v souladu s právem Evropského společenství.
- Zajistit finanční podporu dalšího rozvoje vozidlového parku veřejné dopravy osob.

4.3.4.7 Rozvoj a budování integrovaných dopravních systémů

Reálnou možností, která vede ke zlepšení a zkvalitnění dopravní obslužnosti postupně na celém území regionu, je koordinované využití jednotlivých druhů dopravy v systému integrované dopravy. Ta je charakterizována jednotnými smluvními přepravními podmínkami a tarifem, společnými

jízdními doklady, koordinovanými jízdními řády, komplexním dopravním informačním systémem a odpovídajícími přestupními multimodálními terminály mezi jednotlivými druhy dopravy.

Návrh opatření:

- Ve spolupráci orgánů státní správy a samosprávy nadále usilovat o zlepšení provázanosti veřejné dopravy nabídkou společně nabízených služeb, koordinovat objednávky dálkové, regionální a obecní dopravy.
- Podporovat rozvoj a optimalizaci regionálních integrovaných dopravních systémů včetně zapojení provozů MHD v regionu působnosti smluvním organizátorem s vhodným rozložením výnosových rizik mezi objednatelé a dopravce.
- Zajistit realizaci a modernizaci přestupních uzlů integrovaných systémů.
- Provádět na úrovni Ministerstva dopravy ČR, krajů a případně i vybraných měst dopravní plánování a integrované veřejné služby ve shodě se Zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících.
- Pokračovat v legislativní podpoře integrované dopravy.
- Snižovat negativní dopady suburbanizace na krajinu a životní prostředí v jádrových městech aglomerací a v obcích na průjezdných úsecích silnic zaváděním atraktivní a spolehlivé příměstské hromadné dopravy jako konkurence individuální automobilové dopravy přetěžující silniční síť s cílem maximalizovat dělbu přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy včetně její vnitřní diferenciaci dle kapacitních potřeb včetně jejího výhledu.

5 PŘEDPOKLÁDANÝ ÚZEMNÍ ROZVOJ PLZEŇSKÉHO KRAJE

5.1 Rozvojové dokumenty, analýzy a strategie Plzeňského kraje

5.1.1 Aktualizace Programu rozvoje Plzeňského kraje

Program rozvoje Plzeňského kraje byl schválen Zastupitelstvem Plzeňského kraje dne 18. 6. 2002. Návrhový dokument – Aktualizace Programu rozvoje Plzeňského kraje – byl schválen usnesením č. 3716/08 Rady Plzeňského kraje ze dne 18. 3. 2008. Aktualizace vycházela ze **situační analýzy**, která v oblasti dopravy konstatovala tyto skutečnosti:

- Dopravní poloha Plzeňského kraje je strategická z hlediska spojení západní a východní Evropy. Krajem prochází větev IV. transevropského multimodálního koridoru, kterou tvoří dálnice D5 (součást evropské sítě TEN-T) spojující Prahu a Norimberk a III. tranzitní železniční koridor Praha – Plzeň – Nürnberg (součást evropské sítě TINA), jehož optimalizace a částečná modernizace je realizována od roku 2006. Vzrostl význam spojení Plzeň – Domažlice – Furth im Wald – Regensburg – München, jehož rozvoj je podporován i ze strany SRN, resp. spolkové země Bavorsko.
- V souvislosti se vstupem ČR do EU se značně zvýšila tranzitní doprava, což se projevilo růstem zatížení hraničních přechodů a hlavních silničních tahů v Plzeňském kraji. Přitom silnice I. třídy mají výrazně radiální uspořádání s koncentrací dopravy ve městě Plzni.
- V Plzeňském kraji má význam pro přepravu osob a zboží pouze železniční a silniční doprava, jak vyplývá i z Koncepce dopravy Plzeňského kraje (2007), která zhodnotila jednotlivé druhy dopravy z hlediska možností a podmínek jejich rozvoje.
- V souvislosti se strukturou osídlení má Plzeňský kraj nadprůměrný podíl silnic II. třídy. Silnice II. a III. třídy byly v roce 2001 předány krajům ve značně zanedbaném stavu. K tomu je účelné koordinovat investiční přípravu staveb i pro různé druhy dopravy. Značná finanční náročnost je spojena se zajištěním základní dopravní obslužnosti. Z pohledu samosprávy Plzeňského kraje představuje doprava podstatnou část rozpočtu.
- Mezi hlavní problémy dopravních sítí patří špatný technický stav dopravních cest a jejich nevyhovující parametry (vedení tras a jejich křížení, u silnic šířkové, směrové a konstrukční parametry). Zároveň v posledních letech výrazně vzrostly nároky na parametry dopravních cest v důsledku růstu zatížení a nehodovosti. Souvisejícím problémem je zvyšování ekologické zátěže kvůli nevyhovujícím průtahům sídly.

- Na snížení zátěže Plzně tranzitní dopravou mělo pozitivní vliv dobudování dálničního obchvatu D5. S tím však vyvstává potřeba přestavby navazujících silnic I. třídy. Otevřením hranic se zvýšil význam komunikace I/26 a také tzv. „podčeskoleské tangenty“, a proto je zvažováno prodloužení silnice I/22 z Domažlic až k dálnici D5.
- Rostoucí dopravní problémy v Plzni se týkají dopravní sítě jako celku. V letech 2006 - 2011 byla připravena výstavba západního okruhu Plzně a výstavba průtahů I/27 a I/20. Z hlediska významu vzrostla úloha vnějšího aglomeračního okruhu II/180.
- Velkým problémem v Plzeňském kraji je špatné napojení periferních oblastí na nadřazenou silniční síť (silnice I. třídy nebo dálnici D5). V příhraničí je specifickým problémem i napojení větších měst (Sušice a Tachov) na tuto síť.
- Síť místních komunikací je značně rozsáhlá a nese s sebou vysoké náklady na údržbu, především v případě populačně malých obcí. Nové místní komunikace podmiňují otevření rozvojových ploch pro bydlení a podnikání.
- Železniční síť si zachovává funkci páteře veřejné dopravy. Tvoří ji převážně jednokolejné železniční tratě. Udržení konkurenceschopnosti veřejné drážní osobní dopravy vyžaduje zlepšení služeb. Postupně je rozšiřován systém regionální taktové dopravy, který navazuje na celostátní taktovou dopravu. Rozšíření taktu na další železniční tratě vyžaduje jejich modernizaci.
- V Plzeňském kraji funguje Integrovaná doprava Plzeňska, do které je zapojeno více než 40 měst a obcí. Je patrná snaha o její rozvoj, začlenění různých druhů veřejné dopravy a zavedení jednotných jízdních dokladů.

5.1.2 SWOT analýza Plzeňského kraje

Východiskem **Aktualizace programu rozvoje Plzeňského kraje** byla SWOT analýza, která popsala i **základní skutečnosti ovlivňujících dopravu obecně a dopravní obslužnost zvláště:**

SILNÉ STRÁNKY

- Silné komplexně vybavené centrum Plzeň plnicí i funkce nadregionálního významu.
- • Dálnice D5 propojující Plzeňský kraj s centrem státu Prahou a s Německem.
- □ Dostupnost Plzně a center venkovského osídlení daná relativně hustou a rovnoměrně uspořádanou radiální železniční a silniční sítí.
- • Kvalitní síť základních a středních škol, dvě vysoké školy univerzitního typu (8 fakult).

SLABÉ STRÁNKY

- • Nízká hustota osídlení a rozsáhlé nestabilní venkovské oblasti.
- Výrazné disparity v území (Plzeň : venkov, Plzeňsko : příhraničí).
- Historicky nedostatečná dopravní síť silnic nižších tříd a regionálních železničních tratí.
- • Dopravní problémy Plzně.
- Profesní a územní nerovnováha nabídky a poptávky na trhu práce.

PŘÍLEŽITOSTI

- Posílit vazby center na rozvojových osách.
- Modernizace III. tranzitního železničního koridoru a železničního spojení Praha – München.
- Zavedení integrovaného dopravního systému.
- Využití evropských fondů.

OHROŽENÍ

- Narušení sídelní struktury ve venkovských oblastech.
- Příprava a realizace dopravních staveb.
- Ohrožení existence některých škol ve venkovských obcích.
- Nedostatečné zdroje pro veřejné investice.

5.1.3 SWOT analýza ROP NUTS II Jihozápad

Obdobné výsledky jako SWOT analýza Plzeňského kraje ukázala i průběžná SWOT analýza ROP NUTS II Jihozápad (viz KDPK 2007), která také **popsala základní skutečnosti ovlivňujících dopravu obecně a dopravní obslužnost zvláště:**

SILNÉ STRÁNKY

- Strategická poloha regionu na spojení východ-západ a sever-jih.
- Hustá silniční i železniční síť.
- Příznivý vliv center na strukturu zaměstnanosti.

SLABÉ STRÁNKY

- Zaostávající výstavba (resp. příprava) III. a IV. tranzitního železničního koridoru.
- Nevyhovující dopravní napojení na nadřazenou silniční síť.
- Chybějící obchvaty sídel, vč. krajských měst.
- Nevyhovující místní dopravní infrastruktura.
- Velké socio-ekonomické rozdíly mezi městskými a venkovskými oblastmi.

PŘÍLEŽITOSTI

- Optimalizace sítě silnic II. a III. třídy.
- Rozvoj jiných druhů dopravy než silniční.

OHROŽENÍ

- Nepříznivý stav a vývoj populace.
- Zhoršení dostupnosti center z venkovského prostoru (práce, služby).
- Další zhoršení technického stavu dopravní infrastruktury.

5.1.4 Strategie Plzeňského kraje v oblasti územního rozvoje a dopravní obslužnosti území

Rozvojová strategie byla formulována na základě výše uvedených koncepčních dokumentů státu i Plzeňského kraje a na základě poznatků o přednostech, nedostatcích, rozvojových potřebách i potenciálních ohroženích, které se týkají dopravní problematiky a byly shrnuty ve SWOT analýze v rámci aktualizace Programu rozvoje Plzeňského kraje. Z hlediska veřejné dopravy jsou klíčové dva problémové okruhy a z nich vyplývající opatření – rozvoj dopravní sítě včetně přestupních uzlů a zlepšení dopravní obslužnosti. Tyto dva okruhy je nutné řešit ve vzájemné provázanosti. Předpoklady rozvoje území utváří stav sídel, jejich uspořádání a technická infrastruktura. Z technické infrastruktury je pro rozvoj vazeb v území nejdůležitější doprava, a to nejen dopravní infrastruktura, ale i na ní navazující dopravní obslužnost. Pro rozvoj měst a obcí je proto velmi významné zkvalitnění dopravní infrastruktury včetně přestupních uzlů, jejíž zatížení neustále roste. Změna situace v dopravní obslužnosti a dopravní infrastruktuře vyžaduje koncentraci kapacit při využití vícezdrojového financování.

5.1.4.1 Rozvoj dopravní sítě Plzeňského kraje a její návaznosti

Zaměření

Hlavním cílem Plzeňského kraje je zkvalitnění silničních sítí všech úrovní, od dálnice až po místní komunikace a spojení Plzeňského kraje s okolními centry železničními tratěmi vyšší úrovně.

Dálnice

Dálnice D5 je dokončena a v současnosti je cílem plně využít její možnosti jako páteře silniční dopravy, tj. především převedení tranzitu a další dopravní zátěže na ní a využít atraktivitu rozvojových ploch v její blízkosti. K naplnění těchto cílů je nutno zlepšit dostupnost dálnice z okolních území budováním přivaděčů či modernizací dalších komunikací napojených na dálnici. Tyto komunikace pak mohou být využity pro jednotlivé linky autobusové dopravy v rámci dopravní obslužnosti.

V dlouhodobém horizontu je projednávána možnost dostavby dvou dálničních křižovatek – u Svojkovic (stávající technický sjezd) a u Letiště Líně. Obě nové dálniční křižovatky by významně zlepšily dopravní obslužnost navazujících průmyslových zón.

Silnice I. třídy

Zastaralá a velmi zatížená radiální síť silnic I. třídy vyžaduje v některých úsecích úpravy vedení tras, tj. budování přeložek. Dalším důvodem pro budování obchvatů sídel je snaha o snížení negativního vlivu dopravy na obyvatele. Nejvíce takto zasažených sídel se nachází na silnicích I/26 a I/27. Jediné tangenciální propojení na úrovni silnic I. třídy v Plzeňském kraji umožňuje tzv. pošumavská

tangenta tvořená silnicí I/22 a silnicí I/21. Přerušení tohoto propojení v oblasti Českého lesa představuje významný problém rozvoje příhraničních oblastí, neboť omezuje i dostupnost dálnice D5 z území jižně od ní.

Regionální silniční síť

Ve správě Plzeňského kraje je velmi hustá síť silnic II. třídy zajišťující převážně tangenciální propojení. I přes velké investice v posledních 10 letech vyvolává nevyhovující stav řady regionálních silnic potřebu jejich další rekonstrukce s důrazem na zatížené úseky ve špatném stavu a bodové závady. Dalšími důvody rekonstrukcí jsou především otázky zvyšování bezpečnosti, popř. kapacitní napojení rozvojových ploch a území. Náročnější modernizace regionální silniční sítě představují přeložky kolem větších sídel na frekventovaných silnicích II. třídy, budování nových silnic pro zlepšení dostupnosti dálnice, popř. silnic I. třídy či pro kvalitní napojení rozvojových ploch a území. Aktuální trendy vývoje dopravy vyžadují také změny v systému údržby, ať už se jedná o omezení nákladní dopravy na vybraných silnicích převážně III. třídy nebo o změnu tříd vybraných silnic. Město Plzeň a jeho nejbližší okolí je územím, kde dochází k výrazné kumulaci dopravních problémů různých druhů a významů. Na úrovni regionální silniční sítě je významná modernizace úseků aglomeračního okruhu II/180 (přeložky) a vybudování západní části městského okruhu.

Místní silniční síť

Značný rozsah místních komunikací a omezené finanční prostředky obcí zapříčiňují jejich špatný stav vlivem zaostávající údržby i investic. Přitom se jedná o silnice, které na místní úrovni často slouží pro dopravní obslužnost a zajišťují napojení rozvojových ploch různých funkcí. Kvalitní dopravní obslužnost vyžaduje výstavbu nebo alespoň rekonstrukci řady místních komunikací.

Železniční síť

Zlepšení napojení Plzeňského kraje železnicí na okolní centra (Praha, Regensburg, Nürnberg, München) je jedním z hlavních cílů Plzeňského kraje v železniční dopravě. K tomu přispívá probíhající optimalizace a částečná modernizace III. TŽK, kde je z hlediska dopravní obslužnosti pro Plzeňský kraj prioritou především úsek Plzeň – Praha. Na tuto investici by mělo navázat zlepšení železničního spojení Praha – München.

Cíle:

- Zkvalitnit dopravní vazby na centra mimo region.
- Zlepšit dostupnost center.
- Uplatnit pozitivní vliv dálnice v širším území.
- Kvalitně napojit rozvojové plochy a území na stávající dopravní síť.
- Omezit negativní vliv dopravy na obyvatele.

Záměry:

1. Obchvaty sídel na silnicích I. třídy.
2. Průtahy silnic I. třídy.
3. Přeložky silnic I. třídy z důvodu optimalizace trasy.
4. Rekonstrukce zatížených úseků regionálních silnic ve špatném (technickém) stavu.
5. Odstranění bodových závdav na regionální silniční síti.
6. Přeložky a úpravy frekventovaných regionálních silnic.
7. Přeložky úseků aglomeračního okruhu kolem Plzně (II/180).
8. Výstavba a rekonstrukce regionálních silnic z důvodu napojení rozvojových území a ploch na nadřazenou silniční síť a z důvodů zlepšení dopravní obslužnosti.
9. Změny v systému organizace a regulace regionálních silnic.
10. Výstavba a rekonstrukce místních komunikací z důvodu zvýšení bezpečnosti nebo napojení nových rozvojových území a ploch a z důvodů zlepšení dopravní obslužnosti.
11. Optimalizace a částečná modernizace III. TŽK.
12. Zlepšení železničního spojení Praha – München.
13. Modernizace železničního uzlu Plzeň.
14. Přestavba železničního hraničního přechodu ČR/SRN tj. Železná Ruda-Alžbětín/Bayerisch Eisenstein na průjezdný.

5.1.4.2 Zlepšení dopravní obslužnosti Plzeňského kraje

Zaměření:

Hlavním cílem Plzeňského kraje v oblasti veřejné dopravy je zastavit pokles jejího podílu na přepravním výkonu. K tomu je nutné zvýšit atraktivitu veřejné dopravy pro obyvatele Plzeňského kraje. Cestou je budování přestupních uzlů, zkracování doby přepravy, včetně čekání, přiblížení nástupních míst územím s vyšší koncentrací klientů veřejné dopravy a zvyšování kvality dalších služeb souvisejících s veřejnou dopravou, včetně dostupnosti informací pro cestující.

Integrované dopravní systémy

Jedním z nástrojů pro zlepšení dopravní obslužnosti je rozvíjení Integrované dopravy Plzeňska na úroveň Integrovaného dopravního systému Plzeňského kraje. Předpokladem je vytvoření dalších integrovaných dopravních systémů (IDS), kolem velkých měst Plzeňského kraje, které nejen propojí jednotlivé druhy veřejné dopravy - veřejnou drážní osobní dopravu, autobusovou dopravu a městskou hromadnou dopravu, nebudou řešit i souvisejícími problémy zejména parkování.

Veřejná drážní osobní doprava

Pro zajištění funkce veřejné drážní osobní dopravy je vhodné pokračovat v rozšiřování regionálního integrálního taktového grafikonu i na další tratě, a to ve vazbě na celostátní takt. Z technického hlediska to vyžaduje nezbytné úpravy železničních tratí (přejezdy, nástupiště atd.) i modernizaci vozového parku. Základem je zavedení diametrálních (průjezdných) linek příměstské hromadné drážní osobní dopravy v centru Plzeňského kraje, tj. v plzeňské aglomeraci.

Linková autobusová doprava

V linkové autobusové dopravě je pro udržení atraktivity, a to bez ohledu na stupeň integrace veřejné dopravy v daném území, nutná modernizace infrastruktury (přestupní uzly, nádraží a zastávky) i obnova vozového parku.

Městská hromadná doprava

Hlavním problémem městské hromadné dopravy, nejen ve městě Plzni, je špatný stav vozového parku. V Plzni navíc zastaralá technická základna PMDP a.s., která vyžaduje přestavbu.

Cíle:

- Zvýšit kvalitu veřejné dopravy a navazujících služeb.
- Zvýšit stupeň integrace veřejné dopravy.
- Zastavit pokles podílu veřejné dopravy na přepravním výkonu.

Záměry:

1. Budování nebo modernizace informačních a platebních systémů ve veřejné dopravě.
2. Výstavba nebo modernizace přestupních uzlů pro veřejnou dopravu.
3. Modernizace, popřípadě výstavba železničních stanic a zastávek.
4. Výstavba nebo modernizace parkovišť pro přestup na veřejnou dopravu.
5. Rozšíření taktových jízdních řádů ve veřejné drážní osobní dopravě.
6. Optimalizace železničních tratí pro potřeby taktové veřejné drážní osobní dopravy.
7. Nákup, popř. modernizace kolejových vozidel pro přepravu osob.
8. Modernizace, popř. výstavba autobusových terminálů, zejména v místech přestupních uzlů a výstavba autobusových zastávek nutných pro rozvoj dopravní obslužnosti.
9. Přestavba technické základny PMDP, a.s.

5.2 Prognóza vývoje počtu obyvatel a Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje

Vzhledem k tomu, že PDO PK musí být podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, schválen do 31. 12. 2011 nebylo možné do Prognózy počtu obyvatel Plzeňského kraje zahrnout data ze Sčítání obyvatel domů a bytů (dále jen SLDB) z března 2011. Z toho důvodu vychází i PDO PK (v návaznosti na KDPK) ze starších dat, tj. především ze SLDB 2001.

Prognóza vývoje počtu obyvatel Plzeňského kraje byla v rámci Koncepce dopravy Plzeňského kraje (2007) zpracována ve třech variantách:

- A) prognóza vývoje center osídlení, správních obvodů a ostatních obcí souhrnně,
- B) prolongace vývoje počtu obyvatel obcí,

C) prolongace vývoje počtu obyvatel obcí s korekcí vývoje v hlavních centrech.

Zda budou v letech 2012 - 2016 trendy popsané ve výše uvedené prognóze naplňovány, bude možné zjistit až na základě analýzy po publikování definitivních výsledků Sčítání lidu, domů a bytů (dále jen SLDB) z března 2011.

6 NÁVRH ROZVOJE VEŘEJNÉ DOPRAVY A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ÚZEMÍ PLZEŇSKÉHO KRAJE

6.1 Silniční doprava

6.1.1 Východiska pro rozvoj silniční sítě

Východiska dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Dálniční a silniční síť na území Plzeňského kraje tvoří pozemní komunikace, rozdělené dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích do čtyř kategorií (dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace). Z hlediska veřejné dopravy na území Plzeňského kraje jsou podstatné dálnice a silnice.

Dálnice - pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, budovaná bez úrovněových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a se směrově oddělenými jízdními pásy.

Dálnice D5 je na území Plzeňského kraje dokončena a jejím vlastníkem a provozovatelem je stát zastoupený Ředitelstvím silnic a dálnic, správou Plzeň. V dlouhodobém horizontu je projednávána dostavba dvou dálničních křižovatek u Svojkovic a u letiště Líně.

Silnice - veřejně přístupná pozemní komunikace, určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice jsou podle svého určení a dopravního významu rozděleny do tříd:

- Silnice I. třídy - pozemní komunikace určená zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.
- Silnice II. třídy - pozemní komunikace určená pro dopravu mezi jednotlivými oblastmi Plzeňského kraje.
- Silnice III. třídy - pozemní komunikace určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

V souvislosti se zavedením krajského zřízení došlo ke dni 1. 1. 2001 k rozdělení silnic:

- státní silnice - silnice I. třídy, jejichž vlastníkem je spolu s dálnicemi stát.
- krajské silnice - silnice II. a III. třídy, jejichž vlastníkem je kraj, na jehož území se silnice nacházejí, v Plzeňském kraji je zastoupen Správou a údržbou silnic Plzeňského kraje.

Dopravně urbanistické a environmentální východiska

- Zvyšující se nároky na mobilitu osob i zboží.
- Nerovnoměrný nárůst přepravy a zvětšující se disproporce v jednotlivých druzích dopravy, u osobní dopravy s nepříznivě rostoucí IAD a snižujícím se podílem veřejné dopravy, u nákladní dopravy s rostoucími objemy kamionové dopravy na úkor vzrůstající negativní zátěže na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Ekologické zátěže vyvolané nepříznivými průtahy sítě a kongescemi na hlavních tazích.
- Nepřipravenost sítě celostátních silnic I. třídy na dynamicky vzrůstající dopravní zatížení, přepravní nároky, nedostatečná kapacita sítě, snížená propustnost, omezená bezpečnost motorového i nemotorového provozu – omezené prostředky na urychlenou přestavbu.
- Krajská silniční síť - silnice II. a III. třídy svým vymezením a úrovní nedostatečně reagují na nově se formující objemy a směry přepravních vztahů dané zásadními geopolitickými změnami, novou orientací životního stylu společnosti (např. bydlení v příměstských prostorech – dojíždka a vyjíždka) a významným přesměrováním ekonomických aktivit.
- Silniční síť Plzeňského kraje ve značném rozsahu nesplňuje požadavky základního standardu.

Tabulka č. 6.1: Celková délka dálnic a silnic na území Plzeňského kraje (v km)

Plzeňský kraj	ve správě ŘSD (k 1.1.2011)		ve správě SÚS PK (k 1. 1. 2011)			Σ (ŘSD+SÚSPK)
	Dálnice (km)	Silnice (km)	Silnice (km)			Silnice (km)
Okresy		I. třídy	II. třídy	III. třídy	Σ (II. + III.)	Σ (I. + II. + III.)
Domažlice	0	66,877	202,665	495,776	698,441	765,318
Klatovy	0	102,343	357, 716	663,311	1 021,03	1 123,37
Plzeň - Jih	11,95	82,729	225,771	544,676	862,273	945,002
Plzeň - Město	4,37	64,291	53,901	118,001	171,902	236,193
Plzeň - Sever	19,316	82,683	277,563	554,472	782,035	864,718
Rokycany	28,882	0,681	139,886	321,45	461,336	462,017
Tachov	44,72	25,853	284,899	478,967	763,866	789,719
celkem	109,238	425,457	1 542,40	3 176,65	4 760,88	5 186,337

6.1.2 Koncepce a cíle rozvoje a přestavby silniční sítě

Cíle:

- Dosažení reálného poměru mezi individuální automobilovou dopravou a veřejnou linkovou dopravou – zastavení, případně snížení disproporcí.
- Kvalitní a časoprostorově vyvážená dopravní obslužnost území a sídel nad rámec základní obslužnosti – součást IDP respektive IDS PK.
- Optimální využívání kapacity dopravních cest pro nákladní dopravu s maximálním využíváním logistiky a telematiky - „kanalizace přepravních toků“ a podpora kombinované dopravy (PDO PK není určen pro řešení problematiky kombinované dopravy).
- Kvalitní a provázaná silniční infrastruktura, funkčně a prostorově diferencovaná s návaznostmi na evropské, celostátní a regionální síť.
- Zajištění bezpečnosti dopravního provozu.
- Minimalizace negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.

6.1.3 Vliv realizace rozvoje a přestavby silniční sítě na rozvoj veřejné dopravy

Vzhledem k výše uvedeným východiskům, resp. ke stávajícímu stavu silniční sítě, je k realizaci jejího rozvoje a přestavby nutný velký rozsah investic do státní i krajské silniční sítě na území Plzeňského kraje. Veškeré záměry, které je nutné realizovat na státní i krajské silniční síti jsou obsaženy v KDPK z roku 2007 (PDO PK není určen pro řešení problematiky rozvoje a přestavby silniční sítě).

Z hlediska autobusové veřejné linkové dopravy je důležitá každá pozitivní změna na silniční infrastruktuře, která ovlivní rychlost veřejné dopravy ať již přímo nebo nepřímo. Ke klíčovým stavbám z hlediska veřejné linkové dopravy patří nikoliv rekonstrukce jednotlivých silnic, ale především výstavba přestupních uzlů a autobusových terminálů a výstavba systému parkovišť (P+R, B+R, K+R) v návaznosti na přestupní uzly.

6.2 Veřejná drážní osobní doprava

Z hlediska rozvoje veřejné dopravy a zlepšování dopravní obslužnosti je klíčový rozvoj a přestavba železniční sítě. Dopravní plánování, tedy i plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje, vychází, v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti. V souvislosti s veřejnou drážní osobní dopravou je důležitá její segmentace, tedy rozdělení na kategorie:

- **I. segment** – vlaky nejvyšší kategorie, tedy EC, IC a Ex - objednávka MD ČR, nebo komerční riziko dopravce. Zatím se netýká veřejné drážní osobní dopravy na území Plzeňského kraje.

- **II. segment** – vlaky typu rychlík (R) a spěšné vlaky (Sp), tedy vlaky s dálkovým charakterem, ale s funkcí obsluhy území podél své osy (většina R v Plzeňském kraji je objednávána ze strany MD ČR, část R a všechny Sp jsou objednávány Plzeňským krajem).
- **III. segment** – vlaky nejnižší kategorie, zastávkové regionální vlaky, obsluhující dílčí část území a zastavující ve všech stanicích a zastávkách (objednány Plzeňským krajem).

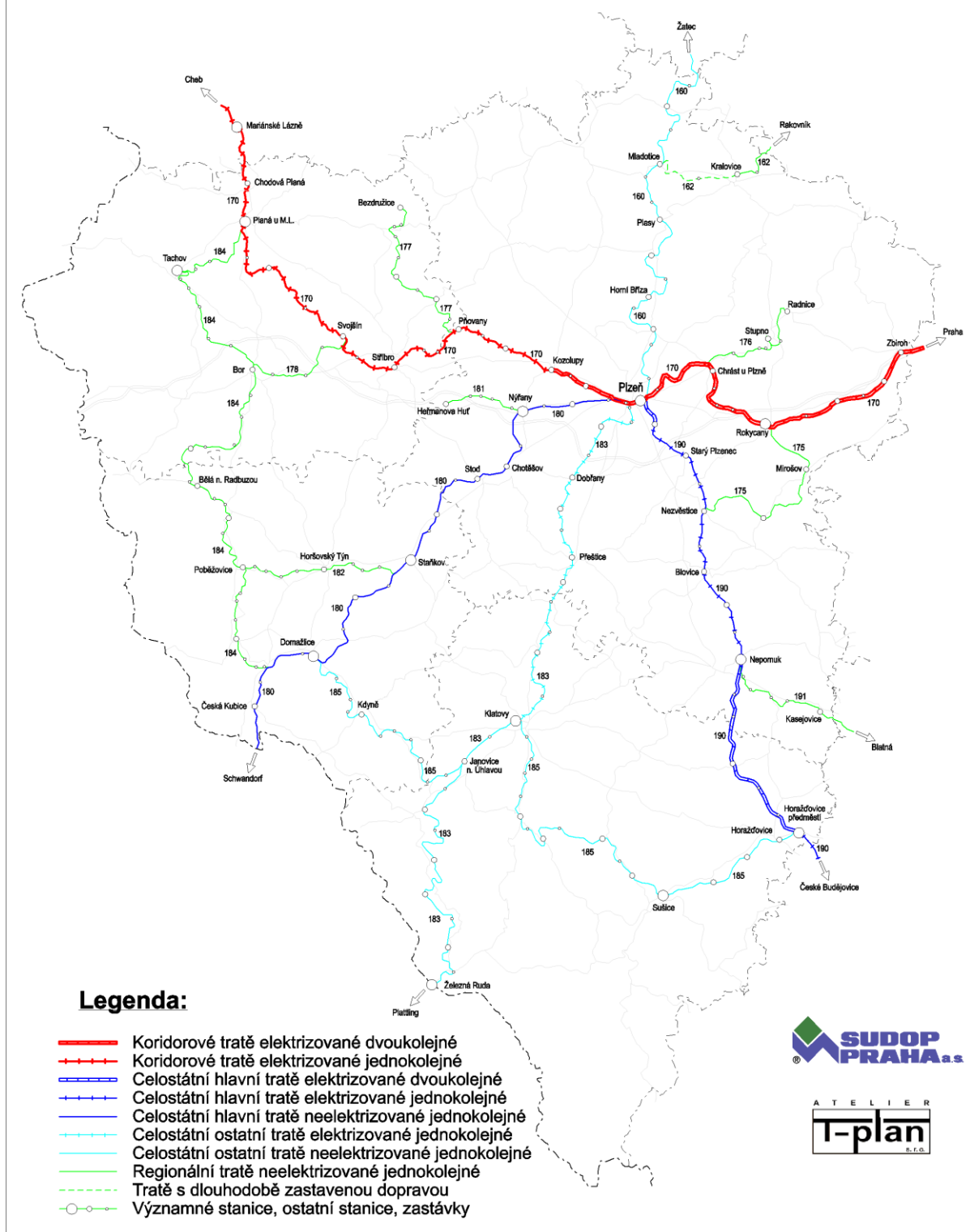
6.2.1 Východiska pro rozvoj veřejné drážní osobní dopravy

Z hlediska popisu a modelování je východiskem stav železniční sítě v roce 2005, tak jak byl popsán v KDPK v roce 2007. Kategorizace jednotlivých železničních tratí, systém trakce a počet kolejí jsou znázorněny v níže uvedeném obrázku.

Železniční síť na území Plzeňského kraje (PK) je ve funkčním provozuschopném stavu, na mnoha úsecích má na provoz vliv její špatný technický stav (omezení traťové rychlosti), na úseku železniční trati č. 162 Mladotice – Kralovice je železniční doprava vyloučena a obsluha území je zajištěna náhradní autobusovou dopravou. Dne 31. 1. 2011 podala Správa železniční dopravní cesty s. o. (dále jen SŽDC) na MD ČR žádost o zrušení části regionální dráhy Kralovice – Mladotice v úseku od km 27,680 do km 38,555. Řízení v současné době probíhá.

Obrázek č. 6.2: Železniční síť Plzeňského kraje – stav 1. 1. 2005

Železniční síť Plzeňského kraje - stav k 1.1.2005



6.2.2 Koncepce a cíle rozvoje přestavby železniční sítě na území Plzeňského kraje

PDO PK při návrhu koncepce veřejné drážní osobní dopavy na území Plzeňského kraje vychází z následující strategie:

- Plošné zavedení taktové regionální veřejné drážní osobní dopavy na území celého Plzeňského kraje v základním 60 minutovém taktu.
- Zahuštění taktové regionální veřejné drážní osobní dopavy v okolí Plzně na takt 30 minut.
- Zavedení taktové dálkové (meziregionální) veřejné drážní osobní dopavy na všech ramenech.
- Zajištění návazností v přestupních uzlech.
- Zavedení tří průjezdných linek projíždějících uzlem žst. Plzeň hlavní nádraží (Stávající stav jedna tzv. Plzeňská linka v úseku Kozolupy – Plzeň – Blovice byla zavedena od 12. 12. 2010).
- Použití adekvátního vozidlového parku.
- Zvýšení traťové rychlosti na všech celostátních i regionálních tratích.
- Zajištění kapacitní železniční dopravní cesty pro regionální i nadregionální dopravu na hlavních železničních tratích.
- Zajištění bezpečné železniční dopravní cesty.
- Zajištění enviromentálně přijatelné železniční dopravní cesty.

Výše uvedená opatření budou zaváděna postupně v časových horizontech, podle priorit v jednotlivých horizontech a podle postupu rozvoje IDP.

Na základě výše uvedených klíčových cílů jsou navržena infrastrukturní opatření, umožňující jejich realizaci. Popis těchto opatření je uveden v samostatné kapitole.

Cílem PDO PK ve veřejné drážní osobní dopravě je průjezdný model linek dálkové i regionální dopavy s přirozeným uzlem v žst. Plzeň hlavní nádraží. Jednotlivé časové polohy respektují časovou symetrii dle tzv. švýcarského modelu – v XX:00 a XX:30 je definována poloha dálkových vlaků, v XX:15, respektive v XX:45 pak poloha vlaků regionálních ve špičkové hodině. Tento model se stal východím pro návrh dílčích zásahů do železniční infrastruktury.

6.2.2.1 Některé aspekty zavádění integrovaného taktového grafikonu v Plzeňském kraji

Podstatou ITG je vzájemná provázanost spojů na jednotlivých železničních tratích tak, aby se v uzlových stanicích potkávaly vlaky opačných směrů jednoho ramene spolu s vlaky jiných průchozích, přípojných nebo odbočných ramen vždy ve stejnou dobu – v tzv. osách symetrie. Obecně řečeno: vlaky se sjedou – uskuteční se přestupy – vlaky odjedou. První a základní podmínkou je taktová doprava. Cílem samozřejmě je, aby ITG byl zaveden v rámci sítě nebo alespoň v určité její souvislé části.

Princip ITG vychází z teorie grafů: železniční uzly představují vrcholy grafu a železniční tratě představují hrany grafu. Aby bylo možné ITG zavést, musí být na „hranách“ dosaženo tzv. systémových cestovních dob. Tyto doby v sobě obsahují i podíl na přestupních dobách ve vrcholech: je-li například systémová jízdní doba 90 minut, skutečná cestovní doba mezi vrcholy musí být zhruba 85 minut. Druhá podmínka pro zavedení ITG tedy je, že cestovní doby na hranách se musí rovnat polovině taktu nebo celočíselnému násobku poloviny doby taktu. Třetí podmínka pak stanoví, že součet cestovních dob na hranách kružnice (ve smyslu teorie grafů) se musí rovnat celočíselnému násobku doby taktu.

6.2.2.2 Taktová doprava

Fungující moderní konkurenceschopná veřejná drážní osobní doprava musí být provozována podle taktového grafikonu. Pro regionální dopravu na území celého Plzeňského kraje byl stanoven interval 60 minut, v okolí Plzně na 30 minut ve špičce (vychází i z výsledků dopravního modelování). Důležité je i zavedení taktové dálkové dopavy na všech ramenech s konkrétní časovou polohou v uzlu železniční stanice (dále též žst.) Plzeň hlavní nádraží, pro zajištění optimální návaznosti jak mezi sebou, tak i na regionální spoje. Dnes je taktová doprava zavedena v Plzeňském kraji na všech železničních tratích, kde to umožňuje stav infrastruktury. Pro definici taktové dopavy na území Plzeňského kraje bylo nutné nejdříve stanovit základní uzel – žst. Plzeň hlavní nádraží a jeho časovou polohu – ta byla stanovena pro II. segment v poloze XX:00.

Časová poloha I. segmentu je variabilní, a to buď v 00 minut nebo ve 30 minut. Pro zachování co nejkratších přestupních vazeb mezi dálkovou a regionální dopravu v uzlu se jeví vhodné sledování stejných časových poloh i pro vlaky regionální – III. segment. Tento model však není příliš vhodný

pro aplikaci v žst. Plzeň hlavní nádraží. Uvažujeme-li průjezdné linky regionální i dálkové dopravy, v časovém uzlu bude potřeba provést žst. Plzeň hlavní nádraží až 13 vlaků.

Počet nástupišť u průjezdných kolejí je však (po přestavbě uzlu žst. Plzeň hlavní nádraží s dostavbou dalšího nástupiště, viz dále) maximálně 9. Proto je navrženo posunout uzel regionální dopravy o 15 minut na polohu v XX:15 a XX:45. Tímto se sice prodlouží přestupní doby mezi regionální a dálkovou dopravou na cca 20 minut, umožní to ale zkrácení pobytů průjezdných linek, nemluvě o kolejové a nástupištní rezervě či o méně nárazových zatížení stanice. Výhodou průjezdnosti linek uzlem žst. Plzeň hlavní nádraží je na jedné straně nižší požadavek na kapacitu uzlu (zejména odstavování a přistavování končících či výchozích souprav nebo jejich čekání při obratu), na druhé straně variabilita propojení jednotlivých ramen do různých linek.

Vedení linek uzlem žst. Plzeň hlavní nádraží je však navrženo takovým způsobem, aby docházelo k co nejmenšímu křížení tras na zhlavích uzlu, ale zároveň aby docházelo k jisté kombinaci linek na jednotlivých ramenech, konkrétně tak, aby bylo možné z nástupního bodu jednoho ramene cestovat bez přestupu na výstupní bod jiných dvou ramen.

Linky III. segmentu jsou v uzlu žst. Plzeň hlavní nádraží a jeho okolí přednostně vedeny v hodinovém taktu. Jejich skládáním na jednotlivých ramenech dochází k zahušťování na takt 30 minut. Na radiálních linkách v cílovém stavu je vždy jedno „dlouhé“ rameno, a jedno „krátké“. Během špičky pracovního dne jsou v provozu obě ramena, v úseku mezi uzlem žst. Plzeň hlavní nádraží a koncem krátkého ramene je pravidelný půlhodinový takt, dále pak hodinový. Mimo špičku krátká linka není provozována, takt je pak na celém rameni hodinový. Časová poloha regionálních linek mimo uzel žst. Plzeň hlavní nádraží by měla být vždy taková, aby v přestupním uzlu vždy navazovala na rychlý spoj (vlak II. segmentu, výjimečně III. segmentu) do Plzně.

Výše uváděný takt je brán jako špičkový, tedy limitující pro kapacitu infrastruktury. V sedlech pracovního dne a o víkendech tam, kde se předpokládá přepravní poptávka výrazně nižší, bude takt ředěn.

Možný systém ITG je naznačen v síťové grafice (viz **PŘÍLOHA č. 1 a č. 2**). Jsou zde vyznačeny jednotlivé linky jednotlivých segmentů a jejich časové polohy v hlavních bodech železniční sítě Plzeňského kraje. Síťová grafika je zpracována pro Grafikon 2011, scénáře podle polohy časové vlaků I. segmentu v uzlu Plzeň a pro Grafikon 2016.

PŘÍLOHA č. 1 - Síťová grafika, Grafikon 2011

Stav: Modernizace III. TŽK (nedokončen úsek Plzeň – Hořovice), ostatní tratě bez úprav.

PŘÍLOHA č. 2 - Síťová grafika, Grafikon 2016

Stav: Modernizace III. TŽK, ostatní tratě bez úprav,

6.2.2.3 Časové horizonty pro realizaci změn na železniční infrastrukturu

KDPK z roku 2007 pracuje s dvěma časovými horizonty – střednědobý horizont 2016, resp. 2020 a dlouhodobý horizont 2030. Tyto horizonty v podstatě respektuje i PDO PK na léta 2012 - 2016. Pro konkrétní návrh linek dálkové a regionální taktové dopravy je pro PDO PK postačující horizont 2020.

Střednědobý horizont – 2020

V KDPK byly navrženy následující realizace konkrétních staveb:

- přestavba železničního uzlu žst. Plzeň hlavní nádraží (**v podobě dle platného ÚR z roku 2009**).
- modernizace/optimalizace III. TŽK Praha – Plzeň – Cheb (**realizován úsek Plzeň – Stříbro**).
- modernizace železniční trati Plzeň – Domažlice – státní hranice.
- modernizace železniční trati v úseku Plzeň – Blovice.
- optimalizace železniční trati v úseku Plzeň – Přeštice.
- elektrizace úseku Klatovy – Železná Ruda.
- ostatní tratě a úseky zůstanou prakticky v současné podobě kromě odstraněné lokálních závad.

Dlouhodobý horizont – 2030

Tento časový horizont je v KDPK chápán jako cílový stav změn infrastruktury. Zahrnuje modernizaci, optimalizaci či revitalizaci všech železničních tratí na území Plzeňského kraje, které nebyly zahrnuty k realizaci do roku horizontu roku 2020 a na kterých je účelné provozovat veřejnou drážní osobní dopravu.

Podrobný výčet všech stavebních opatření je podrobně uveden v samostatných kapitolách.

6.2.2.4 Vlaky I. segmentu (EC, IC, Ex)

V současném GVD se tato kategorie vlaků na území Plzeňského kraje nevyužívá a nejsou dosud splněny předpoklady pro její zavedení po dobu platnosti PDO PK (2012 - 2016). V souvislosti s přípravou výstavby nového rychlého železničního spojení Praha – Plzeň – Domažlice (– Regensburg) se předpokládá zavedení této kategorie na rameno Praha – Plzeň (– Regensburg a dále München / Nürnberg), a to ve 120 minutovém celodenním taktu. V úseku Praha – Plzeň je navržen během špičky 120 minutový takt expresů, zahušťující takt vlaků této kategorie na 60 minut. Časová poloha v uzlu Plzeň může být v 00 minutě nebo ve 30 minutě. KDPK obsahuje dva dopravní scénáře, které tyto dvě časové polohy popisují. Pro PDO PK není zavedení vlaků I. segmentu klíčové.

6.2.2.5 Vlaky II. segmentu (R, Sp)

Podstatnou vlastností této kategorie vlaků je jejich objednávka a financování ze strany státu zastoupeného MD ČR, případně objednávka a financování ze strany Plzeňského kraje (část kategorie R spojů a spoje kategorie Sp). Vlaky této kategorie zajišťují základní spojení v rámci Plzeňského kraje samotného a nadregionální spojení zejména v mezikrajském měřítku.

Kromě Plzně mají tyto vlaky místa zastavení ve významných stanicích a koncových stanicích příměstských linek: Zbiroh, Rokycany, Nepomuk, Horažďovice předměstí, Přeštice, Klatovy, Nýrsko, Hamry-Hojsova Stráž, Špičák, Železná Ruda město, Železná Ruda, Stod, Staňkov, Domažlice (Domažlice město), Stříbro, Planá u Mariánských Lázní, Kaznějov a Plasy.

Od poloviny roku 2012 (cca červenec 2012) bude železniční stanice Zbiroh nahrazena novou stanicí Kařez včetně vybudování přestupního uzlu pro veřejnou linkovou dopravu obsluhující obce v oblasti Zbirožska, případně Strašicka.

Linky jsou prioritně navrženy jako průjezdné (nekončící a nevýchozí) uzlem žst. Plzeň hlavní nádraží. Všechny tyto linky jsou ve 120 minutovém taktu, jejich skládáním dochází k zahuštění taktu na 60 minut.

Pro horizont 2016 respektive 2020 jsou navrženy následující linky:

- Praha – Plzeň – Domažlice – Regensburg (2020).
- Praha – Plzeň – Cheb (Karlovarský kraj, 2016)
- Cheb – Plzeň – České Budějovice (Jihočeský kraj, 2016)
- Plzeň – Železná Ruda.
- Horažďovice předměstí – Plzeň – Domažlice (v provozu během špičky).
- Plzeň – Žatec – Most (Ústecký kraj, 2016)

Poznámky:

- Provozováno na současné infrastruktuře, jsou možné větší časové odchylky v uzlu či nesymetrie.
- Uvedený systém umožňuje i jiné propojení ramen, než je uvedeno ve schématu.
- Relaci vlaků Sušice – Strakonice – Praha má smysl zvažovat pouze o víkendech a relaci vlaků Sušice – Horažďovice předměstí – Strakonice – Písek v kategorii Sp. Pro zavedení linky je nutné znát stanovisko koordinátora veřejné dopravy v Jihočeském kraji, resp. samosprávy Jihočeského kraje k zařazení této linky do Plánu dopravní obslužnosti Jihočeského kraje.

Pro horizont 2030 jsou navrženy následující linky:

- Praha – Plzeň – Domažlice – Regensburg
- Praha – Plzeň – Cheb
- Cheb – Plzeň – České Budějovice
- Plzeň – Železná Ruda

- České Budějovice – Plzeň – Domažlice
(v provozu během špičky, případně možno zkrátit pouze do žst. Horažďovice předměstí)
- Klatovy – Plzeň – Žatec – (Most)
- Plzeň – Železná Ruda
- Plzeň – Karlovy Vary
- Sušice – Horažďovice předměstí – Strakonice – Písek (Sp, takt 240 min)

6.2.2.6 Vlaky III. segmentu

Regionální vlaky můžeme rozdělit na příměstské a ostatní. Jak bylo uvedeno, příměstské vlaky by měly v okolí Plzně tvořit 30 minutový interval, a to vzájemným překryvem dvou linek v základním, 60 minutovém intervalu. Na linkách mimo uzel je cílem zavést 60 minutový interval s návazností v uzlových bodech na regionální vlaky s prioritním směrem do Plzně.

Návrh jednotlivých linek pro oba časové horizonty je na obrázcích č. 6.3 až 6.6. V časovém horizontu roku 2020 je na jednokolejných železničních tratích zaústěných do uzlu Plzeň takt snížen na 60 minut, resp. je zde vedena vždy jen jedna linka. Časová poloha linek v uzlu je v 15. minutě a 45 minutě.

Linky jsou navrženy podle následujícího scénáře:

- Příjezd dlouhého ramene do uzlu vždy ve 45. minutě celodenně (je tak zajištěn cca 20 minutový přestup na dálkové linky v 00. minutě).
- Linka dlouhého ramene ve špičce dále pokračuje po cca 5 minutovém pobytu jako rameno krátké (na toto rameno je zajištěn přímý přestup ze všech linek III. segmentu).
- V sedle linka dlouhého ramene v uzlu čeká – linky ve směru od východu jsou ukončeny na kusých kolejí žst. Plzeň hlavní nádraží, ve směru od západu pokračují po výstupu cestujících na krátkodobé odstavení do Doubravky.
- V 15. minutě ve špičce přijíždí linka z krátkého ramene a pokračuje na dlouhé rameno (na dlouhé rameno je zajištěn 20 minutový přestup z dálkových linek, a přímý přestup z ostatních regionálních krátkých linek). V sedle linka v uzlu začíná, a to směrem na východ z kusých kolejí žst. Plzeň hlavní nádraží a na západ z odstavných kolejí v Doubravce.

Pro horizont 2016 respektive 2020 jsou navrženy linky v 60 minutovém taktu (pokud není uvedeno jinak):

- Beroun – Plzeň – Přeštice (v sedle Beroun – Plzeň)
- Rokycany – Plzeň – Cheb (v úseku Stříbro – Planá ve 120 minutovém taktu), v sedle Plzeň – Cheb
- Horažďovice předměstí – Plzeň – Stod, v sedle Horažďovice předměstí – Plzeň
- Blovice – Plzeň – Domažlice, v sedle Plzeň – Domažlice
- Plzeň – Železná Ruda (v úseku Klatovy – Železná ruda ve 120 min. taktu)
- Blatno u Jesenice – Plzeň (tato linka bude v Plzni v takové poloze, která vyhoví potřebě GVD na této jednokolejné železniční trati s ohledem na stav infrastruktury, linka vedena v základním 120 min. taktu se zahuštěním na 60 min. takt v ranní špičce směrem do Plzně a v odpolední z Plzně). Tato linka závisí i na Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje a postoji organizátora veřejné dopravy a samosprávy Ústeckého kraje
- Radnice – Ejpovice – Plzeň – Heřmanova Huť (linka v celodenním hodinovém taktu, její časová poloha v Plzni bude přizpůsobena GVD traťových úseků Plzeň – Ejpovice a Plzeň – odbočka Nová Hospoda, časová poloha v uzlu nebude sledovat osu symetrie ani stanovené časové uzly)
- Plzeň – Nýřany (linka zahušťující ve špičce dopravu na 30 min. takt na tomto úseku)

Poznámka: Na ostatních železničních tratích bude provoz organizován podle současných zvyklostí (tyto úseky z hlediska infrastruktury neumožňují provozování plně integrované taktové dopravy), GVD na těchto tratích je nutné co nejvíce přizpůsobit k přestupům na integrované radiální linky, především v návaznosti na II. segment s relační prioritou do Plzně a z Plzně).

Pro horizont 2030 jsou navrženy linky v 60 minutovém taktu (pokud není uvedeno jinak):

Linky vedoucí přes Plzeň

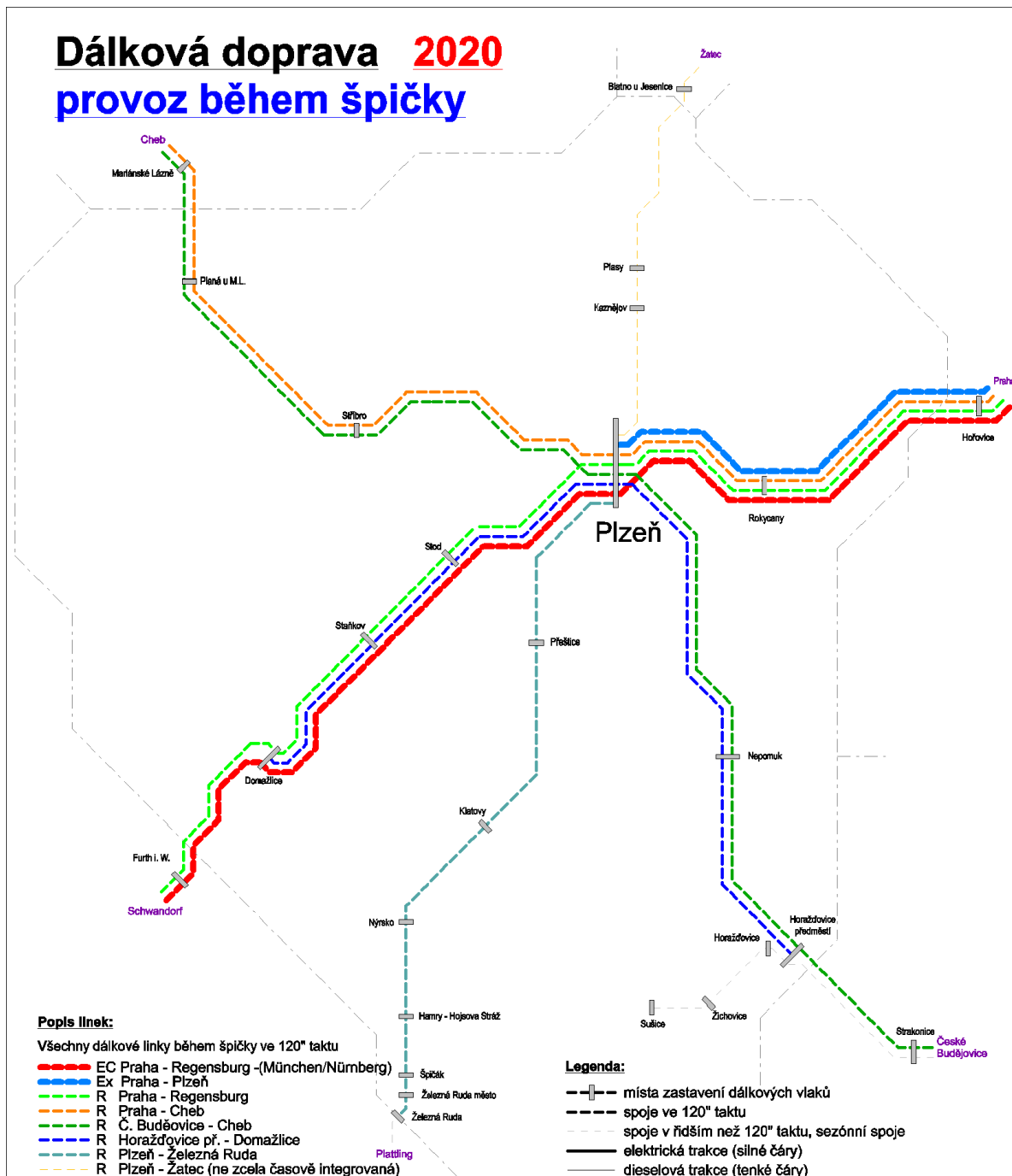
- Beroun – Plzeň – Přeštice (v sedle Beroun – Plzeň)
- Rokycany – Plzeň – Cheb (v úseku Stříbro – Planá ve 120 min. taktu), v sedle Plzeň – Cheb
- Horažďovice předměstí – Plzeň – Stod, v sedle Horažďovice předměstí – Plzeň
- Blovice – Domažlice, v sedle Plzeň – Domažlice
- Kaznějov – Plzeň – Železná Ruda (v úseku Klatovy – Železná Ruda ve 120 min. taktu, v sedle Plzeň – Železná Ruda)
- Blatno u Jesenice – Plzeň – Kozolupy (linku je možné ukončit už v Křimicích, nebo protáhnout až do Pňovan. Vzhledem k přepravní poptávce a konfiguraci stanic jsou Kozolupy optimální, v sedle Blatno u Jesenice – Plzeň)
- Radnice – Ejpovice – Plzeň – Heřmanova Huť (linka v celodenním hodinovém taktu, její časová poloha v Plzni bude přizpůsobena GVD traťových úseků Plzeň – Ejpovice a Plzeň – odbočka Nová Hospoda)
- Plzeň – Nýřany (linka zahušťující ve špičce dopravu na 30 min. takt na tomto úseku)

Regionální linky (vedoucí mimo Plzeň)

- Sušice – Klatovy – Domažlice (v sedle 120 min. takt)
- Domažlice – Tachov (v sedle 120 min. takt)
- Rokycany – Nezvěstice (v úseku Příkosice – Nezvěstice 120 min. takt celodenně)
- Rokycany – Mirošov (v provozu pouze během špičky)
- Staňkov – Poběžovice (v sedle 120 min. takt, v úseku Horšovský Týn – Poběžovice 120 min. takt celodenně)
- Domažlice – Furth im Wald celodenně 120 min. takt
- Bor u Tachova – Svojšín celodenně 120 min. takt
- Tachov – Planá u Mariánských Lázní 120 min. takt (v provozu pouze během špičky)
- Sušice město – Horažďovice předměstí – Strakonice (– Písek). Vzhledem k tomu, že města Strakonice a Písek jsou v Jihočeském kraji, je nutná spolupráce s jihočeským organizátorem veřejné dopravy a koordinace s Plánem dopravní obsluhy Jihočeského kraje.
- Nepomuk – Blatná (v sedle 120 min. takt). Vzhledem k tomu, že úsek Kasejovice – Blatná je na území Jihočeského kraje, tak podoba této linky závisí hlavně na Plánu dopravní obslužnosti Jihočeského kraje a stanovisku organizátora veřejné dopravy respektive samosprávy Jihočeského kraje.
- Mladotice – Kralovice (– Rakovník). Dne 31. 1. 2011 podala Správa železniční dopravní cesty s. o. (dále jen SŽDC) Ministerstvo dopravy o zrušení části regionální dráhy Kralovice – Mladotice v úseku od km 27,680 do km 38,555. Řízení v současné době probíhá.

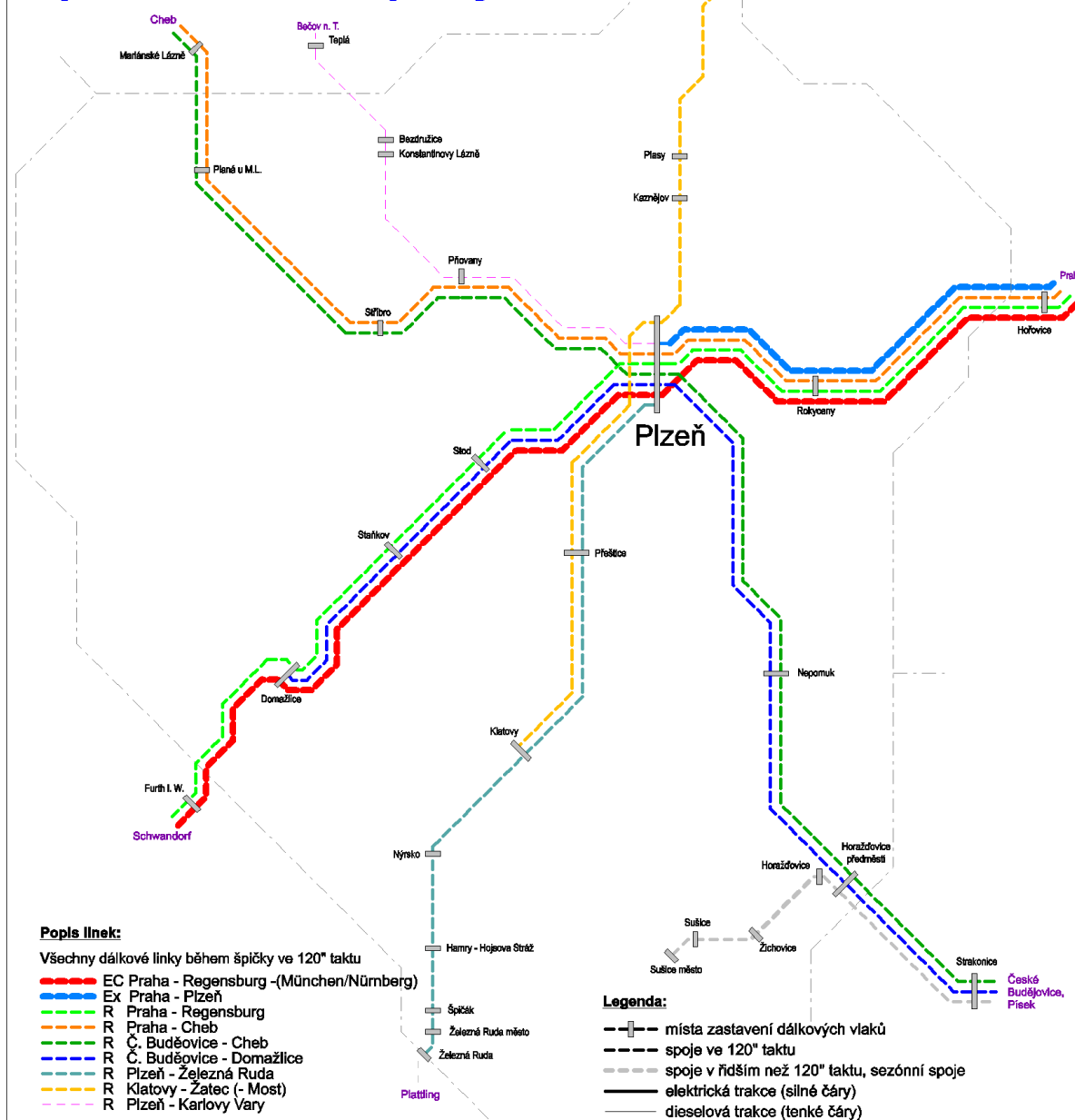
Obrázek č. 6.3 - Linky I. a II. segmentu horizont 2020

Dálková doprava **2020** provoz během špičky

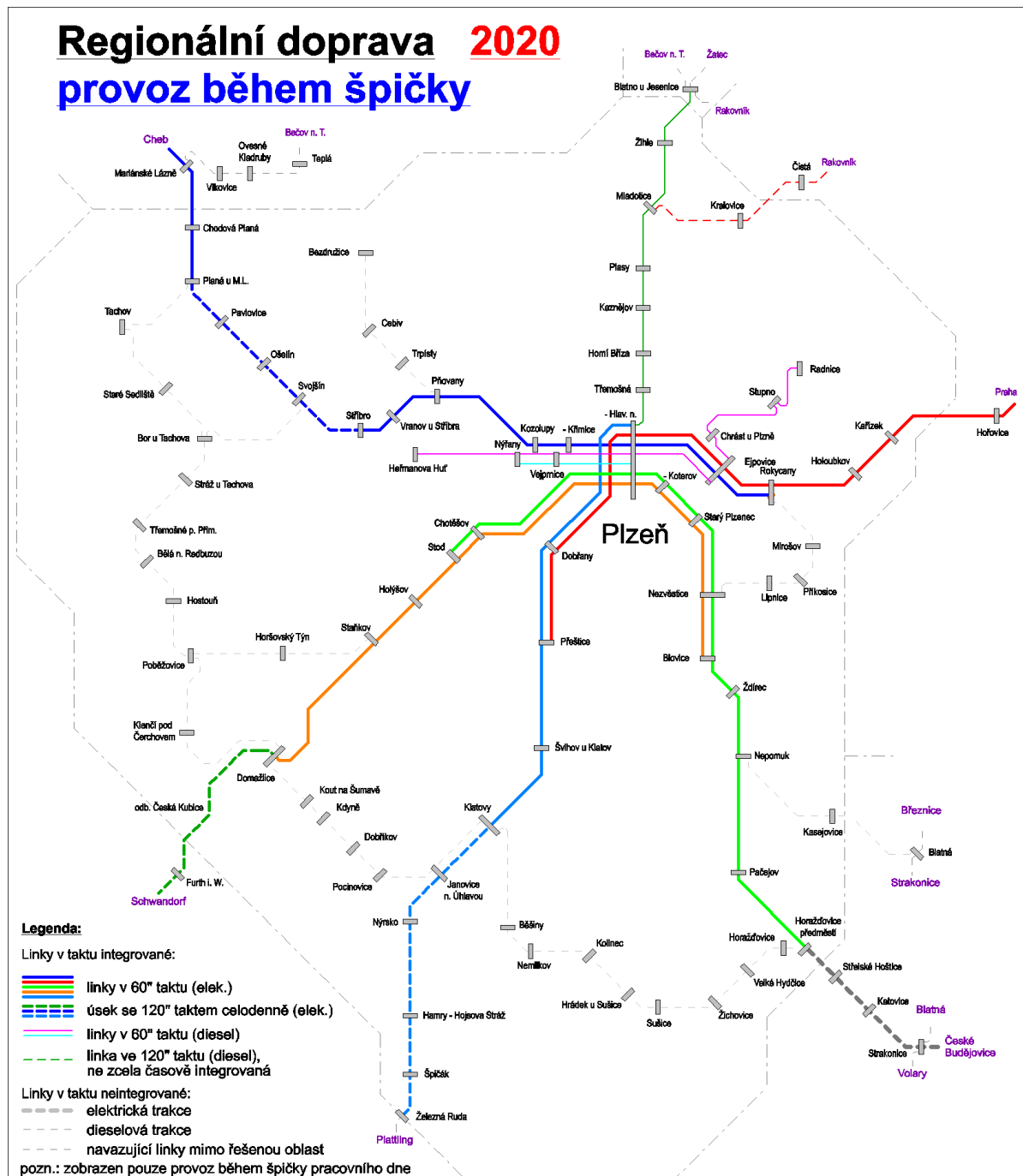


Obrázek č. 6.4 - Linky I. a II. segmentu horizont 2030

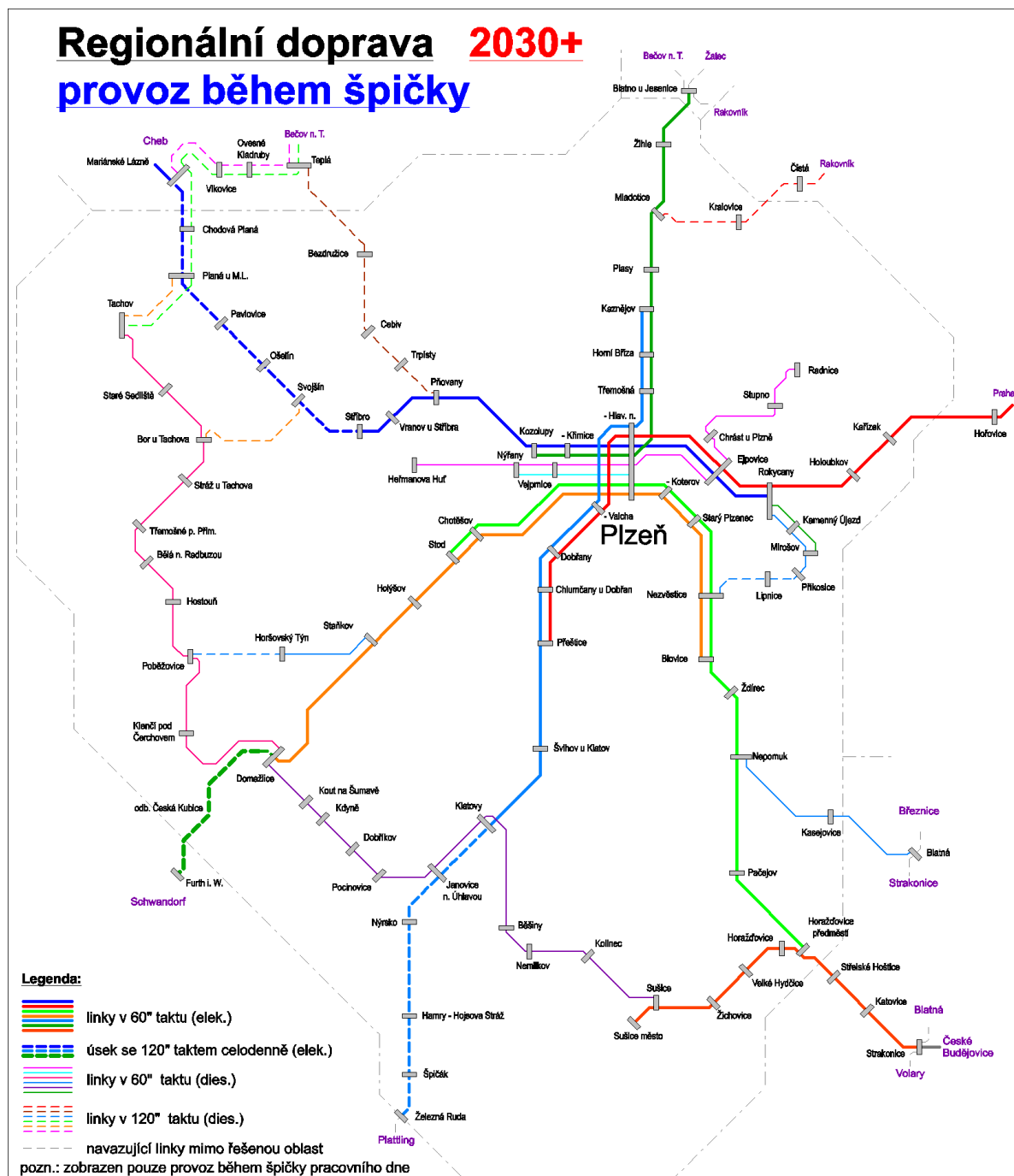
Dálková doprava 2030+ provoz během špičky



Obrázek č. 6.5 - Linky III. segmentu horizont 2020



Obrázek č. 6.6 - Linky III. segmentu horizont 2030



6.2.3 Celostátní a mezinárodní železniční síť na území Plzeňského kraje

Tato a následující kapitola popisuje konkrétní požadavky na cílový stav jednotlivých železničních tratí v Plzeňském kraji a z nich plynoucí infrastrukturní opatření, nutná k realizaci výše uvedených záměrů.

Pro popis je použito názvosloví, které je vhodné předem jednoznačně specifikovat:

- **Modernizace:** rekonstrukce železniční tratě ve stávajícím koridoru, s rektifikací oblouků, přeložkami, zdvoukolejněním, případně elektrizací, rychlost nejčastěji 120 - 160 km/h (případně 200 km/h), nápravový tlak 22,5 tun, průchodnost UIC GC.

- **Optimalizace:** rekonstrukce železniční tratě v menším rozsahu, ve své stávající stopě, případně s elektrizací, rychlost nejčastěji 80 - 120 km/h, nápravový tlak 22,5 tun, průchodnost UIC GC.
- **Revitalizace:** rekonstrukce regionální železniční tratě úsporným způsobem, ve své stávající stopě, rychlost nejčastěji 50 - 100 km/h (zejména odstranění trvalých rychlostních omezení, optimalizace rozsahu infrastruktury, modernizace zabezpečovacího zařízení, apod.).

6.2.3.1 Železniční uzel Plzeň hlavní nádraží

Cílový stav:

- Nejdůležitější uzlová stanice v Plzeňském kraji.
- Rychlé příjezdy a odjezdy vlaků.
- Zabezpečovací zařízení umožňující maximální využití propustnosti zhlaví.
- Dostatečný počet nástupištních hran (dle ÚR z roku 2009 je navrženo 9 hran)
- Rychlá a kapacitní výměna cestujících v rámci přestupů vlak – vlak, veřejná drážní osobní doprava – veřejná linková doprava, veřejná drážní osobní doprava – městská hromadná doprava – výstavba přestupního uzlu Plzeň hlavní nádraží / autobusový terminál Šumavská.
- Dostatečné kapacity pro odstavování a rychlou údržbu vozových souprav v blízkosti žst. Plzeň hlavní nádraží.
- Nové třídící nádraží s kapacitou na současný počet vozů s možností případného rozšíření.

Návrh opatření:

- Modernizace celého železničního uzlu – stavby „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ a „Železniční uzel Plzeň“.
- V roce 2009 byla zpracována DÚR a vydáno ÚR odpovídající výše uvedeným požadavkům.
- V DÚR jsou zahrnuty tyto stanice a zastávky: Plzeň hlavní nádraží, Plzeň-Koterov, Plzeň-Jižní předměstí, Plzeň-Skvrňany a Plzeň-Doubravka.
- V DÚR jsou zahrnuty tyto traťové úseky:
 - č. 160: Plzeň hlavní nádraží – Plzeň-Doubravka
 - č. 170: vjezdové návěstí od Prahy – Plzeň hlavní nádraží – přesmyk s Domažlickou tratí
 - č. 180: Plzeň hlavní nádraží – přesmyk s Domažlickou tratí – odbočka Nová Hospoda
 - č. 190: Plzeň hlavní nádraží – Plzeň-Koterov
- Nejvýznamnější změny:
 - celková rekonstrukce kolejí v žst. Plzeň hlavní nádraží a přilehlých traťových úsecích
 - zvýšení traťové rychlosti
 - modernizace zabezpečovacího zařízení
 - výstavba nového nástupiště (1A) v žst. Plzeň hlavní nádraží
 - odstranění přesmyku domažlické železniční tratě přes železniční trať chebskou
 - výstavba nového třídícího nádraží v Plzni-Koterově
 - zřízení odstavných kolejí na místě původního třídícího nádraží v Doubravce
- V roce 2010 byla zpracována DSP a vydáno stavební povolení pro stavbu „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ odpovídající výše uvedeným požadavkům.
- Dokončení projektové příprava stavby „Železniční uzel Plzeň“ na úrovni DSP a vydání SP.
- Vybudování přestupního uzlu (autobusového terminálu) v prostoru Plzeň hlavní nádraží/Šumavská s návazností na příměstskou i regionální autobusovou veřejnou linkovou dopravu a městskou hromadnou dopravu. Investice města Plzně s podporou vícezdrojového financování z rozpočtu státu a Plzeňského kraje.
- V roce 2011 byla zpracována DÚR pro stavbu „Přestupní uzel Plzeň hlavní nádraží/Šumavská“ a bylo požádáno o vydání ÚR odpovídající výše uvedeným požadavkům.
- ÚPD: Navrhovaná opatření zasahující mimo současný drážní pozemek – Přesmyk domažlické tratě jsou sledovány v ÚPD do r. 2015 jako VPS. Ostatní záměry nejsou v ÚPD uvedeny, ve většině případů, ale záměry nezasahují mimo drážní pozemky.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů:

- Střednědobé
 - Modernizace železničního uzlu žst. Plzeň hlavní nádraží.
 - Výstavba přestupního uzlu Plzeň hlavní nádraží/Šumavská včetně autobusového terminálu.

6.2.3.2 Železniční trať č. 170 Praha – Plzeň – Cheb

Cílový stav:

- Železniční trať je součástí III. TŽK, její význam je celorepublikový a mezinárodní.
- V rámci Plzeňského kraje je tato železniční trať klíčová pro aplikaci integrálního taktového grafikonu.
- Železniční trať by měla být kapacitní pro dálkovou veřejnou drážní osobní i nákladní dopravu i pro dopravu příměstskou.
- Traťová rychlost by měla být co nejvyšší.
- 30 min. takt dálkových vlaků v úseku Praha – Plzeň, 60 min. v úseku Plzeň – Cheb, 120 min. takt mezinárodních vlaků vyšší kategorie v úseku Praha – Plzeň.
- 60 min. takt vlaků regionálních, v úseku Rokycany – Kozolupy 30 min. takt.
- Traťový úsek Praha – Plzeň je a bude dvoukolejný, bude poskytovat dostatek kapacity pro veškerou veřejnou drážní osobní i nákladní dopravu. Jediným možným konfliktem na železničních tratích podobného charakteru je sladění požadavků příměstské a dálkové dopravy tak, aby pokud možno nedocházelo ke zdržení osobního vlaku z důvodu jeho předjíždění vlakem vyšší důležitosti. V tomto konkrétním případě se předpokládá u zastávkových vlaků takt 30 min. v úseku Plzeň – Rokycany, dále 60 min. takt. Za předpokladu 30 min. taktu vlaků dálkové dopravy, se jedno předjetí zastávkového vlaku delšího ramena (do Berouna) v obou směrech jeví jako nevyhnutelné.

Tabulka č. 6.7: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky, úsek Plzeň – Praha

úsek trati č. 170	párů vlaků
Plzeň – Ejpovice	1 EC + 1 Ex + 2R + 6 Os
Ejpovice – Rokycany	1 EC + 1 Ex + 2R + 4 Os
Rokycany – Hořovice	1 EC + 1 Ex + 2R + 2 Os

- Traťový úsek Plzeň – Cheb: Dvoukolejný úsek do Kozolup prodloužen do Pňovan, takže pokrývá úsek s předpokládaným 30 min. taktém osobních vlaků. Dále bude pokračovat jednokolejná železniční trať. Na ní je poměrně hustý sled železničních stanic a výhyben. Z hlediska udržení systémové jízdní doby 90 min. na rameni Plzeň – Cheb je v dlouhodobém horizontu nutné zdvoukolejnění úseku Planá u Mariánských Lázní – Cheb (na území Karlovarského kraje) z důvodu letmého křížování vlaků R.

Tabulka č. 6.8: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky, úsek Plzeň – Cheb

úsek trati č. 170	párů vlaků
Plzeň – Kozolupy	3 R + 4 Os
Kozolupy – Pňovany	3 R + 2 Os
Pňovany – Stříbro	2 R + 2 Os
Stříbro – Planá u Mariánských Lázní	2 R + 1 Os
Planá u Mariánských Lázní – Mariánské Lázně	2 R + 2 Os

Návrh opatření:

- Optimalizace celé železniční tratě s modernizací vybraných úseků. Cílový stav je v souladu s existující projektovou dokumentací pro modernizaci III. TŽK pro ucelený úsek Beroun – Planá u Mariánských Lázní.
- Nejvýznamnější změnou infrastruktury je již realizované zdvoukolejnění úseku Kozolupy – Pňovany a připravovaná ejpovická tunelová přeložka v úseku Ejpovice – Plzeň Doubravka.
- Další významnou změnou infrastruktury je již realizovaná optimalizace traťového úseku Plzeň – Stříbro. Na území Karlovarského kraje je nutná optimalizace traťového úseku Planá u Mariánských Lázní – Cheb.
- Dokončení realizace optimalizace traťového úseku Beroun – Zbiroh (na území Středočeského kraje).
- Optimalizace traťového úseku Stříbro – Planá u Mariánských Lázní.

- Optimalizace traťového úseku Zbiroh – Rokycany, vč. vybudování nové železniční stanice Kařez (náhrada za rušenou žst. Zbiroh) a přestupního terminálu pro veřejnou linkovou dopravu obsluhující Zbirožsko.
- Modernizace traťového úseku Rokycany – Plzeň a stavba tunelu Ejpovice.
- Zdvoukolejnění úseku Planá u Mariánských Lázní – Mariánské Lázně (na území Karlovarského kraje).
- Prověření možnosti zřízení železniční zastávky Rokycany-Borek s využitím vícezdrojového financování ve spolupráci s městem Rokycany.
- ÚPD: Navrhovaná opatření jsou v souladu s ÚPD do roku 2015, definovány jako VPS.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Krátkodobé:
 - o Optimalizace traťového úseku Stříbro – Planá u Mariánských Lázní - realizace 2011.
 - o Optimalizace traťového úseku Beroun – Zbiroh (na území Středočeského kraje) - realizace 2011.
 - o Optimalizace traťového úseku Zbiroh – Rokycany s přeložkami v Mýtě a Rokycanech - realizace 2011.
- Střednědobé:
 - o Modernizace traťového úseku Rokycany – Plzeň a Stavba tunel Ejpovice.
 - o Zřízení zastávky Rokycany-Borek.
 - o Optimalizace traťového úseku Planá u Mariánských Lázní – Cheb (V Plzeňském kraji je pouze úsek Planá u Mariánských Lázní – Chodová Planá, další úsek je na území Karlovarského kraje).

6.2.3.3 Železniční trať č. 180 Plzeň – Česká Kubice – státní hranice

Cílový stav:

- Železniční trať je součástí sítě TEN-T, její význam je celorepublikový a mezinárodní.
- Železniční trať je kapacitní jak pro dálkovou veřejnou drážní osobní dopravu, tak i pro příměstskou hromadnou drážní osobní dopravu.
- Traťová rychlost by měla být co nejvyšší.
- Navrhovaná modernizovaná železniční trať by neměla nahrazovat funkci VRT, měla by do doby realizace VRT zajistit rychlé mezinárodní spojení. Hlavní význam modernizované železniční tratě z hlediska veřejné drážní osobní dopravy je regionální a meziregionální doprava na spojnici Plzeň – Regensburg.
- 60 min. takt dálkových vlaků v úseku Plzeň – Domažlice a 120 min. takt v úseku Domažlice – státní hranice, 120 min. takt mezinárodních vlaků vyšší kategorie.
- 60 min. takt regionálních vlaků, v úseku Plzeň – Stod 30 min. takt (úsek Plzeň – odbočka Nová Hospoda navíc s linkou Plzeň – Heřmanova Huť, úsek Domažlice – odbočka Pasečnice navíc s linkou Domažlice – Tachov).
- S předpokladem plného zdvoukolejnění bude železniční trať poskytovat dostatek kapacity pro veškerou veřejnou drážní osobní i nákladní dopravu.

Tabulka č. 6.9: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky

úsek trati č. 180	párů vlaků
Plzeň – Stod	1 EC + 2 R + 4 Os
Stod – Domažlice	1 EC + 2 R + 2 Os
Domažlice – Furth im Wald	1 EC + 1 R + 1 Os

Návrh opatření:

- Modernizace úseku Plzeň – Domažlice: Je zde navržena výstavba nové dvoukolejné elektrizované železniční trati ve stávajícím koridoru, s návrhovou rychlostí 200 km/h v celém úseku (kromě oblasti u výjezdu z uzlu Plzeň a vjezdu do žst. Domažlice). Pro tento úsek je nutné aktualizovat ÚTS a provést projektovou přípravu.
- Úsek Domažlice – Česká Kubice je navržen k modernizaci na rychlost 160 km/h (Domažlice – Domažlice město 100 km/h), celý dvoukolejný, elektrizovaný. Tento záměr zpracován pouze částečně studijně - nezbytná studijní a projektová příprava přestavby trasy v plném rozsahu.

- Úsek Česká Kubice – státní hranice – Furth im Wald – dvoukolejná přeložka s vrcholovým dvoukolejným Folmavským tunelem, stávající železniční trať opuštěna. Variantně s elektrizací stávající železniční trati a jejím využitím pro nákladní dopravu a novým jednokolejným (v případě nedostatečné kapacity dvoukolejným) sklonově náročnějším tunelovým úsek (Folmavský tunel) výhradně pro veřejnou drážní osobní dopravu s traťovou rychlostí 160 km/h. Tento záměr zpracován pouze částečně studijně - nezbytná studijní a projektová příprava přestavby trasy v plném rozsahu.
- Zachování stávající železniční trati přes Vejprnice a Nýřany pro příměstskou dopravu (v nezávislé trakci), úsek Nýřany – Chotěšov zachován pro nákladní dopravu (manipulační vlaky, případná obsluha blízkých průmyslových zón).
- Studijní prověření možnosti zastavování (případně ukončování) vlaků I. a II. segmentu v zastávce Domažlice – město (z pohledu kratší docházkové vzdálenosti a nutných technických opatření).
- ÚPD: Z navrhovaných opatření je v souladu s ÚPD do r. 2015 (jsou VPS) úsek Nová Hospoda – Zbůch a částečně úseky na území bývalého okresu Domažlice (platná ÚPD počítá s modernizací na 120 km/h, trasa na 200/160 km/h jde z velké části ve stejném koridoru). Tyto úseky jsou v jako VPS.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů:

- Střednědobé:
 - Modernizace úseku žst. Plzeň hlavní nádraží – odbočka Nová Hospoda (včetně elektrizace).
 - Výstavba nového úseku odbočka Nová Hospoda – Zbůch (včetně elektrizace).
 - Modernizace úseku Zbůch – Domažlice město (včetně elektrizace).
 - Modernizace úseku Domažlice město – státní hranice (včetně elektrizace).

6.2.3.4 Železniční trať č. 190 Plzeň – České Budějovice

Cílový stav:

- Železniční trať je součástí sítě TEN-T.
- Důležitá spojnice krajů Plzeňského a Jihočeského by měla být dostatečně rychlá (systémová jízdní doba by měla být 90 min., nyní je 120 min.).
- 60 min. takt dálkových vlaků.
- 60 min. takt regionálních vlaků, v úseku Plzeň – Blovice 30 min. takt.
- Dostatečná kapacita pro tranzitní nákladní dopravu.
- S doplněným zdvoukolejněním bude železniční trať poskytovat dostatek kapacity pro veškerou taktovou veřejnou drážní osobní dopravu i železniční nákladní dopravu. V úseku Plzeň hlavní nádraží – Blovice se počítá s 30 min. taktem zastávkových vlaků, krátké rameno Os vlaku, který odjíždí z Plzně 15 min. před rychlíkem do Českých Budějovic (jak vyplývá ze vzájemné polohy os symetrie pro dálkovou a regionální dopravu) stačí dosáhnout Blovic. Případné prodloužení krátkého ramene do Nepomuku vyvolá předjíždění rychlíkem a zároveň marketingově neatraktivní polohu v Nepomuku: jízda Nepomuk – Plzeň a zpět bude vždy výhodnější vlakem II. segmentu než krátkým ramenem vlaku III. segmentu. Vlaky II. segmentu a dlouhého ramene III. segmentu budou v obou směrech v Nepomuku vytvářet téměř pravidelný 30 min. takt.

Tabulka č. 6.10: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky

úsek trati č. 190	párů vlaků
Plzeň – Blovice	2 R + 4 Os
Blovice – Horažďovice předměstí	2 R + 2 Os
Horažďovice předměstí – Strakonice	2 R + 2 Os

Návrh opatření

- Modernizace železniční trati s rektifikací oblouků pro zvýšení traťové rychlosti, zdvoukolejnění všech jednokolejných úseků (prioritně do Blovic pro příměstskou dopravu).
- Zvýšení traťové rychlosti do 160 km/h.
- Zkrácení docházkové vzdálenosti u vybraných zastávek (viz Tabulka č. 6.20).
- Tyto záměry nejsou ze strany SŽDC dosud studijně prověřeny - nezbytná studijní a projektová příprava přestavby trasy v plném rozsahu.

- ÚPD: Navrhovaná opatření jsou v souladu s ÚPD. Do roku 2015 (VPS) je úsek Horažďovice předměstí – Číčenice (zdvoukolejnění a směrová úprava) v Jihočeském kraji, po roce 2015 (nejsou VPS) úsek Plzeň – Horažďovice předměstí.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Střednědobé:
 - Modernizace úseku Plzeň-Koterov – Blovice.
- Dlouhodobé:
 - Modernizace úseku Blovice – Nepomuk.
 - Modernizace úseku Nepomuk – Horažďovice předměstí.
 - Modernizace úseku Horažďovice předměstí – Strakonice (na území Jihočeského kraje).

6.2.3.5 Železniční trať č. 183 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda

Cílový stav

- Celostátní železniční trať regionálního významu, spojující Plzeň a Klatovy (2. největší město v Plzeňském kraji).
- Rychlé spojení Plzně a Klatov, zkrácení jízdní doby i na úseku Klatovy – Železná Ruda. 60 min. takt regionálních (zastávkových) vlaků, v úseku Plzeň – Přeštice 30 min. takt a v úseku Klatovy – Železná Ruda 120 min. takt.
- 60 min. takt vlaků II. segmentu v úseku Plzeň – Klatovy.
- 120 min. takt vlaků II. segmentu v úseku Klatovy – Železná Ruda.
- Vedení odklonových nákladních a pravidelných manipulačních vlaků.
- Z hlediska propustnosti je zajímavý úsek Plzeň – Janovice nad Úhlavou. V úseku Janovice nad Úhlavou – Železná Ruda, se předpokládá 120 min. takt osobních vlaků střídaný 120 min. takt dálnkových vlaků.
- V úseku Špičák – Železná Ruda provoz regionálních vlaků ze SRN (resp. spolkové země Bavorsko).

Tabulka č. 6.11: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky

úsek trati č. 183	párů vlaků
Plzeň – Přeštice	2 R + 4 Os
Přeštice – Klatovy	2 R + 2 Os
Klatovy – Janovice nad Úhlavou	1 R + 3 Os
Janovice nad Úhlavou – Železná Ruda	1 R + 1 Os

Návrh opatření

- Optimalizace celé železniční trati s cílem zvýšení traťové rychlosti (80 – 100 km/h).
- Přeložky vybraných úseků (oblouk u Dobřan, napřimění u Lužan, oblouky u Červeného Poříčí).
- Zdvoukolejnění úseku Plzeň zastávka – Klatovy.
- Zkrácení docházkové vzdálenosti u vybraných zastávek (viz tabulka č. 6.20).
- Tyto záměry byly ze strany SŽDC jen částečně studijně prověřovány bez širších souvislostí – nezbytná studijní a projektová příprava přestavby trasy v plném rozsahu.
- Elektrizace úseku Klatovy – Železná Ruda.
- ÚPD: Navrhovaná opatření jsou v souladu s ÚPD v úseku Plzeň-Doudlevice – Přeštice do roku 2015 (jsou VPS). Zdvoukolejnění úseku Plzeň zastávka – Plzeň-Doudlevice není v ÚPD sledován. ÚPD po roce 2015 sleduje zdvoukolejnění úseku Přeštice – Klatovy včetně směrových úprav. Elektrizace úseku Klatovy – Železná Ruda je v souladu s ÚPD do roku 2015 (je VPS).

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Střednědobé:
 - Optimalizace úseku Plzeň – Přeštice.
 - Optimalizace úseku Klatovy – Železná Ruda (včetně elektrizace).
- Dlouhodobé:
 - Optimalizace úseku Přeštice – Klatovy.

6.2.3.6 Železniční trať č. 160 Plzeň – Žatec

Cílový stav

- Celostátní železniční trať regionálního významu, spojující Plzeňský a Ústecký kraj.
 - 120 min. takt vlaků meziregionální dopravy (propustnost stávající železniční trati v úseku Kaznějov – Žatec neumožňuje vedení dálkových vlaků v 60 min. taktu za současného 60 min. taktu vlaků regionálních v příznivých jízdních dobách).
 - Rychlá příměstská kapacitní doprava do žst. Plasy.
 - 60 min. takt regionálních (zastávkových) vlaků, v úseku Plzeň – Plasy, jednokolejný úsek Kaznějov – Plasy to umožní, ale nutná bude elektrizace nebo technické úpravy nutné pro zvýšení traťové rychlosti).
 - Ve výhledu se předpokládá zdvoukolejnění a modernizace železniční tratě z Plzně do Kaznějova. Bez této úpravy by nebylo možné provozovat zamýšlený 30 min. takt osobních vlaků. Sestava studijního grafikonu ukázala, že v úseku Plzeň – Plasy nebude možné vést 30 min. takt osobních vlaků a 60 min. takt rychlíků při respektování časových os souměrnosti v Plzni. Krátké rameno je proto dosud navrženo s ukončením v Kaznějově. Přesnější odhad je nutné provést v souvislosti jízdních dob a odpovídajícího výhledového vozidlového parku.
- Problematičtější z hlediska propustnosti je další pokračování železniční tratě z Plas do Žatce. Na tomto úseku je několik delších mezistaničních úseků, které při současných jízdních dobách omezují propustnost tratě. Jedná se především u úsek Mladotice – Žihle a na území Ústeckého kraje o úseky Žihle – Blatno u Jesenice a Kaštice – Žabokliky.
- Jako nejvýše možný rozsah dopravy se jeví 60 min. takt osobních vlaků a 120 min. takt rychlíků (dlouhodobý výhled), jako optimální na daný stav infrastruktury pak střídavé vedení vlaků Os ve 120 min. taktu a R (nebo Sp) ve 120 min. taktu (střednědobý výhled).

Tabulka č. 6.12: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky

úsek trati č. 160	párů vlaků
Plzeň – Kaznějov (Plasy)	1 R + 4 Os
(Plasy) Kaznějov – Žatec západ	1 R + 2 Os

Návrh opatření

- Modernizace úseku Plzeň-Bílá Hora – Kaznějov: elektrizace, zdvoukolejnění železniční trati (pro potřeby příměstské dopravy), realizace přeložek, zkracujících některé úseky, návrhová traťová rychlost 100 km/h.
- Zkrácení docházkové vzdálenosti u vybraných zastávek (viz tabulka č. 6.20).
- Tyto záměry nejsou dosud ze strany SŽDC studijně prověřeny - nezbytná studijní a projektová příprava přestavby trasy v plném rozsahu.
- ÚPD: Návrh v úseku Plzeň – Kaznějov je v souladu s ÚPD po r. 2015 (není VPS). Součástí ÚPD po roce 2015 je i optimalizace úseku Kaznějov – Žatec západ.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Dlouhodobé:
 - Modernizace úseku Plzeň – Kaznějov.
 - Optimalizace úseku Kaznějov – Plasy (včetně elektrizace, podmíněno studijním prověřením).

Poznámka: Vzhledem ke stavu infrastruktury a množství cestujících je v současnosti většina osobních vlaků ukončena v žst. Plasy. Pro zavedení taktu osobních vlaků v úseku Plasy – Žatec západ je nutné znát stanovisko organizátora veřejné dopravy v Ústeckém kraji, resp. samosprávy Ústeckého kraje k taktu této linky v Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje.

6.2.4 Regionální železniční síť v Plzeňském kraji

Plzeňský kraj objednává vlaky regionální dopravy, které mají regionální charakter s vzájemnou přestupní vazbou a především s přestupní vazbou na linky objednávané Ministerstvem dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. V období jízdního řádu 2010/2011 bylo objednáno 5 587 348 km linek denní veřejné drážní osobní dopravy na jednotlivých tratích v Plzeňském kraji včetně průběžných spojů na železničních tratích č. 170 a č. 190 (v úseku Kozolupy – Plzeň – Blovice), které jsou souhrnně zařazeny do samostatné Plzeňské linky.

6.2.4.1 Železniční trať č. 162 Mladotice – Kralovice – Rakovník

Cílový stav

- Pro regionální dopravu v Plzeňském kraji tato železniční trať nemá větší význam.

Dne 31. 1. 2011 podala Správa železniční dopravní cesty s. o. (dále jen SŽDC) na Ministerstvo dopravy žádost o zrušení části regionální dráhy Kralovice – Mladotice v úseku od km 27,680 do km 38,555. Řízení v současné době probíhá.

Návrh opatření

- V rámci nabídkových řízení dle zákona č. 194/2010 Sb. řešit dopravní obsluhu této oblasti linkovou dopravou s vazbou na přestup v žst. Kralovice pro dojížděku za prací do oblasti Rakovníka.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Krátkodobé:
 - Na úseku železniční trati v Plzeňském kraji (Mladotice – Kralovice) nejsou žádné záměry.
- Dlouhodobé:
 - Snesení železničního svršku na úseku železniční trati v Plzeňském kraji (Mladotice – Kralovice). Zvolení optimálního využití železničního spodku a mostních konstrukcí např. pro cyklostezku.

6.2.4.2 Železniční trať č. 175 Rokycany – Mirošov – Nezvěstice

Cílový stav

- Regionální trať obsluhující hustě obydlené území v úseku Rokycany – Mirošov.
- Rychlá příměstská kapacitní veřejná drážní osobní doprava.
- Zavedení 30 min. taktu regionální dopravy v úseku Rokycany – Mirošov.
- V současnosti je cestovní doba z Rokycan do Mirošova, což je první doprava na této železniční trati, podle typu soupravy a délek pobytů na zastávkách, v rozmezí 15-19 min. Pro zvládnutí 30 min. taktu je potřebné zřídit ještě jednu dopravu pro účely křižování (Kamenný Újezd), případně vytipovat vhodný dvoukolejný úsek pro letmé křižování.

Tabulka č. 6.13: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky

úsek trati č. 175	párů vlaků
Rokycany – Mirošov	4 Os
Mirošov – Příkosice	2 Os
Příkosice – Nezvěstice	1 Os

Návrh opatření

- Revitalizace úseku Rokycany – Mirošov město, nezbytná studijní a projektová příprava optimalizace trasy v plném rozsahu.
- Zřízení výhybny pro pravidelné křižování regionálních linek v Kamenném Újezdu (lokaci výhybny nutné studijně ověřit).
- Revitalizace úseku Mirošov – Nezvěstice (nutné studijně ověřit v kontextu obsluhy celého území).
- Předpokládá se zachování rozsahu nákladní dopravy – nepravidelné manipulační vlaky.
- ÚPD: Navrhovaná opatření nejsou součástí ÚPD.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Dlouhodobé:
 - Revitalizace úseku Rokycany – Mirošov (Příkosice).
 - Revitalizace úseku (Příkosice) Mirošov – Nezvěstice.

6.2.4.3 Železniční trať č. 176 Chrást u Plzně – Stupno – Radnice

Cílový stav

- Regionální železniční trať obsluhující Chrástecko a Radnicko.
- Rychlá příměstská hromadná drážní osobní doprava.
- Zavedení 60 min. taktu regionálních vlaků.
- Předpokládá se zachování rozsahu nákladní dopravy – nepravidelné manipulační vlaky.

Návrh opatření

- Optimalizace železniční tratě, zejména zvýšení traťové rychlosti, zabezpečení nechráněných přejezdů a modernizace zabezpečovacího zařízení s nezbytnou studijní a projektovou přípravou trasy v plném rozsahu.
- Výstavba přeložky Stupno – Břasy (nezbytné studijně prověřit) za účelem odstranění úvratě a zrychlení spojení Chrást u Plzně – Radnice.
- Po zprovoznění Ejpovické přeložky na III. TŽK se úsek Ejpovice – Chrást u Plzně (dnes na trati č. 170) stane součástí železniční trati č. 176. Úsek zůstane pouze jednokolejný.
- Nové umístění zastávky Dýšina, nová zastávka Břasy na přeložce železniční trati.
- Železniční stanice Chrást u Plzně by měla být redukována pro potřeby místní nákladní zátěže a křižování osobních vlaků (stanice jako taková by neměla dále sloužit cestujícím).
- ÚPD: Navrhovaná opatření nejsou součástí ÚPD.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Dlouhodobé:
 - Revitalizace s modernizačními prvky úseku Chrást u Plzně – Radnice.

6.2.4.4 Železniční trať č. 177 Pňovany – Bezručice

Cílový stav

- Regionální železniční trať z oblasti Konstantinolázeňska by se měla stát rychlou železniční tratí spojující Plzeň a Karlovy Vary a zároveň by měla výrazně pomoci rozvoji přilehlého regionu.
- Dostavba železniční trati v úseku Bezručice – Teplá.
- Zavedení 120 min. taktu dálkových vlaků II. segmentu Plzeň – Karlovy Vary
- Zavedení 60 min. taktu regionálních vlaků Pňovany – Teplá s návazností v Pňovanech na rychlé vlaky do Plzně a v Teplé na Mariánské Lázně a Karlovy Vary.
- Na modernizované železniční trati se vzhledem k předpokládaným sklonovým poměrům uvažuje s velmi omezenou, případně s vyloučenou nákladní dopravou.
- Předpokladem pro výhledové propojení z Bezručic do Teplé je modernizací železniční tratě z Pňovan do Bezručic tak, aby umožnila požadovaný rozsah dopravy v taktu. Pro současné možnosti je z Pňovan do Bezručic reálný 120 min. takt osobních vlaků, s křižováním v Cebivě pak 60 min. takt. To by si vyžádalo úpravy současného stavu, ve kterém je Cebivě dopravnou, ale pouze s jednou dopravní kolejí, případné křižování se v současné době řeší přestavením jednoho vlaku na manipulační kolej.

Tabulka č. 6.14: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky

úsek trati č. 177	párů vlaků
Pňovany – Bezručice – Teplá	1 R + 1 Os

Návrh opatření

- Současné směrové poměry železniční tratě neodpovídají cílovému stavu. Proto je navržena kompletní modernizace železniční tratě, která bude z části trasována i mimo svůj současný koridor. Traťová rychlost je navržena na jednotných 100 km/h (při průjezdu zastávkou Konstantinovy Lázně a stanicí Bezručice 70 a 80 km/h). Trať by měla být nadále jednokolejná, její elektrizace je podmíněna studijním prověřením. Sklon až do 40 ‰.
- S navrženou modernizací je spojeno nové rozmístění zastávek. Jejich seznam je uveden v tabulce č. 6.20.
- Výstavba nového úseku Bezručice – Teplá. Tento úsek by měl mít identické návrhové parametry (100 km/h, sklon do 40 ‰)
- Pro tyto dva úseky je nezbytná studijní a projektová příprava v plném rozsahu.
- Opuštěnou původní stopu železniční tratě v úseku Pňovany – Trpisty je doporučeno využít pro zřízení cyklostezky.

- ÚPD: Nová železniční trať Bezručice – Teplá je součástí ÚPD do r. 2015 (je VPS), modernizace železniční trati v úseku Pňovany – Bezručice není součástí ÚPD.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Dlouhodobé:
 - Modernizace úseku Pňovany – Bezručice (podmíněno studijním prověřením).
 - Výstavba úseku Bezručice – Teplá (podmíněno studijním prověřením).

6.2.4.5 Železniční trať č. 178 Svojsín – Bor

Cílový stav

- Regionální trať spojující Bor s železniční tratí č. 170 (Plzeň hlavní nádraží – Cheb).
- Zavedení 120 min. taktu regionálních vlaků.
- Předpokládá se zachování rozsahu nákladní dopravy – nepravidelné manipulační vlaky.
- Na železniční trati není možnost křižování, při cestovní době cca 20 min. v obou směrech lze pravidelného 60 min. taktu dosáhnout. Již dnes jsou vlaky v části dne vedeny pravidelně v odstupu 120 min. (180 min.) nebo 60 min. Pro volbu časových poloh vlaků jsou rozhodující přípoje ve Svojsíně na regionální vlaky hlavní trati č. 170 (Plzeň hlavní nádraží – Cheb).

Tabulka č. 6.15: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky

úsek trati č. 178	párů vlaků
Bor u Tachova – Svojsín	1 Os

Návrh opatření

- Revitalizace celé tratě, zejména zvýšení traťové rychlosti, zabezpečení nechráněných přejezdů a modernizace zabezpečovacího zařízení s nezbytnou studijní a projektovou přípravou trasy v plném rozsahu včetně posouzení obsluhy přilehlého území.
- ÚPD: Navrhovaná opatření nejsou v souladu s ÚPD.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Dlouhodobé:
 - Revitalizace úseku Svojsín – Bor.

6.2.4.6 Železniční trať č. 181 Nýřany – Heřmanova Huť

Cílový stav

- Regionální železniční trať spojující Heřmanovu Huť s železniční tratí č. 180 (Plzeň hlavní nádraží – Domažlice).
- Rychlá příměstská doprava do Plzně, obsluha zejména Heřmanovy Hutě.
- Zavedení 60 min. taktu regionálních vlaků.
- Předpokládá se zachování rozsahu nákladní dopravy – nepravidelné manipulační vlaky.
- Jedná se o železniční trať se zjednodušenou dopravou – podle předpisu D3. Zavést navrhovaný rozsah dopravy tato železniční trať umožňuje i v současném stavu. Úsek je dlouhý cca 9,5 km a není možné na něm křižovat vlaky. V dobách sedla (dopoledne) bude nutné Heřmanovu Huť obsloužit manipulačním vlakem. Provezení manipulačních vlaků při hodinovém taktu Os a za předpokladu současných jízdních dob nelze, proto bude nutné, v dopolední době, snížením četnosti jízd Os umožnit nákladní obsluhu.

Tabulka č. 6.16: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky

úsek trati č. 181	párů vlaků
Nýřany – Heřmanova Huť	2 Os

Návrh opatření

- Revitalizace celé železniční tratě, zejména zvýšení traťové rychlosti, zabezpečení nechráněných přejezdů a modernizace zabezpečovacího zařízení s nezbytnou studijní a projektovou přípravou trasy v plném rozsahu. Provozní aspekty je doporučeno studijně řešit společně s tratí č. 180.

- ÚPD: Navrhovaná opatření nejsou součástí ÚPD.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Dlouhodobé:
 - Revitalizace úseku Nýřany – Heřmanova Huť.

Poznámka: Současná železniční trať je vedena vzdáleně od osídlených oblastí. Při zpracování studií může být prověřeno přetrasování v úseku Blatnice – Heřmanova Huť tak, aby se trasa více přiblížila obcím Rochlov, Kbelany a Hněvnice.

6.2.4.7 Železniční trať č. 182 Staňkov – Poběžovice

Cílový stav

- Regionální železniční trať významná zejména pro Horšovský Týn.
- Zajištění rychlého spojení Horšovského Týna s Plzní.
- Zavedení 60 min. taktu regionálních vlaků v úseku Staňkov – Horšovský Týn, v úseku Horšovský Týn – Poběžovice takt 120 min., s předpokladem přímé návaznosti ve Staňkově na rychlé vlaky II. segmentu do Plzně.
- Předpokládá se zachování rozsahu nákladní dopravy – nepravidelné manipulační vlaky.
- Požadovaný rozsah dopravy železniční trať umožňuje i v současném stavu, při 60 min. taktu budou vlaky pravidelně křížovat v Horšovském Týně.

Tabulka č. 6.17: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky

úsek trati č. 182	párů vlaků
Staňkov – Horšovský Týn	2 Os
Horšovský Týn – Poběžovice	1 Os

Návrh opatření

- Revitalizace tratě, zejména zvýšení traťové rychlosti, zabezpečení nechráněných přejezdů a modernizace zabezpečovacího zařízení s nezbytnou studijní a projektovou přípravou trasy v plném rozsahu, nové zaústění trasy do tratě č. 180 v souvislosti s projektem Donau-Moldau Bahn.
- ÚPD: Navrhovaná opatření nejsou součástí ÚPD.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Dlouhodobé:
 - Revitalizace úseku Staňkov – Horšovský Týn.
 - Revitalizace úseku Horšovský Týn – Poběžovice.

6.2.4.8 Železniční trať č. 184 Domažlice – Bor – Tachov – Planá u Mariánských Lázní

Cílový stav

- Regionální trať, jejíž potenciál by měl být využit k lepší obsluze CHKO Český les.
- Zavedení 60 min. taktu vlaků regionální veřejné drážní osobní dopravy (s možným nepravidelným zahuštěním v úseku Tachov – Planá u Mariánských Lázní).
- Zajištěná návaznost v Domažlicích (železniční trať č. 180 Plzeň hlavní nádraží – Domažlice – Furth im Wald) a v Plané u Mariánských Lázní na rychlé vlaky do Plzně (železniční trať č. 170 Plzeň hlavní nádraží – Cheb) v Plané navíc i na spoje do Mariánských Lázní v Karlovarském kraji.
- Zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdní doby. Celková jízdní doba by měla být pod 120 min. (současná jízdní doba je cca 160 min.).
- Předpokládá se zachování rozsahu nákladní dopravy – nepravidelné manipulační vlaky.
- Požadovaný rozsah dopravy železniční trať umožňuje i v současném stavu, ovšem možnost vést vlaky v taktu je současným rozmístěním železničních stanic (bez zřízení nových výhyben) a současnými jízdními dobami znemožněna. Požadované intenzity dopravy a s přijatelnou kvalitou by bylo dosaženo „úsekově“ v členění Domažlice – Bělá nad Radbuzou, Bělá nad Radbuzou – Tachov a Tachov – Planá u Mariánských Lázní.

Tabulka č. 6.18: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky

úsek trati č. 184	párů vlaků
Domažlice – Planá u Mariánských Lázní	2 Os

Návrh opatření

- Pro realizaci cílového stavu je nutná optimalizace celé železniční tratě s modernizací vybraných úseků.
- Zvýšení traťové rychlosti se předpokládá až na 100 km/h na vybraných úsecích, úseky s nejhoršími směrovými poměry jsou navrženy s rozsáhlejšími přeložkami.
- Zřízení nových výhyben pro pravidelné křížování regionálních vlaků.
- Zkrácení docházkové vzdálenosti u vybraných zastávek (viz tabulka č. 6.20).
- Existující studijní dokumentace „Zlepšení infrastruktury na regionálních tratích Plzeňského kraje – Český les a Pošumaví“, řeší podobný cílový stav. Rozdíl je v požadavku na celkovou jízdní dobu, (studie udává 110 min.) a v místech křížování.
- V případě jiného vedení linek dálkové dopravy (např. odjezd i příjezd vlaků na Cheb i Domažlice vždy v celou hodinu) se podstatně mění požadavky na organizaci dopravy na této železniční trati. Je tedy nutné nejdříve stabilizovat vedení linek dálkové dopravy a tomu přizpůsobit návrh organizace dopravy na této železniční trati. Není proto možné na této železniční trati určit jednoznačný závěr ohledně organizace dopravy a z toho plynoucích infrastrukturních opatření.
- Z důvodu souběhu s novou trasou silnice I/21 na značné části trasy je doporučeno tyto stavby již v úrovni studií, resp. projektů koordinovat tak, aby bylo možné vést přeložky železniční tratě v souběhu se silnicí (např. úsek Vikanov – Poběžovice, Borek – Stráž u Tachova, atd.). Při návrhu jiných přeložek bude možné navrhované přeložky z výše uvedené studie opustit (při splnění požadavku na celkovou jízdní dobu).
- Z výše uvedených důvodů je třeba (po stabilizaci organizace dálkové dopravy v Plzeňském kraji) nové studijní prověření celé trasy (včetně železniční tratě č. 178 Svojsín – Bor) a následně i nová projektová příprava pro realizaci.
- ÚPD: Navrhovaná opatření nejsou součástí ÚPD.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Dlouhodobé:
 - Revitalizace s modernizačními prvky úseku odbočka Pasečnice – Poběžovice.
 - Revitalizace s modernizačními prvky úseku Poběžovice – Bor.
 - Revitalizace s modernizačními prvky úseku Bor – Tachov.
 - Modernizace úseku Planá u Mariánských Lázní – Tachov.

6.2.4.9 Železniční trať č. 185 Horažďovice předměstí – Klatovy – Domažlice

Cílový stav

- Celostátní železniční trať regionálního významu.
- Obsluha Sušicka, Horažďovicka a Pošumaví.
- Rychlá regionální železniční trať.
- Zavedení 60 min. taktu vlaků regionální dopravy, v úseku Horažďovice předměstí – Sušice 30 min. takt, souběhem 2 linek. Linku Sušice – Strakonice zlepšující tradiční vazbu na Jihočeský kraj je možné vést jako zrychlenou a případně jí prodloužit až do Písku.
- Návaznost regionálních vlaků v koncových stanicích na dálkové vlaky do Plzně (v případě potřeby dělit dopravu v Sušici a Klatovech).
- Předpokládá se zachování rozsahu nákladní dopravy – nepravidelné manipulační vlaky, vedení odklonových tras vlaků.
- Požadovaný rozsah dopravy železniční trať umožňuje i v současném stavu, ovšem možnost vést vlaky v taktu je silně omezena historicky daným rozmístěním železničních stanic.

Tabulka č. 6.19: Počty párů vlaků veřejné drážní osobní dopravy za 120 minut období špičky

úsek trati č. 185	párů vlaků
Horažďovice předměstí – Sušice-město	2 Os
Sušice – Klatovy	2 Os

Klatovy – Janovice nad Úhlavou	3 Os + 1 R
Janovice nad Úhlavou – Domažlice	2 Os

Návrh opatření

- Optimalizace celé železniční trati s modernizací vybraných úseků (přeložky na úseku Kolinec – Nemilkov), podle návrhu dříve zpracované studie „Zlepšení infrastruktury na regionálních tratích Plzeňského kraje – Český les a Pošumaví“.
- Zvýšení traťové rychlosti do 100 km/h.
- Elektrizace úseku Horažďovice předměstí – Sušice.
- Zřízení výhyben pro křížování pravidelných osobních vlaků
- Zkrácení docházkové vzdálenosti u vybraných stanic zastávek (viz tabulka č. 6.20).
- Využití vlečky SOLO pro vozbu vlaků blíže k centru Sušice – vznik nového elektrizovaného úseku Sušice – Sušice-město, ukončení všech vlaků od Horažďovic v nové stanici Sušice-město.
- Nutná aktualizace výše uvedené studie a následné projektová příprava, při které je vhodné prověřit i možnost elektrizace úseku Horažďovice předměstí – Sušice.
- ÚPD: Navrhovaná opatření nejsou součástí ÚPD. V ÚPD je elektrizace úseku Janovice nad Úhlavou – Domažlice, tento záměr ale není touto koncepcí sledován.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Dlouhodobé:
 - Revitalizace s modernizačními prvky úseku Horažďovice předměstí – Sušice (včetně elektrizace).
 - Revitalizace s modernizačními prvky úseku Sušice – Klatovy.
 - Revitalizace s modernizačními prvky úseku Janovice nad Úhlavou – Domažlice.
 - Nový úsek železniční trati Sušice – Sušice město (včetně elektrizace).

6.2.4.10 Železniční trať č. 191 Nepomuk – Blatná

Cílový stav

- Regionální trať místního významu s přesahem do Jihočeského kraje (úsek Kasejovice – Blatná).
- Zavedení 120 min. taktu regionálních vlaků, během špičky 60 min. taktu.
- Nutné studijní prověření obsluhy území.
- Nutná přestupní vazba v Nepomuku na vlaky II. segmentu na železniční trati č. 190 ve směru Plzeň.

Návrh opatření

- Revitalizace železniční tratě v minimálním rozsahu.

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

- Dlouhodobé:
 - Revitalizace úseku Nepomuk – Blatná.

6.2.4.11 Zastávky veřejné drážní osobní dopravy

V předchozích kapitolách jsou uvedeny jednotlivé záměry na jednotlivých železničních tratích. Jsou v nich jmenovány i možné změny míst zastavení vlaků III. segmentu na území Plzeňského kraje. Přehled všech navržených změn míst zastavení je uveden v tabulce 6.20. Tento přehled, převzatý z Koncepce dopravy Plzeňského kraje (2007) je pouze orientační, přesahující časový rámec Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje. V tabulce uvedené změny plynou zejména z navržených přeložek tratí a z již existujících stupňů projektové dokumentace zpracovaných ze strany SŽDC, které se jimi podrobněji zabývaly, jsou zde i některé nové náměty.

V časovém horizontu Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje. na roky 2012 - 2016 se předpokládá realizace pouze dvou železničních zastávek na III. TŽK tj. na trati č. 170 v úseku Rokycany – Zbiroh. Jde o železniční zastávku Kařez (2012 – investor SŽDC) a železniční zastávka Rokycany-Borek (2013 – investor SŽDC a město Rokycany). Součástí železniční zastávky Kařez je i autobusový terminál, který umožní přestup na veřejnou linkovou dopravu obsluhující Zbirožsko; po jejím zprovoznění bude ukončen provoz železniční stanice Zbiroh.

Zřizování či rekonstrukce zastávek a železničních stanic s místem zastavování veřejné drážní osobní dopravy by se mělo řídit těmito zásadami:

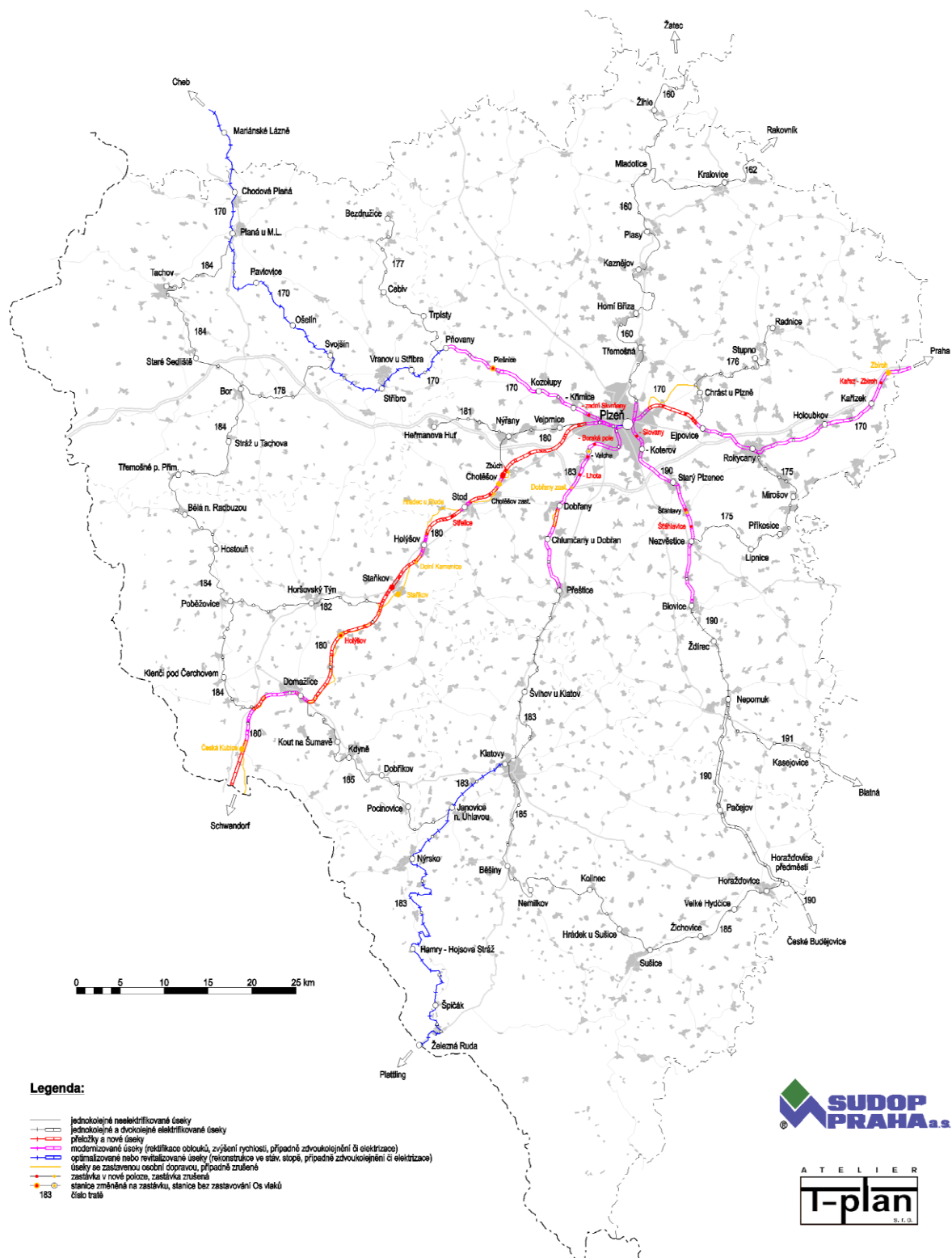
Výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Délka nástupišť by měla být úměrná délce provozovaných vlakových souprav. Přístup na nástupiště musí být na úsecích s dvoukolejným provozem řešen mimoúrovňově nebo přes zabezpečený přejezd/přechod. Na jednokolejných úsecích je vhodné zřizovat ostrovní nástupiště s úroňovým přístupem, který není přes hlavní kolej, respektive je přes koleje pojížděnou rychlostí max. 50 km/h. Všeobecně však platí, že zřizování nových zastávek by mělo být vždy řádně studijně prověřeno, a to jak z hlediska možnosti zkrácení docházky obyvatel, tak i z hlediska vlivu nových míst zastavení na celkové jízdní doby, jejich prodlužování a možný negativní vliv na tvorbu ITG.

Tabulka č. 6.20: Nově navržené a rušené zastávky nebo místa zastavení (dle KDPK 2007).

Trat'	Současná zastávka (současný název)	Nová zastávka (nový název)	Obec	Část obce	Časový horizont	Poznámka
160	nově zřízená zastávka	Třemošná-Sklárna	Třemošná	Třemošná	2020	zkrácení docházky
160	Horní Bříza zastávka	zrušená zastávka	Horní Bříza	Horní Bříza	2030	přeložka změna trasy
160	nově zřízená zastávka	Horní Bříza město	Horní Bříza	Horní Bříza	2030	přeložka změna trasy
160	Obora u Kaznějova	zrušená zastávka	Hromnice	Hromnice	2030	přeložka změna trasy
160	nově zřízená zastávka	Plasy-Peklo	Plasy	Plasy	2030	rekreace
162	nově zřízená zastávka	Plasy	Plasy	Plasy	2030	přeložka změna trasy
162	Mladotice	zrušená zastávka	Mladotice	Mladotice	2020	přeložka změna trasy
162	Trojany	zrušená zastávka	Kralovice	Trojany	2020	přeložka změna trasy
170	nově zřízená zastávka	Kařez	Kařez	Kařez	2020	blízkost osídlení
170	nově zřízená zastávka	Rokycany-Borek	Rokycany	Borek	2020	blízkost osídlení
170	Dýšina	zrušená zastávka	Dýšina	Nová Huť	2020	přeložka změna trasy
170	Chrást u Plzně	zrušená zastávka	Chrást	Chrást	2020	přeložka změna trasy
170	nově zřízená zastávka	Plzeň-Újezd	Plzeň	Újezd	2020	přeložka blízkost osídlení
170	nově zřízená zastávka	Plzeň-Skvřňany	Plzeň	Skvřňany	2020	blízkost osídlení
176	nově zřízená zastávka	Ejovice	Ejovice	Ejovice	2020	přeložka změna trasy
176	nově zřízená zastávka	Dýšina	Dýšina	Dýšina	2020	přeložka zkrácení docházky
176	Chrást u Plzně	zrušená zastávka	Chrást	Chrást	2030	zkrácení docházky
177	nově zřízená zastávka	Malovice	Erpružice	Malovice	2030	přeložka blízkost osídlení
177	Blahousty	zrušená zastávka	Erpružice	Blahousty	2030	přeložka
177	nově zřízená zastávka	Erpružice	Erpružice	Erpružice	2030	přeložka blízkost osídlení
177	Trpísty	zrušená zastávka	Trpísty	Trpísty	2030	přeložka
177	Cebiv	zrušená zastávka	Cebiv	Cebiv	2030	přeložka změna trasy
177	nově zřízená zastávka	Cebiv	Cebiv	Cebiv	2030	přeložka změna trasy
177	Kokašice	zrušená zastávka	Kokašice	Kokašice	2030	přeložka změna trasy
180	nově zřízená zastávka	Tlučná-Kolonie	Tlučná	Tlučná	2030	zkrácení docházky
180	nově zřízená zastávka	Zbůch	Zbůch	Zbůch	2020	přeložka změna trasy
180	Zbůch	zrušená zastávka	Zbůch	Zbůch	2020	přeložka změna trasy
180	Hradec u Stoda	zrušená zastávka	Hradec	Hradec	2020	přeložka změna trasy
180	nově zřízená zastávka	Střelice nad Radbuzou	Střelice	Střelice	2020	přeložka blízkost osídlení
183	nově zřízená zastávka	Plzeň-Borská Pole	Plzeň	Jižní Předměstí	2020	blízkost osídlení, průmyslu
183	Plzeň-Valcha	zrušená zastávka	Plzeň	Valcha	2030	zkrácení docházky
183	nově zřízená zastávka	Plzeň-Valcha	Plzeň	Valcha	2030	zkrácení docházky
183	nově zřízená zastávka	Plzeň-Lhota	Plzeň	Litice	2030	zkrácení docházky
183	Dobřany zastávka	zrušená zastávka	Dobřany	Šlovice	2030	zkrácení docházky
183	nově zřízená zastávka	Chlumčany u Dobřan zastávka	Chlumčany	Chlumčany	2030	zkrácení docházky
183	Borovy	zrušená zastávka	Borovy	Borovy	2030	přeložka změna trasy
183	nově zřízená zastávka	Borovy	Borovy	Borovy	2030	přeložka změna trasy
183	nově zřízená zastávka	Červené Poříčí	Červené Poříčí	Červené Poříčí	2030	blízkost osídlení
183	Červené Poříčí	zrušená zastávka	Červené Poříčí	Červené Poříčí	2030	přeložka změna trasy
183	nově zřízená zastávka	Švihov	Švihov	Švihov	2030	zkrácení docházky
183	Švihov u Klatov	zrušená zastávka	Švihov	Švihov	2030	zkrácení docházky
183	nově zřízená zastávka	Švihov-Kokšín	Švihov	Kokšín	2030	blízkost osídlení
183	nově zřízená zastávka	Klatovy-Dehtín	Klatovy	Dehtín	2030	zkrácení docházky
183	nově zřízená zastávka	Klatovy-Kal	Klatovy	Kal	2030	blízkost osídlení
183	nově zřízená zastávka	Petrovice nad Úhlavou	Janovice nad Úhlavou	Petrovice nad Úhlavou	2030	zkrácení docházky
183	Petrovice nad Úhlavou	zrušená zastávka	Janovice nad Úhlavou	Petrovice nad Úhlavou	2030	zkrácení docházky
184	Postřekov	zrušená zastávka	Postřekov	Postřekov	2030	zkrácení docházky
184	nově zřízená zastávka	Postřekov	Postřekov	Postřekov	2030	zkrácení docházky
184	nově zřízená zastávka	Sycheřák	Stráž	Dehetné	2030	rekreace
184	Borek u Tachova	zrušená zastávka	Stráž	Borek	2030	zkrácení docházky
184	nově zřízená zastávka	Stráž-Borek	Stráž	Borek	2030	zkrácení docházky
184	nově zřízená zastávka	Bor město	Bor	Bor	2020	zkrácení docházky
184	Staré Sedliště	zrušená zastávka	Staré Sedliště	Staré Sedliště	2030	zkrácení docházky
184	nově zřízená zastávka	Staré Sedliště	Staré Sedliště	Staré Sedliště	2030	zkrácení docházky
185	nově zřízená zastávka	Kout na Šumavě zastávka	Kout na Šumavě	Kout na Šumavě	2030	zkrácení docházky
185	Kout na Šumavě	zrušená zastávka	Kout na Šumavě	Kout na Šumavě	2030	zkrácení docházky
185	nově zřízená zastávka	Brnířov	Brnířov	Brnířov	2030	blízkost osídlení
185	Chodská Lhota	zrušená zastávka	Kdýně	Hluboká	2030	mimo osídlení
185	nově zřízená zastávka	Kdýně-Hluboká	Kdýně	Hluboká	2030	blízkost osídlení
185	nově zřízená zastávka	Klatovy-Domažlická	Klatovy	Klatovy III	2030	zkrácení docházky
185	Klatovy město	zrušená zastávka	Klatovy	Klatovy IV	2030	zkrácení docházky
185	nově zřízená zastávka	Klatovy - Centrum	Klatovy	Klatovy IV	2030	zkrácení docházky
185	nově zřízená zastávka	Klatovy-Luby	Klatovy	Luby	2030	zkrácení docházky
185	Luby u Klatov	zrušená zastávka	Klatovy	Luby	2020	zkrácení docházky
185	nově zřízená zastávka	Kolinec-Jindřichovice	Kolinec	Jindřichovice	2030	blízkost osídlení
185	nově zřízená zastávka	Kolinec-Ujčín	Kolinec	Ujčín	2030	blízkost osídlení
185	Hrádek u Sušice	zrušená zastávka	Hrádek	Hrádek	2030	zkrácení docházky
185	nově zřízená zastávka	Hrádek u Sušice	Hrádek	Hrádek	2030	zkrácení docházky
185	nově zřízená zastávka	Sušice město	Sušice	Sušice II	2030	přeložka zkrácení docházky
190	nově zřízená zastávka	Plzeň-Slovany	Plzeň	Lobzy	2020	blízkost osídlení
190	nově zřízená zastávka	Štáhlavy	Štáhlavy	Štáhlavy	2020	zkrácení docházky
190	Štáhlavy	zrušená zastávka	Štáhlavy	Štáhlavy	2020	zkrácení docházky
190	nově zřízená zastávka	Štáhlavice	Štáhlavy	Štáhlavice	2020	blízkost osídlení
190	Srby	zrušená zastávka	Srby	Srby	2030	zkrácení docházky
190	nově zřízená zastávka	Srby	Srby	Srby	2030	zkrácení docházky
190	nově zřízená zastávka	Mileč	Mileč	Mileč	2030	zkrácení docházky
190	Mileč	zrušená zastávka	Mileč	Maňovice	2030	zkrácení docházky
190	nově zřízená zastávka	Maňovice	Mileč	Maňovice	2030	zkrácení docházky
190	nově zřízená zastávka	Horažďovická Lhota	Horažďovice	Horažďovická Lhota	2030	blízkost osídlení

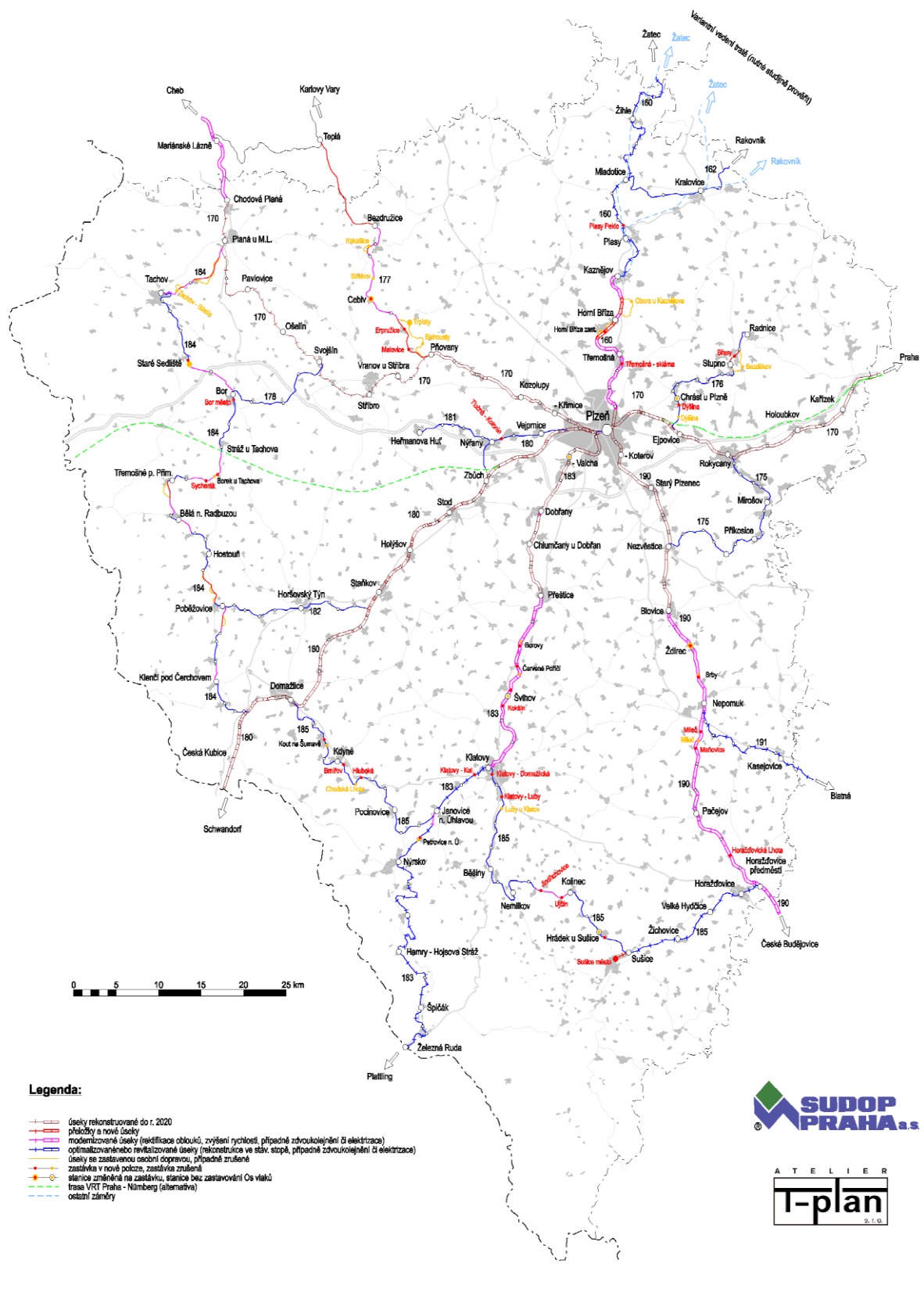
Obrázek č. 6.21: Stav infrastruktury v roce 2020

Stav sítě v roce 2020

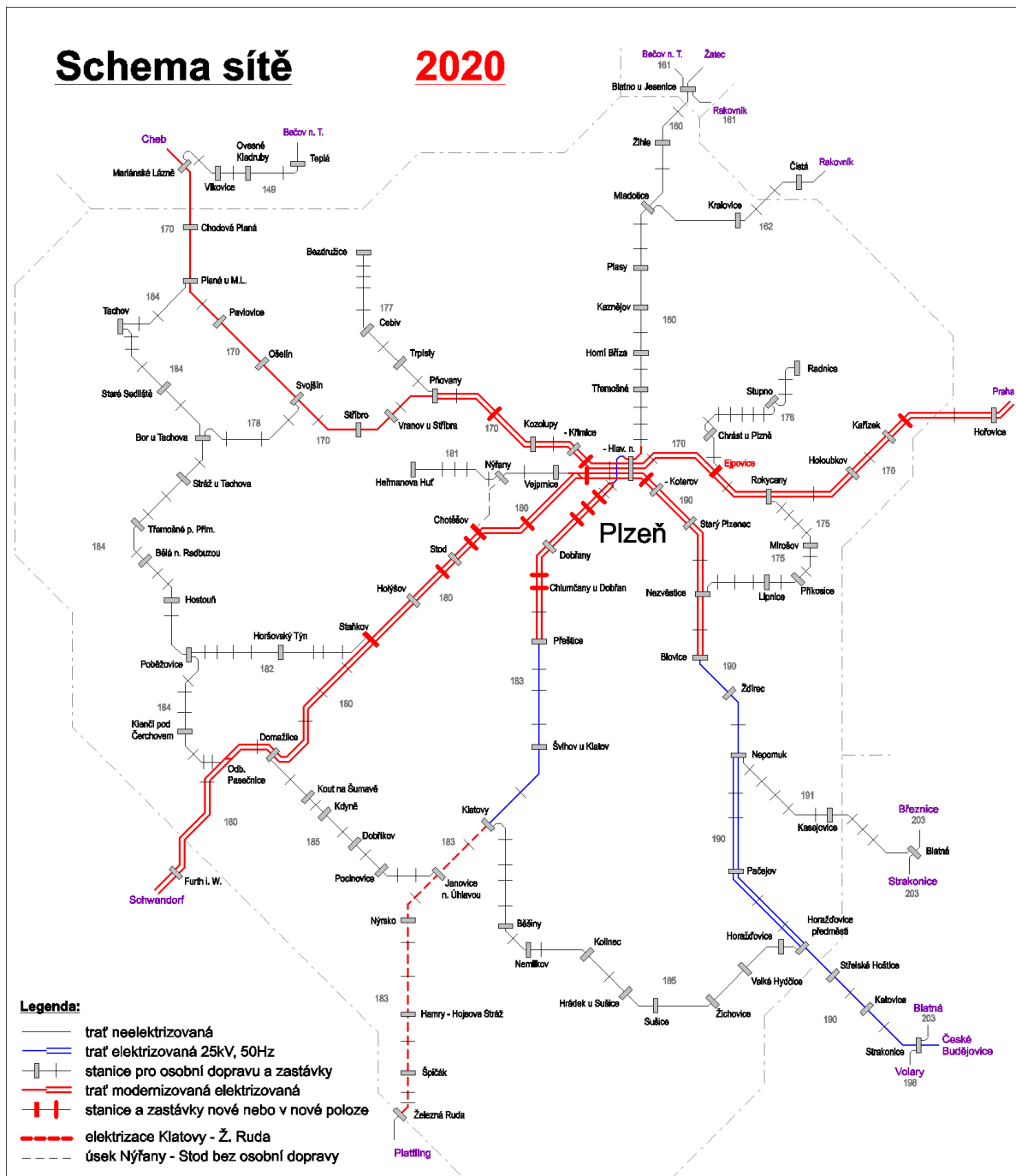


Obrázek č. 6.22: Stav infrastruktury po roce 2030

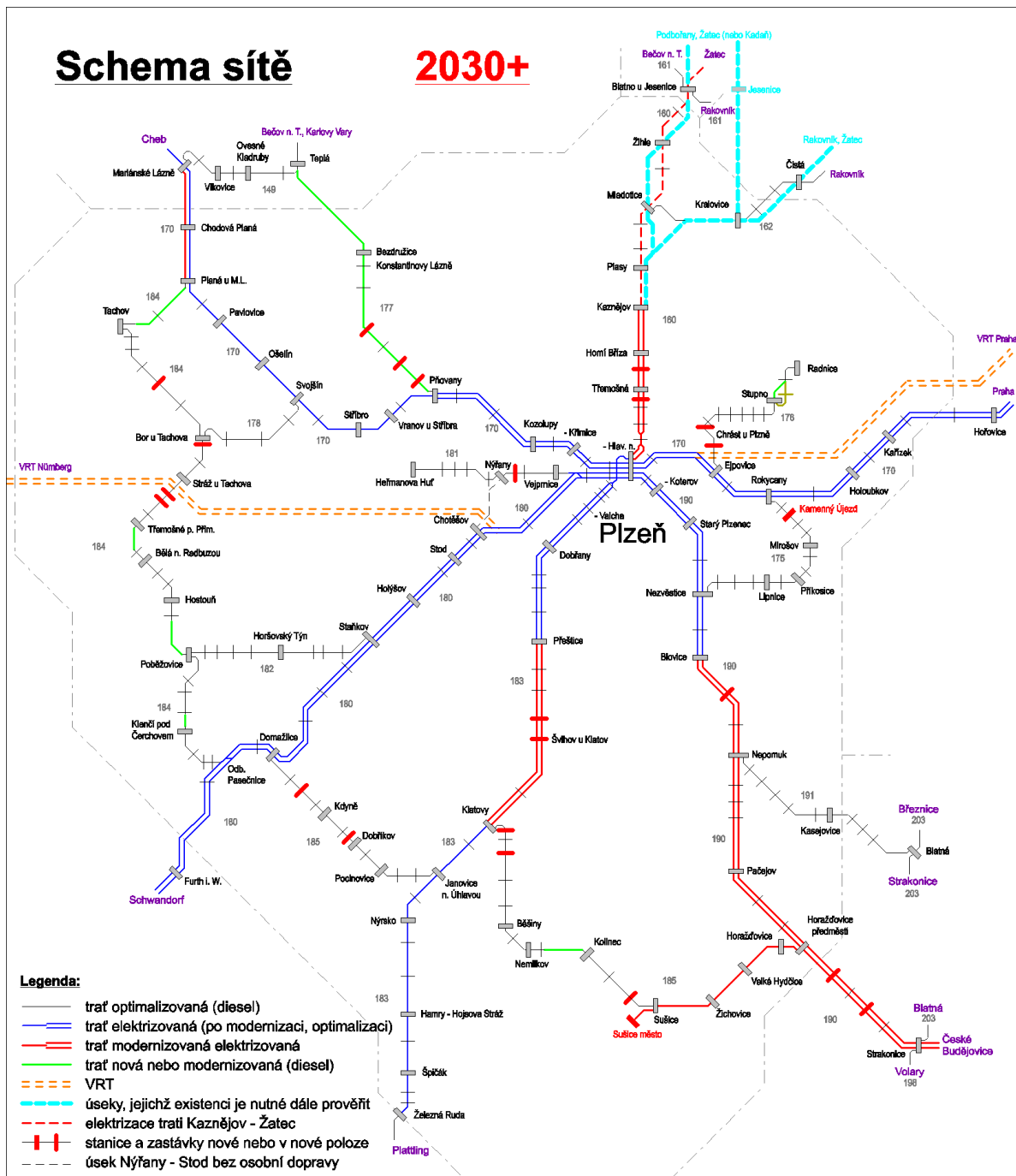
Stav sítě po roce 2030



Obrázek č. 6.23: Schéma stavu infrastruktury v roce 2020

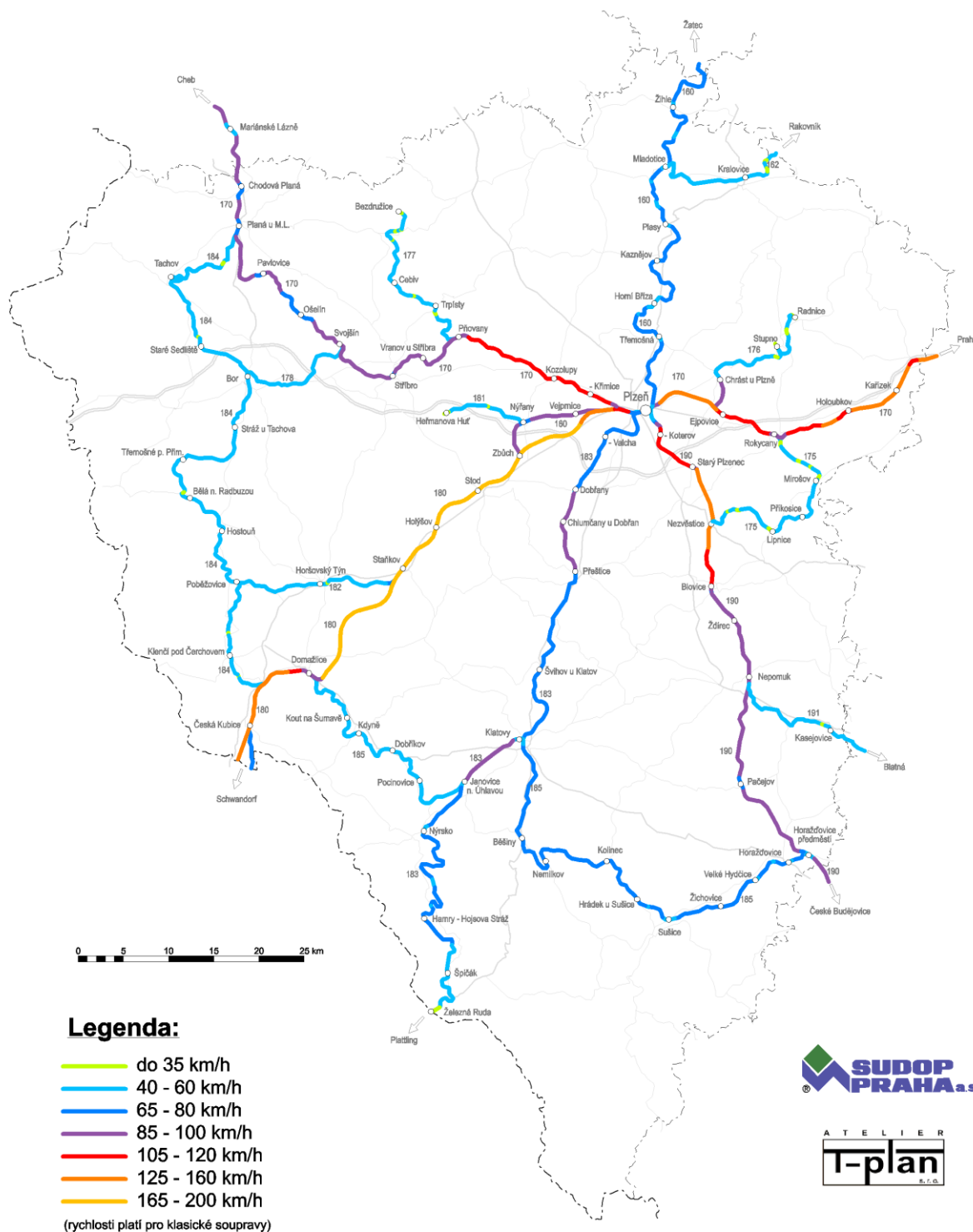


Obrázek č. 6.24: Schéma stavu infrastruktury po roce 2030



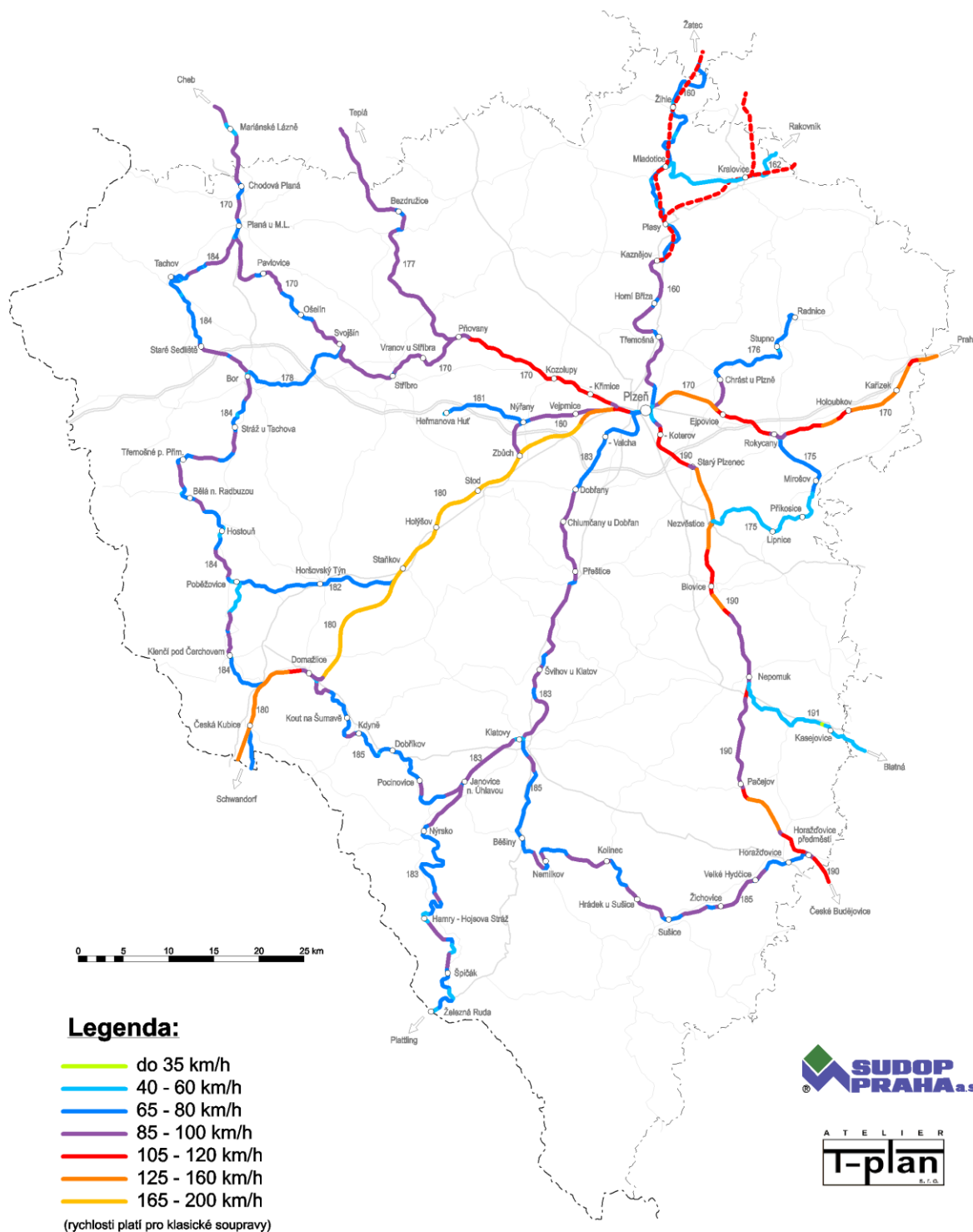
Obrázek č. 6.25: Traťové rychlosti v roce 2020

Traťové rychlosti v roce 2020



Obrázek č. 6.26: Traťové rychlosti po roce 2030

Traťové rychlosti po roce 2030

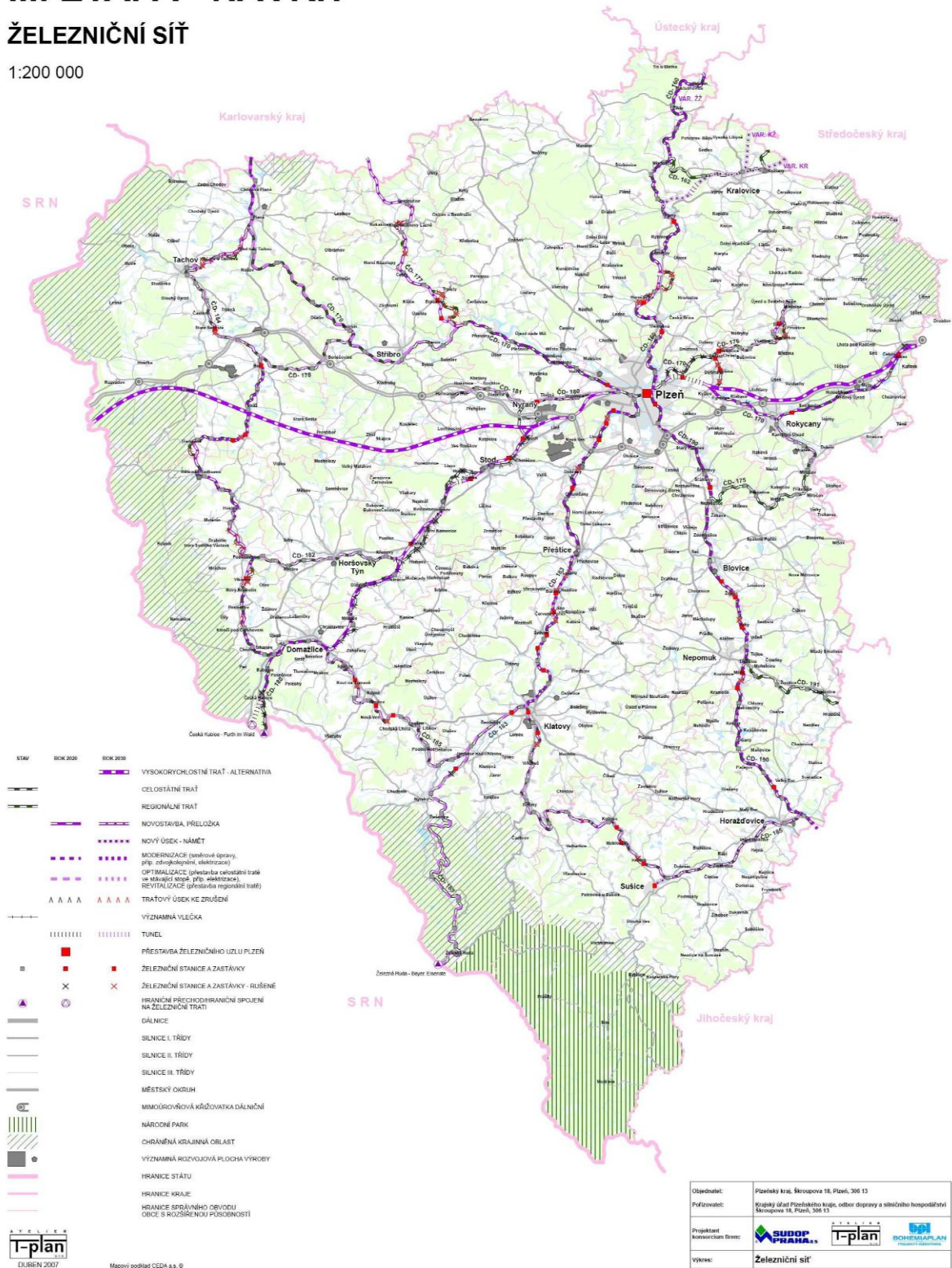


Obrázek č. 6.27: Návrh uspořádání železničního sítě (dle III. etapy KDPK 2007)

KONCEPCE DOPRAVY PLZEŇSKÉHO KRAJE III. ETAPA - NÁVRH

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ

1:200 000



6.2.5 Souhrnný přehled navrhovaných železničních staveb a záměrů

- Krátkodobé:

- Optimalizace traťového úseku Stříbro – Planá u Mariánských Lázní - realizace 2011.
- Optimalizace traťového úseku Beroun – Zbiroh (na území Středočeského kraje) - realizace 2011.
- Optimalizace traťového úseku Zbiroh – Rokycany s přeložkami v Mýtě a Rokycanech - realizace 2010 - 2011.
- trať č. 162, ukončení provozu veřejné dráží osobní dopravy v úseku Mladotice – Kralovice. Dne 31. 1. 2011 podala Správa železniční dopravní cesty s. o. (dále jen SŽDC ministerstvo dopravy) o zrušení části regionální dráhy Kralovice – Mladotice v úseku od km 27,680 do km 38,555. Řízení v současné době probíhá.
- zahájení údržbových prací na železničních tratích celé sítě Plzeňského kraje s cílem odstranit rychlostní propady způsobené špatným stavem železničního svršku a spodku a zabezpečovacího zařízení.

• **Střednědobé:**

- Modernizace železničního uzlu žst. Plzeň hlavní nádraží (Realizace stavby „Uzel Plzeň“)
- Výstavba přestupního uzlu Plzeň hlavní nádraží/Šumavská včetně autobusového terminálu.
- Trať č. 170 - modernizace traťového úseku Rokycany – Plzeň a Stavba tunel Ejpvovice.
- Trať č. 170 - zřízení zastávky Rokycany – Borek.
- Trať č. 170 a č. 180, průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III.TŽK.
- Trať č. 170, optimalizace traťového úseku Stříbro – Planá u Mariánských Lázní-
- Trať č. 170, optimalizace traťového úseku Planá u Mariánských Lázní – Cheb (V Plzeňském kraji je pouze úsek Planá u Mariánských Lázní – Chodová Planá, další úsek je na území Karlovarského kraje).
- Trať č. 180, modernizace úseku Plzeň hlavní nádraží – odbočka Nová Hospoda (včetně elektrizace).
- Trať č. 180, výstavba nového úseku odbočka Nová Hospoda – Zbůch (včetně elektrizace).
- Trať č. 180, modernizace úseku Zbůch – Domažlice město (včetně elektrizace).
- Trať č. 180, modernizace úseku Domažlice město – státní hranice (včetně elektrizace).
- Trať č. 190, modernizace úseku Plzeň-Koterov – Blovice.
- Trať č. 183, optimalizace úseku Plzeň – Přeštice.
- Trať č. 183, optimalizace úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín (včetně elektrizace).

• **Dlouhodobé:**

- Trať č. 190, modernizace úseku Blovice – Nepomuk.
- Trať č. 190, modernizace úseku Nepomuk – Horažďovice předměstí.
- Trať č. 190, modernizace úseku Horažďovice předměstí – Strakonice.
- Trať č. 183, optimalizace úseku Přeštice – Klatovy.
- Trať č. 160, modernizace úseku Plzeň – Kaznějov.
- Trať č. 160, optimalizace úseku Kaznějov – Plasy (včetně elektrizace, podmíněno studijním prověřením).
- Trať č. 160, optimalizace úseku Plasy – Blatno u Jesenice (podmíněno studijním prověřením).
- Trať č. 175, revitalizace úseku Rokycany – Mirošov (Příkosice).
- Trať č. 175, revitalizace úseku (Příkosice) Mirošov – Nezvěstice
- Trať č. 176, revitalizace s modernizačními prvky úseku Chrást u Plzně – Radnice.
- Trať č. 177, modernizace úseku Pňovany – Bezručice (podmíněno studijním prověřením).
- Trať č. 177, výstavba úseku Bezručice – Teplá (podmíněno studijním prověřením).
- Trať č. 178, revitalizace úseku Svojšín – Bor.
- Trať č. 181, revitalizace úseku Nýřany – Heřmanova Huť.
- Trať č. 182, revitalizace úseku Staňkov – Horšovský Týn.
- Trať č. 182, revitalizace úseku Horšovský Týn – Poběžovice.
- Trať č. 184, revitalizace s modernizačními prvky úseku odbočka Pasečnice – Poběžovice.
- Trať č. 184, revitalizace s modernizačními prvky úseku Poběžovice – Bor.
- Trať č. 184, revitalizace s modernizačními prvky úseku Bor – Tachov.
- Trať č. 184, modernizace úseku Planá u Mariánských Lázní – Tachov.
- Trať č. 185, revitalizace s modernizačními prvky úseku Horažďovice předměstí – Sušice (včetně elektrizace).
- Trať č. 185, revitalizace s modernizačními prvky úseku Sušice – Klatovy.
- Trať č. 185, revitalizace s modernizačními prvky úseku Janovice nad Úhlavou – Domažlice.

- Trať č. 185, nový úsek (bývalá vlečka SOLO) Sušice – Sušice-město (včetně elektrizace).
- Trať č. 191, revitalizace úseku Nepomuk – Blatná.

Uvedený seznam navržených opatření je nezbytným předpokladem pro zvýšení kvality dopravní obslužnosti na celém území Plzeňského kraje. Přestupní uzly (terminály) je nutné budovat v takovém časovém horizontu, aby vázaly na stavební úpravy jednotlivých železničních tratí.

6.3 VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA

6.3.1 Současný stav obsluhy území Plzeňského kraje veřejnou linkovou dopravou

6.3.1.1 Dopravci a linky veřejné linkové dopravy na území Plzeňského kraje

Veřejná linková doprava na území Plzeňského kraje je zajišťována 304 linkami veřejné linkové dopravy. Některé linky jsou dálkového charakteru a jejich přínos pro samotnou plošnou dopravní obsluhu území Plzeňského kraje je nevýznamný. Jedná se zejména o linku 144101 dopravce Student Agency s. r. o., která má zastávky pouze na území měst Praha a Plzeň. **Plošnou dopravní obsluhu území Plzeňského kraje zajišťuje 303 linek.** V tomto počtu nejsou uvedeny linky městské hromadné dopravy, které jsou provozovány na objednávku příslušných měst tj. měst Domažlice, Klatovy, Plzeň, Přeštice, Rokycany, Stříbro a Tachov (linka 433580, která zajišťuje spojení po území města Sušice, zejména spojení centra města s železniční stanicí), není linkou městské hromadné dopravy a je provozována v tzv. závazku veřejné služby.

6.3.1.2 Linky v závazku veřejné služby

Převážná část linek (viz **příloha č. 3**) je provozována v tzv. závazku veřejné služby k zajištění základní dopravní obslužnosti území Plzeňského kraje veřejnou linkovou dopravou. Podrobný soupis linek s rozlišením, zda jsou provozovány v závazku veřejné služby, či nikoli, je uveden v další části **přílohy č. 3**.

Příloha č. 3 - Linky veřejné linkové dopravy (VLD), linky v závazku veřejné služby, seznam dopravců, výkony linek v celém Plzeňském kraji

6.3.1.3 Linky v závazku veřejné služby podle jednotlivých dopravců

Plzeňský kraj má k datu 15. 6. 2011 uzavřeny smlouvy u závazku veřejné služby k zajištění základní dopravní obslužnosti území Plzeňského kraje veřejnou linkovou dopravou s těmito 14 dopravci:

- Autobusová doprava - Miroslav Hrouda s.r.o., Bezručova 244, 338 08 Zbiroh,
- Autobusy Karlovy Vary, a.s., Sportovní 4, 360 09 Karlovy Vary.
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s., Jeronýmova 1485/19, 370 27 České Budějovice,
- ČSAD autobusy Plzeň a.s., V Malé Doubravce 27, 312 78 Plzeň,
- ČSAD STTRANS a.s. Strakonice, U Nádraží 984, 386 13 Strakonice,
- Jiří Zýka, Rokycanská 31, 338 42 Hrádek,
- Město Blovice, Masarykovo náměstí 143, 336 01 Blovice
- Město Kašperské Hory, Náměstí 1, 341 92 Kašperské Hory,
- Obec Chanovice, Chanovice 36, 341 01 Horažďovice,
- Pavel Pajer, Rozvadov 204, 348 07 Rozvadov,
- Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., Denisovo nábřeží č. p. 920/12, 303 23 Plzeň,
- PROBO BUS a.s., Pod Hájem 97, 267 01 Králův Dvůr,
- RDS bus s.r.o., Babylon 121, 344 01 Domažlice,
- VATRA Bohemia, spol. s r.o., Májová 630, 331 41 Kralovice.

Celkový objem výkonů pro kalendářní rok 2011 je předpokládán ve výši 14 715 tisíc km. Finanční náročnost je předpokládána ve výši 351 milionů Kč, z toho 345 milionů Kč z rozpočtu Plzeňského kraje a cca 6 milionů Kč z finančních příspěvků obcí. Částky zde uvedené jsou zaokrouhleny na celé miliony Kč.

Jednotliví dopravci provozují linky s velmi rozdílným objemem výkonů hrazených v rámci závazku veřejné služby. Největší podíl na objemu výkonů v rámci závazku veřejné služby má společnost ČSAD autobusy Plzeň a. s. Další dopravce v pořadí dle objemu výkonů, společnost Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s. r. o., má ve srovnání se společností ČSAD autobusy Plzeň a. s. objem výkonů zanedbatelný.

Ostatní dopravci mají objem výkonů ještě menší, což je dáno buď umístěním jejich sídel v jiných krajích (kde mohou být tito dopravci dominantní), jejich velikostí, anebo jejich specifickou činností. Například dopravce Plzeňské městské dopravní podniky, a. s. realizuje své výkony v rámci MHD na objednávku města Plzně, krajská objednávka zahrnuje pouze výkony, jimiž je dosaženo zajištění dopravní obsluhy obcí v blízkém okolí města Plzně tj. ve stávajících zónách IDP-P a IDP-Z, a to jen v případě, že si tyto obce nehradí linky městské hromadné dopravy jako nadstandard samy.

6.3.1.4 Přehled nejvýznamnějších dopravců provozujících veřejnou linkovou dopravu

Přehled dopravců s uvedením jejich předpokládaného objemu výkonů v roce 2011 (zaokrouhleno na celé tisíce km) a procentního zastoupení je uveden v tabulce č. 6.28.

V rámci realizace PDO PK v letech 2012 - 2016 se v souvislosti s rozšiřováním integrovaného dopravního systému od 1. 4. 2012 a s postupnou přípravou nových dopravních řešení pro 10 oblastí zahrnujících celé území Plzeňského kraje nepředpokládá výrazná změna v celkovém objemu kilometrů, které budou ročně ujety všemi linkami veřejné linkové dopravy na území Plzeňského kraje.

Na základě nových dopravních řešení bude docházet pouze ke změně poměru mezi dopravou v závazku na základě smluv o veřejných službách a dopravou komerční, tedy dopravou na riziko dopravce. V případech, kdy v dané oblasti nové dopravní řešení umožní při zlepšení dopravní obslužnosti v pracovních dnech snížit objem ujetých kilometrů, bude o tento objem zvýšena dopravní obslužnost o víkendech.

Tabulka č. 6.28: Dopravci v závazku veřejné služby v Plzeňském kraji – přehled výkonů

Dopravce	Výkon (tis.km)	%	Sídlo dopravce
ČSAD autobusy Plzeň a.s.	13 531	91,95	PLZEŇSKÝ KRAJ
Autobusová doprava - Miroslav Hrouda s.r.o.	399	2,71	PLZEŇSKÝ KRAJ
PROBO BUS a.s.	200	1,36	STŘEDOČESKÝ KRAJ
RDS bus s.r.o.	197	1,34	PLZEŇSKÝ KRAJ
VATRA Bohemia, spol. s r. o.	76	0,52	PLZEŇSKÝ KRAJ
Pavel Pajer, Rozvadov	75	0,51	PLZEŇSKÝ KRAJ
ČSAD STTRANS a.s.	54	0,37	JIHOČESKÝ KRAJ
Město Kašperské Hory	49	0,33	PLZEŇSKÝ KRAJ
Jiří Zýka, Hrádek	40	0,27	PLZEŇSKÝ KRAJ
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	29	0,2	PLZEŇSKÝ KRAJ
Obec Chanovice	20	0,14	PLZEŇSKÝ KRAJ
Město Blovice	20	0,14	PLZEŇSKÝ KRAJ
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	20	0,14	KARLOVARSKÝ KRAJ
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	5	0,03	JIHOČESKÝ KRAJ

V souvislosti s účinností Nařízení EU č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, budou v letech 2012 - 2016 vybírání pro jednotlivé oblasti Plzeňského kraje dopravci provozující veřejnou linkovou dopravu v nabídkových řízeních; s vítěznými uchazeči budou postupně uzavírány smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Stávající smlouvy se současnými dopravci, resp. jejich částí, vztahující se k území, na jehož dopravní obsluhu bude vypsáno nabídkové řízení, zaniknou po uzavření smlouvy s vítězem nabídkového řízení.

6.3.1.5 Linky mezinárodní, provozované s příspěvkem Plzeňského kraje

Plzeňský kraj přispívá na provoz mezinárodních linek (celkem 3) dopravce RDS bus s. r. o. Tyto linky nejsou v závazku veřejné služby, ale plní funkci obsluhy daného území a umožňují vnitrostátní dopravu. Jedná se o linky **000020 Plzeň-Domažlice-Cham**, **000115 Furth im Wald-Domažlice, žel. st.-Waldmünchen** a **000255 Hamry-Nýrsko-Nýrsko, nám.-Arnbruck**.

6.3.1.6 Linky tzv. zvláštní linkové dopravy

Na území Plzeňského kraje je provozováno několik linek tzv. zvláštní linkové dopravy. Počet těchto linek, resp. objem jejich výkonů, není přesně znám a podle dostupných informací v roce 2011 po výrazném poklesu v předchozích letech víceméně stagnuje. Některé z těchto linek byly z důvodu nutnosti dopravy do a ze zaměstnání, jakož i z důvodu nezanedbatelné poptávky v roce 2011 převedeny do režimu veřejné linkové dopravy.

Jako příklad lze uvést linku **490010 Rozvadov-Přimda-Bělá nad Radbuzou-Tachov** či linku **490600 Stříbro-Nýřany, DIOSS-Plzeň, Nová Hospoda-Plzeň, CAN**. Vzhledem ke skutečnosti, že tyto linky zajišťují dopravu z odlehlejších území Plzeňského kraje do průmyslových zón a autobus nejede plně, resp. dostatečně, obsazen v celé trase spojů, jsou obě zde uvedené linky zařazeny v režimu závazku veřejné služby, neboť jinak by je dopravci neprovozovali.

6.3.1.7 Páteřní linky veřejné linkové dopravy

Vzhledem k radiální železniční síti s centrem v Plzni, je možné za páteřní autobusové linky veřejné linkové dopravy považovat pouze linky vedené v prostoru, který je vymezen dvěma železničními tratěmi. Takto situovaných páteřních autobusových linek se nedotknou omezení směřující k částečnému odstranění nežádoucích souběhů autobusových linek veřejné linkové dopravy vedených podél tratí veřejné drážní osobní dopravy.

Navržené páteřní autobusové linky:

- Linka Plzeň – Toužim (– Karlovy Vary) - 60 min. takt, + větev do Plzeň – Toužim – Sokolov;
- Linka Plzeň – Manětín (– Žlutice – Karlovy Vary);
- Linka (Plzeň–) Plasy – Kralovice – Jesenice (– Podbořany) + větev Plzeň – Plasy – Kralovice – Rakovník;
- Linka Sušice – Kašperské Hory – Srní – Modrava + větev Sušice – Kašperské Hory – Vimperk;
- Linka Bor – Horšovský Týn.

V rámci přípravy nových dopravních řešení pro jednotlivé oblasti nabídkových řízení dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejné přepravě cestujících, lze posoudit ještě tyto současné linky:

- Stříbro – Plzeň (přes Kladruby, Heřmanovu Huť a Plzeň, Borská pole);
- Blovice – Přeštice – Stod;
- Sušice – Železná Ruda;
- Klatovy – Sušice + spojení Sušice – Strakonice (– Praha).

6.3.2 Rozsah výkonů v integrované dopravě Plzeňska (IDP)

Z výše uvedených dopravců jsou v systému IDP zařazeni dopravci ČSAD autobusy Plzeň a. s. (linky v závazku veřejné služby, směřující do Plzně + linky 440555, 440801 a všechny spoje linky 440080 bez ohledu na to, zda v závazku veřejné služby jsou nebo nikoliv + 1 spoj linky 431300, který je v závazku), Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s. r. o. (linka 470560), PROBO BUS a. s. (linka C46 – 210046) a Plzeňské městské dopravní podniky, a. s. (všechny linky s výjimkami vybraných spojů na linkách č. 12, 20, 34, 52 a 56, kdy tyto spoje provozuje PMDP, a. s. na území některých obcí v okolí Plzně za tarif vnitřní zóny IDP, který neodpovídá příslušnému zónovému uspořádání IDP, linka 52 dokonce vyjíždí vybranými spoji 1 km mimo vnější zónu IDP-Z tedy zcela mimo systém IDP). Provoz linek PMDP, a. s., které jsou provozovány za tarif neodpovídající zónovému uspořádání IDP, je nutné upravit nejpozději v souvislosti s rozšířením IDP k 1. 4. 2012 v souvislosti se schváleným novým zónovým uspořádáním. Rozsah výkonů v rámci integrovaného dopravního systému je uveden v tabulce č. 6.29.

Tabulka č. 6.29: Celkový roční rozsah výkonů v IDP (bez rozlišení dopravců) v tis. km

Kategorie	tis. km/rok
vlak (ČD)	1 411
tramvaj (PMDP)	5 518
trolejbus (PMDP)	4 093
autobus MHD (PMDP)	5 425
autobus regionální (ČSAD autobusy Plzeň, AD M. HROUDA, PROBO BUS)	2 370
CELKEM	18 817

6.3.3 Přestupy z veřejné linkové dopravy na páteřní veřejnou drážní osobní dopravu

Vzhledem k ustanovení § 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, vychází dopravní plánování z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti. Před vypsáním nabídkových řízení podle tohoto zákona je nutné popsat a prověřit všechny stávající i potenciální přestupní vazby mezi veřejnou linkovou dopravou a páteřní veřejnou drážní osobní dopravou.

6.3.3.1 Přestupní vazby v železniční stanici Plzeň hlavní nádraží

Existuje bezprostřední vazba na linky **210046, 440020, 460010, 460805, 470230, 470240, 470260, 470320, 470560**. Za přestupní vazbu lze považovat pouze přestup na linky, které jedou jiným směrem než Chrást a Rokycany (souběh s železniční tratí č. 170). Jedná se o linky:

Linka **440020** – obce Liblín, Kozojedy, místní části Dobříče, obce Kaceřov, Hromnice, Česká Bříza, Druztová, Zruč-Senec;

Linka **460010** – Nadryby, místní část Hromnic (Kostelec), obce Dolany, Druztová a Zruč-Senec;

Linka **460805** – obce a města Kralovice, Výrov, Plasy, Rybnice, Kaznějov, Horní Bříza a Třemošná.

6.3.3.2 Přestupní vazby na železniční trati č. 160

Horní Bříza, žel. st.:

Přestupní vazba na vlaky není u projíždějící linky **460800** (souběh s vlaky) ani u linky **460031** (Trnová-Plzeň) a přímých spojů linky **460740** směrem do Plzně a zpět.

Linka **460200 a 460280** – obce Zruč-Senec a Hromnice (včetně místních částí);

Linka **460740** – obce a města Obora, Kaznějov, Jarov, Dobříč, Koryta, Dolní Hradiště, Kočín, Kopidlo, Kozojedy, Výrov, Kozlany, Kralovice (spoje ukončené v zastávce Horní Bříza, žel. st.).

Horní Bříza zast:

Potenciálně možná vazba ze směru od linek. Současný stav – docházková vzdálenost 350 m bez možnosti koordinace.

Linka **460031** – obec Trnová;

Linka **460220** – obce a města Třemošná (místní část Záluží), Ledce, Příšov, Nevřeň, Žilov, Tatiná, Všeruby, Nekmíř;

Linka **460240** – Loza, Mrtník, Dolní Bělá.

Plasy:

Linka **460334** – místní části Plas, místní části Mladotic, místní části Žihle, obce Pastuchovice, Velečín, Tis u Blatna, Blatno (Ústecký kraj);

Linka **460710** – místní části Plas, obce a města Pláně, Dražeň, Hvozď, Manětín, Nečtiny.

Mladotice a Mladotice, zastávka:

Linka **460127** – město Manětín (včetně místních částí);

Linka **460162** – místní části Kralovic (náhradní autobusová doprava za uzavřenou část železniční trati č. 162 v úseku Kralovice-Mladotice);

Linka **60334** – místní části Mladotic; místní části Žihle; místní části Plas; obce Pastuchovice, Velečín, Tis u Blatna a Blatno (Ústecký kraj);

Linka **460790** – město Manětín (včetně místní části Rabštejn nad Střelou).

Žihle:

Linka **460181** – místní části Žihle; obce a města Kralovice, Sedlec, Bílov, Potvorov, Manětín (včetně místní části Rabštejn nad Střelou);

Linka **460334** – místní části Žihle; obce Blatno, Tis u Blatna, Pastuchovice, Velečín, místní části Mladotic, místní části Plas; **Lubenec,,Karlovarská (Ústecký kraj – vazba na dálkové linky Praha – Karlovy Vary)**);

Linka **460810** – místní části Žihle; obce a města Kralovice, Sedlec, Bílov, Potvorov, Pastuchovice, Velečín, Tis u Blatna.

Blatno (Ústecký kraj):

Linka **460334** – místní části Žihle; obce Blatno, Tis u Blatna, Pastuchovice, Velečín; místní části Mladotic; **Lubenec,,Karlovarská (Ústecký kraj – vazba na dálkové linky Praha – Karlovy Vary)**);

Linka **460810** – obce a města Kralovice, Sedlec, Bílov, Potvorov, Pastuchovice, Velečín, Tis u Blatna;

Linka **562772** – (Ústecký kraj) – obce a města Petrohrad, Podbořany, Žatec.

6.3.3.3 Přestupní vazby na železniční trati č. 162

Kralovice žel. st.:

(přestup na vlak pouze ve směru Rakovník)

Linka **460162** – místní části Kralovic (náhradní autobusová doprava za uzavřenou část trati č. 162 v úseku Kralovice – Mladotice);

Linka **460181** – obce Sedlec, Bílov, Potvorov, Žihle a město Manětín) - potenciální vazba pro všechny vyjmenované obce, aktuálně není využita, do/ze zast. Kralovice, žel.st. není linka vedena;

Linka **460805** – místní části Kralovic, obce Výrov, Plasy, Rybnice a města Kaznějov, Horní Bříza a Třemošná;

Linka **460810** – místní části Kralovic, Sedlec, Bílov, Potvorov, Pastuchovice, Velečín, Tis u Blatna, Lubenec (Ústecký kraj) – vazba použitelná v současnosti jen pro místní části Kralovic, obce Sedlec, Bílov, Potvorov a Žihle;

Linka **460830** – místní části Kralovic, místní části Kožlan a obec Vysoká Libyně;

Linka **570672** – **přestup na zast. Kralovice, žel. st., rozc. 0,2 - dálková linka** (Plzeň-Kralovice-Podbořany-Žatec-Most); linka 570672 není v ZVS – dopravce Autobusy KAVKA a. s.

Kralovice,,ČSAD:

potenciálně možná vazba ze směru od linek. Současný stav – zastávka linek **460720** a **460831** je od žel. st. Kralovice v docházkové vzdálenosti cca 200 m.

Linka **460720** – místní části Kralovic, obec Vysoká Libyně;

Linka **460831** – místní části Kralovic, místní části Kožlan, obce Černíkovice, Slatina, Chříč, Studená, Hlince, Holovousy a Všehrady.

Kralovice:

Přestup na dálkovou autobusovou linku pouze v centru města Kralovice.

Linka **440801** – **dálková linka** (Plzeň-Kralovice-Podbořany-Žatec-Most-Teplice-Ústí nad Labem); **linka 440801 není v ZVS, ale je v IDP – dopravce ČSAD autobusy Plzeň a.s.**

6.3.3.4 Přestupní vazby na železniční trati č. 170

Směr PLZEŇ-CHEB:

Stříbro žel. st.:

Linka **496380** MHD Stříbro (včetně místních částí) – ZVS města;

Linky **490360** a **490450** – obce Černošín, Záchlumí a Olbramov.

Vazby na vlaky jsou rovněž možné ze zast. Stříbro, rest. Plzeňka (linky **490350**, **490370**, **490400**, **490440** a **490600**) a ze zast. Stříbro, rozc. k nádr. (linky **490320**, **490440**, **490660**).

Docházková vzdálenost k žst. činí cca 300 m, respektive ve druhém případě 400 m.

Stříbro, autobusová stanice:

Přestupní vazby mezi autobusovými linkami nejsou v železniční stanici Stříbro, ale pouze v zastávce veřejné linkové dopravy Stříbro, autobusová stanice.

Regionální linky:

Linka **490310** – Stříbro-Bezručice-Úterý;

Linka **490320** – Stříbro-Heřmanova Hut';

Linka **490340** – Stříbro-Pernarec-Ostrov u Bezručic-Budeč;

Linka **490350** – Stříbro-Zhoř;

Linka **490360** – Stříbro-Černošín;

Linka **490370** – Stříbro-Kostelec-Skapce; Linka **490390** – Stříbro-Trpísty-Pernarec;

Linka **490400** – Stříbro-Kladruby-Prostiboř;

Linka **490440** – Stříbro-Kladruby;

Linka **490450** – Stříbro-Planá-Mariánské Lázně;

Linka **490470** – Bezručice-Stříbro-Konstantinovy Lázně-Bezručice;

Linka **490600** – Stříbro-Nýřany, DIOSS-Plzeň, Nová Hospoda-Plzeň, CAN;

Linka **490662** – Bor-Stříbro.

Dálkové linky:

Linka **141101** – Praha-Plzeň-Mariánské Lázně-Cheb-Aš;

Linka **411420** – Aš-Cheb-Mariánské Lázně-Plzeň-Praha;

Linka **411430** – Aš-Františkovy Lázně-Cheb-Mariánské Lázně-Plzeň;

Linka **440430** – Plzeň-Mariánské Lázně-Cheb;

Linka **490660** – Tachov-Bor-Stříbro-Plzeň;

Planá u Mariánských Lázní (název města je Planá):

Linka **490450** – město Černošín a obce Olbramov a Záchlumí;

Linka **490700** – obce Brod nad Tichou, Kočov a Bor (včetně místních částí);

Linka **490810** – město Tachov (včetně místních částí), obec Chodský Újezd (místní části), místní části Plané;

Linka **490830** – obce Chodský Újezd, Zadní Chodov, Broumov a místní části Plané;

Linka **490860** – obec Lestkov (k žst. veden jeden spoj) a místní části Plané;

Linka **490910** – obec Kočov a místní části Plané.

Směr PLZEŇ-PRAHA:

Rokycany žel. st.:

Regionální linky:

Linka **210046** (C46) Hořovice-Plzeň;

Linka **470010** Rokycany-Strašice-Mýto-Rokycany;

Linka **470020** Rokycany-Radnice-Zvíkovec;

Linka **470050** Rokycany-Dobřív-Hrádek;

Linka **470060** Hrádek-Rokycany-Nevid;

Linka **470070** Rokycany-Volduchy-Osek;

Linka **470090** Rokycany-Litohlavy;

Linka **470140** Těškov-Rokycany-Klabava;

Linka **470150** Rokycany-Hrádek-Hůrky-Holoubkov;
Linka **470163** Rokycany,,aut.nádr.-Rokycany,,nemocnice;
Linka **470180** Rokycany-Osek-Volduchy-Holoubkov;
Linka **470210** Rokycany-Břasy, Stupno-Břasy, Kříše;
Linka **470260** Trokavec-Příkosice-Mirošov-Rokycany-Plzeň;
Linka **470280** Rokycany-Březina-Radnice-Skomelno;
Linka **470320** Mýto-Cheznovice-Plzeň;
Linka **470330** Rokycany-Mirošov-Příkosice-Skořice-Borovno;
Linka **470380** Plzeň-Rokycany-Dobřív-Strašice,Vojenský Újezd,Brdy;
Linka **470530** Zvíkovec-Zbiroh-Rokycany-Hrádek;
Linka **470540** Rokycany-Holoubkov-Zbiroh;
Linka **470560** Zbiroh-Lhota pod Radčem-Holoubkov-Plzeň;
Linka **470600** Rokycany-Hrádek-Mirošov-Spálené Poříčí;
Linka **475010** Rokycany,aut.nádraží-Jižní předměstí-nemocnice-městský hřbitov.

Dálkové linky:

Linka **149101** Praha-Plzeň-Tachov;
Linka **490820** Tachov-Bor-Nýřany-Plzeň-Rokycany-Praha.

Zbiroh žel. st.:

(od 7/2012 bude nahrazena nově zřízenou žel. zastávkou **Kařez**):

Linky **470510**, **470520**, **470530** – město Zbiroh (centrum) a obce Líšná, Týček, Drahoňův Újezd, Terešov, Mlečice, Podmokly, městys Zvíkovec a obce Sebečice, Ostrovec, Chlum a Cekov. Zvažuje se vložení této zastávky do linky **149101** (dálková linka jezdící v neděli, projíždí obcí Kařez se zastávkou v obci bez vazby na vlak).

6.3.3.5 Přestupní vazby na železniční trati č. 175

Rokycany žel. st.:

viz železniční trať č. 170

Rokycany – předměstí:

Všechny linky (**470050**, **470260**, **470330**, **470530**, **470600**). Přestupní vazba má smysl jen u linky **470530** u spojů, které nejedou na autobusové nádraží Rokycany. Ostatní linky jedou na autobusové nádraží v Rokycanech, které je přímo u žel. stanice Rokycany.

Linka **470530** (Zvíkovec-Zbiroh-Rokycany-Hrádek).

Nová Hut':

(místní část města Hrádek)

Linka **470600** – obce Mirošov, Kakejcov, Mešno, Kornatice a město Spálené Poříčí.

Nezvěstice:

viz železniční trať č. 190

6.3.3.6 Přestupní vazby na železniční trati č. 176

Chrást u Plzně obec

Linky **445052** a **445054** přestup na autobusy MHD směr Plzeň – docházková vzdálenost cca 200 m na zastávku linek MHD.

Stupno (místní část obce Břasy):

Linka **470020** – městys Zvíkovec a obce Podmokly, Mlečice, Chlum, Kladruby, Hlohovice, Vejvanov, a Chomle;

Linka **470210** – místní části Břas; přestup na autobusy směr Plzeň;

Linka **470240** – obce Liblín, Bujesily, Lhotka u Radnic, Němčovice, Kamenec a Újezd u Svatého Kříže.

Radnice:

Linka **470020** – městys Zvíkovec, obce Podmokly, Mlečice, Chlum, Kladruby, Hlohovice, Vejvanov a Chomle;

Linka **470240** – obce Liblín, Bujesily, Lhotka u Radnic, Němčovice, Kamenec, Újezd u Svatého Kříže;

Linka **470040** – docházková vzdálenost cca 400 m – obce Němčovice, Kamenec, Chomle, Hlohovice, Vejvanov, Kladruby, Mlečice, Chlum a Podmokly.

6.3.3.7 Přestupní vazby na železniční trati č. 177

Konstantinovy Lázně:

Linky **490310**, **490470**, **490650** a **490860** – autobusová zastávka – docházková vzdálenost cca 50 m.

Linka **490310** – město Úterý, obec Kokašice včetně místních částí, obec Lestkov včetně místních částí;

Linka **490470** – obec Horní Kozolupy včetně místních částí, obec Kokašice včetně místních částí a obec Lestkov včetně místních částí;

Linka **490650** – přímé spojení na Plzeň v pracovních dnech.

Linka **490860** – místní části Konstantinových Lázní, obec Kokašice včetně místních částí a obec Lestkov včetně místních částí a tangenciální spojení do města Planá;

Bezručice:

Linka **460127** – obce a města Úterý, (Krsy, Blažim), Bezvěrov a (Manětín)

6.3.3.8 Přestupní vazby na železniční trati č. 178

Bor:

Autobusové nádraží v docházkové vzdálenosti cca 200 m, přestupní vazba dle stávajících jízdních řádů není zřetelná.

6.3.3.9 Přestupní vazby na železniční trati č. 180

Nýřany:

Linky **460130** a **460150** – obsluha vzdálených místních částí – autobus navazuje v zastávce Nýřany, MěÚ + eventuelně **460140** – obec Úherce.

Stod:

Linka **440658** – (1 spoj linky Plzeň-Zbůch-Merklín-Holýšov);

Linka **450659** – obce Líšina, Zemětice, Merklín a Buková;

Linka **450664** – obce Ves Touškov a Honezovice;

Linka **450674** – obce Lisov, Střelice (Střelice potenciálně i z Hradce – docházková vzdálenost 1,5 km);

Linka **450676** – tangenciální vazba do měst Dobřany a Přeštice;

Linka **460190** – obce Kotovice, Přehýšov, Heřmanova Huť a Hněvnice.

Holýšov:

Linka **400160** – obce Všekary, Černovice, Bukovec, Neuměř, Kvíčovice, Štichov a Čečovice.

Staňkov:

Linka **400180** – místní část Staňkova (Krchleby), obec Puclice (místní části) a město Horšovský Týn;

Linka **400380** – podle stávajících jízdních řádů není zřetelná vazba (obce Močerady a Hlohová);

Linka **432020** – obce Hlohová, Čermná, Poděvousy, Hlohovčice, Srbice, Koloveč, Chocomyšl a městys Chudenice;

Linka **440658** – obce Merklín a Buková.

Domažlice:

Regionální linky - zejména linky směrem na Poběžovice a Kdyni + ostatní linky jedoucí přes zast. Domažlice, žel. st.

Linka **400020** Domažlice-Klenčí pod Čerchovem-Nemanice;

Linka **400030** Domažlice-Koloveč;

Linka **400050** Domažlice-Všeruby;

Linka **400070** Koloveč-Kdyně-Domažlice;

Linka **400071** Domažlice-Kdyně;

Linka **400080** Domažlice-Zahořany-Kdyně;

Linka **400100** Horšovský Týn-Domažlice;

Linka **400190** Domažlice-Otov-Poběžovice;

Linka **400200** Domažlice-Díly;

Linka **400220** Domažlice-Pasečnice-Pelechy;

Linka **400230** Domažlice-Tlumačov-Mrákov-Domažlice;

Linka **403020** Domažlice-Babylon-Česká Kubice-Folmava-Spálenec

Mezinárodní linky:

Linka **000115** Furth im Wald.-Domažlice,,žel.st.-Waldmünchen,, podporovaná Plzeňským krajem prostřednictvím svazku obcí – Svazek obcí Domažlicko).

Domažlice,,Poděbradova: Přestupní vazby mezi dalšími autobusovými linkami nejsou v železniční stanici Domažlice, ale pouze v zastávce Domažlice,,Poděbradova.

Regionální linky:

Linka **400191** Domažlice-Poběžovice-Poběžovice,Sedlec-Mnichov,Vranov;

Linka **400300** Mrákov,Mlýneček-Mrákov,Štítovky-Domažlice-Kdyně;

Linka **400320** Domažlice-Horšovský Týn-Plzeň;

Linka **400330** Domažlice-Poběžovice-Hostouň-Mutěňín-Rybník;

Linka **400360** Domažlice-Tlumačov-Mrákov-Kdyně-Klatovy;

Linka **400380** Domažlice-Blížejev-Staňkov-Holýšov;

Linka **400390** Díly-Trhanov-Domažlice;

Linka **403021** Domažlice-Plzeň;

Linka **405001** MAD Domažlice,Palackého ul.-Bezděkovské předměstí-Poděbradova ul.-Autoservis/ZZN.

Dálkové linky:

Linka **140100** Praha-Plzeň-Domažlice-Babylon;

Linka **400321** Domažlice-Plzeň-Praha.

Mezinárodní linka:

Linka **000020** Plzeň-Domažlice-Cham (podporovaná Plzeňským krajem)

6.3.3.10 Přestupní vazby na železniční trati č. 181

Nýřany:

viz železniční trať č. 180

6.3.3.11 Přestupní vazby na železniční trati č. 182

Staňkov:

viz železniční trať č. 180.

Poběžovice:

viz železniční trať č. 184.

Horšovský Týn:

Přestupní vazby na linky do místních částí Horšovského Týna, vazby na další obce nejsou ze stávajících jízdních řádů zřetelné, pokud nějaké jsou, tak do níže uvedených obcí.

Linka **400090** – místní části Horšovského Týna a obec Srby u Domažlic;

Linka **400100** – místní části Horšovského Týna, obec Srby u Domažlic, místní části Meclova, a obec Draženov;

Linka **400110** – místní části Horšovského Týna, obce Mířkov, Semněvice a Vidice;

Linka **400202** – místní části Horšovského Týna;

Linka **400340** – místní části Horšovského Týna a obec Mířkov.

6.3.3.12 Přestupní vazby na železniční trati č. 183

Dobřany:

Linka **450660** – obce Merklín, Otěšice, Soběkury, Oplot, Přestavky, Dnešice a Vstíš (včetně docházky ze zastávky rozcestí k žel.st.);

Linka **450661** – místní části Dobřan, obec Vstíš a místní části Chlumčan.

Chlumčany u Dobřan:

Linka **450563** – obce Dnešice, Přestavky a Oplot;

Linka **450656** – obec Dolní Lukavice;

Linka **450660** – obce Merklín, Otěšice, Soběkury, Oplot, Přestavky, Dnešice a Vstíš;

Linka **450661** – místní části Chlumčan, místní části Dobřan a obec Vstíš;

Linka **450667** – obce Soběkury, Oplot, Přestavky a Dnešice

Přeštice:

Linka **440653** – obce Lužany, Příchovice, Vlčí, Kbel a Měčín;

Linka **450651** – místní části Přeštic, obce Soběkury, Merklín a Ptenín;

Linka **450652** – obce Příchovice, Radkovice, Dolce, Týniště, Skašov, Žinkovy (část Březí) a Letiny;

Linka **450654** – obec Lužany (místní část Dlouhá Louka);

Linka **450655** – obce Řenče a Letiny;

Linka **450656** – obce Dolní Lukavice a Horní Lukavice;

Linka **450657** – obce Oplot, Dnešice a Přestavky, tangenciální vazba do měst Chotěšov a Zbůch;

Linka **450663** – obce Roupov, Otěšice, Bolkov, Biřkov + místní část Přeštic – Skočice;

Linka **450667** – obce Oplot, Soběkury, Přestavky a Dnešice.

Borovy:

Linka **432240** – obce Vřeskovice a Biřkov;

Linka **432290** – obce Vřeskovice a Červené Poříčí, místní části Švihova a obec Kbel.

Klatovy:

Přímá přestupní vazba pouze na MHD, autobusové nádraží ve vzdálenosti cca 400 m.

Regionální linky:

Linka **400360** Domažlice-Tlumačov-Mrákov-Kdyně-Klatovy;

Linka **432020** Klatovy-Dolany-Chudenice-Koloveč-Staňkov-Holýšov;

Linka **432030** Klatovy-Plánice-Nalžovské Hory-Horažďovice;

Linka **432040** Klatovy-Kydliny-Habartice-Vítkovice;

Linka **432050** Klatovy-Běšiny-Čachrov-Javorná-Železná Ruda;

Linka **432060** Klatovy-Janovice n/Úhl.-Strážov-Brť;

Linka **432070** Klatovy-Újezd-Plánice;

Linka **432080** Klatovy-Měčín-Radkovice-Petrovice;

Linka **432081** Klatovy-Petrovice-Měčín-Kbel;

Linka **432090** Klatovy-Chlistov;

Linka **432100** Klatovy-Tupadly-Tětětice-Bezděkov;

Linka **432101** Klatovy, „aut.nádr.-Tajanov-Beňovy-Klatovy, Vídeňská ul.;

Linka **432110** Klatovy-Bolešiny-Plánice-Zborovy;
Linka **432120** Klatovy-Týnec-Javor-Janovice;
Linka **432130** Klatovy-Švihov-Chudenice;
Linka **432150** Klatovy-Běhařov-Janovice;
Linka **432170** Klatovy-Mochtín-Kydliny-Klatovy;
Linka **432180** Klatovy, aut.nádr.-Otín-Dehtín-Klatovy, pod nemocnicí;
Linka **432200** Alžbětín-Železná Ruda-Hojsova Stráž-Nýrsko-Janovice-Klatovy;
Linka **432230** Divišovice-Strážov-Běšiny-Klatovy;
Linka **432240** Klatovy-Dolany-Švihov-Vřeskovice-Přetín;
Linka **432290** Klatovy-Švihov-Borovy-Malinec;
Linka **433680** Sušice-Kolinec-Klatovy;
Linka **433690** Sušice-Hartmanice-Petrovice-Velhartice-Běšiny-Klatovy;
Linka **434120** Pačejov, nádraží-Myslív-Plánice-Klatovy;
Linka **440002** Třemošná-Plzeň-Železná Ruda-Hartmanice;
Linka **440805** Klatovy-Nýrsko.

Regionální linky vedená do Jihočeského kraje:

Linka **320006** České Budějovice-Prachovice-Vimperk-Sušice-Klatovy-Plzeň;
Linka **431681** Klatovy-Sušice-Kašperské Hory-Stachy;
Linka **440840** Plzeň-Klatovy-Železná Ruda-Srní-Kvilda-Churáňov-Stachy.

Dálkové linky:

Linka **143101** Praha-Plzeň-Klatovy-Nýrsko-Železná Ruda;
Linka **143104** Praha-Plzeň-Klatovy-Nýrsko;
Linka **431300** Klatovy-Plzeň-Praha.

Železná Ruda město:

Zastávka vlaku je v docházkové vzdálenosti cca 50 m od zastávky autobusu pro linky **432200**, **435050**, **440840** a **143101**.

Linka **432200** (do místní části Špičák a do města Klatovy);

Linky **435050**, **440840** a **143101** – tyto linky mají rekreační a turistický charakter; potenciální přestupní vazba, v současnosti zde návaznost spojů není.

Železná Ruda centrum:

Přímá přestupní vazba není; docházková vzdálenost cca 350 m.

Linka **435040** – obce a města Prášily, Hartmanice, Petrovice a Sušice.

Železná Ruda-Alžbětín:

Docházková vzdálenost na linku **435040** cca 150 – 200 m.

Linka **435040** obce a města směr Prášily, Hartmanice, Petrovice, Sušice)

Docházková vzdálenost cca 30 m k zastávce na německé straně hranice – návazné linky do SRN.

6.3.3.13 Přestupní vazby na železniční trati č. 184

Domažlice:

viz železniční trať č. 180

Poběžovice:

Linka **400150** – obce Drahotín, Hora sv. Václava, Rybník;

Linka **400190** – místní části Poběžovic a obce Otov, Meclov a Draženov;

Linka **400191** – místní části Poběžovic a obce Mnichov, Hvoždany u Poběžovic, Pařezov;

Linka **400202** – obce Pařezov, Otov, Díly a další obce, které leží na trase vlaku;

Linka **400330** – obce Drahotín, Mutěnin a Rybník (linka má vazbu i v Mutěnině).

Bělá nad Radbuzou:

Linka **400010** – obsluha místních částí Bělé nad Radbuzou a obec Hostouň; vazba i v zast. Újezd Svatého Kříže (bus zast. Újezd Svatého kříže, lom).

Bor:

Autobusové nádraží v docházkové vzdálenosti cca 200 m, přestupní vazba ze stávajících jízdních řádů není zřetelná.

Tachov:

Autobusové nádraží v docházkové vzdálenosti cca 150 m.

Regionální linky:

Linka **490010** Rozvadov-Přimda-Bělá nad Radbuzou-Tachov;

Linka **490680** Tachov-Lesná;

Linka **490690** Tachov-Hošťka-Rozvadov;

Linka **490720** Tachov-Milíře;

Linka **490730** Tachov-Přimda-Třemešné;

Linka **490750** Tachov-Halže;

Linka **490770** Tachov-Dlouhý Újezd;

Linka **490780** Tachov-Zadní Chodov-Broumov;

Linka **490800** Tachov-Staré Sedliště-Bor;

Linka **490810** Tachov-Planá,Svatá Anna;

Linka **490900** Tachov-Planá.

Regionální linka vedená do Karlovarského kraje:

Linka **490850** Tachov-Planá-Mariánské Lázně.

Dálkové linky:

Linka **149101** Praha-Plzeň-Tachov;

Linka **490660** Tachov-Bor-Stříbro-Plzeň;

Linka **490820** Tachov-Bor-Nýřany-Plzeň-Rokycany-Praha.

Planá:

viz železniční trať č. 170

6.3.3.14 Přestupní vazby na železniční trati č. 185

Domažlice:

viz železniční trať č. 180

Kdyně:

Linka **400060** – obec Všeruby (ze stávajících jízdních řádů není zřetelná vazba).

Klatovy:

viz železniční trať č. 183; přímá přestupní vazba pouze na MHD, autobusové nádraží ve vzdálenosti cca 450 m.

Sušice:

zastávka Sušice, žel. st. (ve vzdálenosti cca 50 m od nádraží – všechny linky).

Linka **433520** – Petrovice;

Linka **433530** – Dražovice, Strašín a Nezdice;

Linka **433540** – Dražovice, Žihobce, Bukovník, Soběšice a Strašín;

Linka **433541** – Žihobce, Soběšice, Strašín a Nezdice;

Linka **433550** – Dlouhá Ves a Rejštejn;

Linka **433560** – Petrovice a Hartmanice;

Linka **433570** – Dlouhá Ves, Rejštejn, Kašperské Hory, Srní, Modrava a Kvilda;

Linka **433580** – obsluha místních částí Sušice;
Linka **433590** – Žihobce, Nezdice a Strašín;
Linky **433690** a **433620** – Petrovice, Hlavňovice a Velhartice;
Linky **433700** a **435040** – Dlouhá Ves, Hartmanice a Prášily;
Linky **435541** a **435550** – Kašperské Hory, Dlouhá Ves, Rejštejn;
Lince **435541** (1 spoj) – Nezdice, Strašín, Soběšice, Bukovník, Strašín a Dražovice.

Horažďovice:

Přestupní vazba na všechny autobusové linky v této zastávce (Horažďovice, žel.st.)

Regionální linky:

Linka **432030** – obce Malý Bor a Hradešice, města Nalžovské Hory a Plánice;
Linka **433600** – obce Malý Bor a Rabí;
Linka **434020** – obce Velký Bor, Chanovice a Oselce;
Linka **434030** – obce Velký Bor, Maňovice, Pačejov, Olšany, Kvášňovice, (Kovčín), Olšany, Myslív, Nehodív a místní části Plánice;
Linka **434040** – obce Nezamyslice, Kalenice, Kejnice a Frymburk;
Linka **434041** – obec Hejná;
Linka **434060** – obce Velký Bor, Svěradice, Slatina a Chanovice;
Linka **434070** – obce Pačejov, Olšany a Kvášňovice;
Linka **434100** – místní části Horažďovic;
Linka **434110** – obce Malý Bor, Břežany, Hraděšice, Budětice, Nalžovské Hory (Tužice, Zavlekov).

Regionální linky vedené do Jihočeského kraje:

Linka **380050** – převážně souběh s vlaky na železniční trati č. 190 ve směru Jihočeský kraj - obce Střelské Hoštice, Horní Poříčí, městys Katovice a město Strakonice;
Linka **434050** – místní části Horažďovic, místní část Velký Bor, Slivonice a obce v Jihočeském kraji - Mečichov, Čečelovice a Zábří.

Horažďovice předměstí:

Linka **380050** – převážně souběh s vlaky na železniční trati č. 190 ve směru Jihočeský kraj - obce Střelské Hoštice, Horní Poříčí, městys Katovice a město Strakonice;
Linka **434030** – obce Velký Bor, Maňovice, Pačejov, Olšany, Kvášňovice, Kovčín, Olšany, Myslív, Nehodív a místní části Plánice;
Linka **434050** – místní části Horažďovic, místní část Velký Bor, Slivonice + obce v Jihočeském kraji (Mečichov, Čečelovice, Zábří).

6.3.3.15 Přestupní vazby na železniční trati č. 190

Starý Plzenec:

Vazba na meziměstské linky není. Většina autobusových linek jede do/z Plzně; obsluhováno linkami: **200080, 300014, 440555, 445032 - MHD, 445051 – MHD, 450170, 450554, 450582 a 450616;**
Linka **445051** MHD (linka č. 51) do místní části Starý Plzenec, vilové čtvrti;
Linka **450554** (1 spoj) je možná vazba do obce Lhůta.

Nezvěstice:

Linka **440581** – město a obce Míšov, Borovno, Nové Mitrovice, Spálené Poříčí, Čížkov a Milínov;
Linka **450582** – město a obce Míšov, Borovno, Mladý Smolivec, Spálené Poříčí, Čížkov.

Blovic:

Linka **450603** – obce Chocenice, Měcholupy, Prádlo, Klášter, tangenciální vazba na město Nepomuk;
Linka **450007** – místní části Blovic a obce Chocenice, Ždírec a Louňová;
Linka **450585** – místní části Blovic + místní části Spáleného Poříčí;
Linka **450588** – místní části Blovic, obce Ždírec, Louňová a Čížkov;
Linka **450590** – Seč, Únětice a Chlum;

Linka **450591** – obce Čížkov, Louňová a Mladý Smolivec;
Linka **450601** – obec Neurazy a městys Žinkovy, obce Jarov, Prádlo, Chocenice a Měcholupy;
Linka **450602** – obce Chocenice, Dražkov, Letiny, Skašov a městys Žinkovy;
Linka **450603** – obce Chocenice, Prádlo, Měcholupy, Klášter a Nepomuk;
Linka **450675** – obce Seč, Chocenice, Měcholupy, Letiny, Dražkov, Skašov, Horšice, Týniště, Dolce a Příchovice.

Nepomuk:

Linky **440615** a **450603** – obce Chocenice, Měcholupy, Prádlo, Klášter, (tangenciální vazba na město Blovice na 450603);
Linka **450607** – obec Neurazy a město Plánice;
Linka **450608** – obce Kozlovice, Mileč, Kramolín, Myslív a Polánka;
Linky **450609** a **450610** – obce Vrčeň, Sedliště, Čížkov a Mladý Smolivec ,(na 450609 město Kasejovice);
Linka **450612** – obce Chlumy, Nekvasovy a Mileč;
Linka **450613** – městys Žinkovy a obce Jarov a Skašov;
Linka **450614** – obce Vrčeň a Srby; Linka **450616** – viz u trati 191 (není zřetelná vazba)

Pačejov:

Linka **434010** – místní části Pačejova a Nalžovských Hor, obec Zborovy a město Plánice; Linka **434030** – město Horažďovice, obce Velký Bor, Maňovice, Pačejov, Olšany, Kvášňovice, Kovčín, Olšany, Myslív, Nehodív a místní části Plánice; Linka **434070** – místní části Pačejova, obce Olšany a Kvášňovice; Linka **434120** – obce Olšany, Myslív, Nehodív, město Plánice, Bolešiny, Myslovice, tangenciální vazba na město Klatovy.

Horažďovice předměstí:

viz železniční trať č. 185

6.3.3.16 Přestupní vazby na železniční trati č. 191

Nepomuk:

viz železniční trať č. 190

Kotouň: (autobusová zast. Oselce, Kotouň, žel. st.)

Linka **434020** – Chanovice, Velký Bor, (Horažďovice);

Linky **440615** (Plzeň-Nepomuk-Lnáře) a 450616 (Kasejovice-Oselce-Nepomuk-Ždírec-Blovice-Plzeň) – není zřetelná vazba; pouze potenciální místo pro přestup.

6.4 PŘESTUPNÍ UZLY

S množstvím přestupních uzlů výrazně narůstají možnosti spojení. Současný stav dopravní sítě v Plzeňském kraji má nízkou úroveň koordinace jednotlivých systémů dopravy a nevyužívá možnosti vytvářet přestupní uzly mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy. Efektivita veřejné dopravy je tedy nižší, než by, při současných nákladech, mohla být.

Síť veřejné dopravy je v PDO PK navržena v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, na základě páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy, s tím, že veřejná linková doprava bude zajišťovat dopravní obslužnost obcí, které nemají možnost přímo využívat veřejnou drážní osobní dopravu. Vzájemné přestupní vazby mezi vlaky všech segmentů veřejné drážní osobní dopravy budou zajištěny s celodenní pravidelností a jsou jedním z principů taktové dopravy.

Spojení podstatné části obcí s příslušným spádovým městem bude zajištěno autobusovou veřejnou linkovou dopravou vedenou k přestupním uzlům u železničních stanic a dále vlakem. Návaznost na vlak bude při přípravě nabídkových řízení podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných

službách v přepravě cestujících, zajištěna u všech spojů veřejné linkové dopravy. Za předpokladu taktové dopravy na železnici bude linkové autobusové spojení pravidelné a přestupní vazby budou fungovat pro všechny spoje daných linek, což je podmínka pro přestupní uzel. V řadě navrhovaných přestupních uzlů mezi veřejnou drážní osobní dopravou a autobusovou linkovou dopravou již dnes existují přestupní vazby, přičemž zastávka s možností delšího stání či odstavení autobusu je v dostatečné blízkosti železniční stanice. Návaznosti autobusů na vlak však dosud fungují pouze u některých spojů, nikoliv principiálně u celých linek, což není přestupní uzel ve smyslu navrhované sítě veřejné dopravy.

PDO PK počítá i s přestupními uzly umožňující vzájemný přestup mezi autobusovými linkami. Vzhledem k tomu, že většina autobusových jízdních řádů závisí na vlakových jízdních řádech, není možné vytvořit přestupní uzly ve všech místech, kde se stýkají trasy autobusových linek.

6.4.1 Přestupní uzly mezi veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou

Radiálně vedené autobusové linky budou proloženy linkami tangenciálními, které budou umožňovat napojení na přestup do systému veřejné drážní osobní dopravy. Přestup ze systému veřejné drážní osobní dopravy do linkové autobusové dopravy a bude realizován v přestupních uzlech u železničních stanic.

Za základní přestupní uzly mezi veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou v rámci Plzeňského kraje lze považovat místa uvedená v tabulce 6.30.

Tabulka č. 6.30: Přestupní uzly mezi veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou

Železniční trať č. 160: <ul style="list-style-type: none"> • Horní Bříza • Plasy • Mladotice • Žihle • Blatno (Ústecký kraj) 	Železniční trať č. 175: <ul style="list-style-type: none"> • Nová Huť (část Hrádku) 	Železniční trať č. 182: <ul style="list-style-type: none"> • Poběžovice • Horšovský Týn 	Železniční trať č. 184: <ul style="list-style-type: none"> • Poběžovice • Bělá nad Radbuzou
Železniční trať č. 162: <ul style="list-style-type: none"> • Kralovice 	Železniční trať č. 176: <ul style="list-style-type: none"> • Stupno (část Břas) • Radnice 	Železniční trať č. 183: <ul style="list-style-type: none"> • Dobřany 	<ul style="list-style-type: none"> • Bor • Tachov
Železniční trať č. 170: <ul style="list-style-type: none"> • Planá u Mariánských Lázní • Stříbro • Rokycany • Kařez (od 7/2012) • Zbiroh (do 7/2012) 	Železniční trať č. 177: <ul style="list-style-type: none"> • Konstantinovy Lázně • Bezdržice 	<ul style="list-style-type: none"> • Chlumčany u Dobřan • Přeštice • Borovy • Klatovy 	Železniční trať č. 185: <ul style="list-style-type: none"> • Horažďovice • Sušice
	Železniční trať č. 180: <ul style="list-style-type: none"> • Nýřany • Stod • Holýšov • Staňkov • Domažlice 	<ul style="list-style-type: none"> • Železná Ruda 	Železniční trať č. 190: <ul style="list-style-type: none"> • Nezvěstice • Blovice • Nepomuk • Pačejov • Horažďovice předměstí

6.4.2 Přestupní uzly mezi veřejnou linkovou dopravou a městskou hromadnou dopravou

Přestupy mezi veřejnou linkovou dopravou a městskou hromadnou dopravou jsou v současnosti realizovány především na území statutárního města Plzně. V rámci statutárního města Plzně byly přestupní uzly lokalizovány usnesením Rady města Plzně č. 145 ze 17. 2. 2011 s cílem umožnit přestupní návaznost příměstské a regionální veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy na městskou hromadnou dopravu v Plzni:

- Plzeň 1 - Gera (Fakultní nemocnice) – kategorie střední.
- Plzeň 1 - Okounová – kategorie malý.
- Plzeň 1 - Severka – kategorie střední.
- Plzeň 1 - železniční zastávka Bílá Hora (železniční trať č. 160) – kategorie malý.
- Plzeň 2 - Slovany - Částkova / Sušická – kategorie malý.
- Plzeň 2 - Slovany - Náměstí Milady Horákové – kategorie velký.

- Plzeň 2 - Slovany - žst. Plzeň hlavní nádraží / Šumavská (všechny železniční trati) – kategorie velký.
- Plzeň 3 - Centrální autobusové nádraží (CAN) – kategorie velký.
- Plzeň 3 - Kaplířova – kategorie střední.
- Plzeň 3 - Tyršův most (železniční trať č. 183) – kategorie malý.
- Plzeň 3 - Vejprnická / Lábkova – kategorie střední.
- Plzeň 3 - železniční zastávka Zadní Skvrňany (železniční trať č. 170) – kategorie střední.
- Plzeň 4 - Zábělská – kategorie střední.

Přestupní uzel Plzeň hlavní nádraží / Šumavská

V Plzni je vhodné část příměstských, regionálních i dálkových autobusových linek ukončit v připravovaném přestupním uzlu v Šumavské ulici (v souladu s ÚPD) v návaznosti na železniční stanici Plzeň hlavní nádraží. V roce 2011 byla zpracována DÚR a požádáno o ÚR.

Vybudování tohoto klíčového přestupního uzlu umožní zjednodušení přestupu ze systému dálkové i regionální veřejné drážní osobní dopravy na autobusovou veřejnou linkovou dopravu a naopak. Zároveň umožní přestup z regionální dopravy (drážní i autobusové) na linky městské hromadné dopravy v Plzni.

Pro přípravu přestupního uzlu žst. Plzeň Hlavní nádraží/Šumavská byla v roce 2010 zpracována studie. V roce 2011 byl zpracováván projekt na úrovni DÚR a bylo požádáno o ÚR. Autobusový terminál má navrženo 9 stání pro linkové autobusy, odstavné plochy pro autobusy a parkoviště K +R. Terminál je navržen tak, že umožní i otáčení některých spojů trolejbusových linek městské hromadné dopravy.

Stavba autobusového terminálu v blízkosti žst. Plzeň hlavní nádraží/Šumavská ulice bude realizována v návaznosti na dokončení stavby SŽDC „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“. Tato stavba byla zahájena v roce 2011, přestupní uzel včetně autobusového terminálu by měl být dokončen do roku 2014. Důležitým předpokladem je realizace propojení pro pěší mezi výpravní budovou železniční stanice Plzeň hlavní nádraží a zastávkami městské hromadné dopravy v ulicích Železniční, Šumavská a na Americké třídě prodloužením podchodu pod 1. a 2. nástupištěm žst. Plzeň hlavní nádraží.

6.5 STATICKÁ DOPRAVA

V oblasti statické dopravy jsou definovány dvě rozlišovací úrovně. V úrovni první jde o řešení problematiky statické dopravy na úrovni měst a obcí, což je úroveň, která patří zcela do kompetence samospráv jednotlivých měst a obcí.

Druhá úroveň je **řešení statické dopravy na úrovni samosprávy Plzeňského kraje**, tato úroveň není dosud výrazně organizována a souvisí s řešením veřejné dopravy a má proto své místo i v PDO PK.

6.5.1 Východiska pro rozvoj statické dopravy v souvislosti s rozvojem veřejné dopravy

Stávající výchozí stav statické dopravy lze definovat jako problematiku, která je řešena na úrovni samosprávy obcí a je plně závislá na místních podmínkách. Rozvoj statické dopravy v souvislosti s PDO PK není možný bez systematické podpory z úrovně samosprávy Plzeňského kraje.

Statická doprava souvisí s PDO PK hlavně z hlediska budování přestupních uzlů. Přestupní uzly by měly umožnit nejen přestup mezi veřejnou drážní osobní dopravou a linkovou dopravou, ale i přestup mezi IAD) a veřejnou dopravou obecně.

6.5.2 Koncepce a cíle rozvoje statické dopravy v souvislosti s rozvojem veřejné dopravy

V Dopravní politice České republiky pro léta 2005 - 2013 schválené vládou ČR v roce 2005 je definován soubor specifických cílů a opatření dle priorit. Mezi tato opatření z hlediska souvislosti veřejné dopravy a statické dopravy patří:

Podpora nových přístupů k systému statické dopravy

V terminálech hromadné dopravy je nutné vytvářet podmínky pro přestup osádky individuálního dopravního prostředku na systém veřejné dopravy, tedy podpora systémů P+R, B+R, K+R.

6.5.3 Souvislost rozvoje systému statické dopravy s rozvojem veřejné dopravy

PDO PK zahrnuje řešení statické dopravy na úrovni Plzeňského kraje. V této krajské úrovni jde o zřizování parkovacích a odstavných ploch v turisticky zajímavých oblastech, ale především o vytvoření ucelené komplexní sítě záchytných parkovišť s návazností na rozvoj IDP respektive IDS Plzeňského kraje.

Problematika statické dopravy ve městech je řešena zpracováváním městských generelů dopravy v klidu. Z hlediska veřejné dopravy a plánování dopravní obslužnosti je klíčový přístup samosprávy Plzeňského kraje k nově definovaným systémům statické dopravy, jejichž význam a podstata je následující:

Systém P+R (Park and Ride)

Prostřednictvím záchytných parkovišť lze kombinovat přepravní pohyb osobním automobilem ve venkovské či příměstské oblasti s prostředkem veřejné dopravy v pokračování do centrální oblasti spádového města či do Plzeňské aglomerace.

Parkoviště P+R by měla být koncepčně řešena v souvislosti s přestupními uzly a zastávkami veřejné dopravy jako uzavřený, hlídáný prostor. Tarifně mohou být začleněna do systému integrované dopravy prostřednictvím specificky zvýhodněných jízdenek na veřejnou dopravu, ve kterých by byla zakalkulována cena za parkovné.

Systém B+R (Bike and Ride)

Jedná se o doplňkový systém k záchytným parkovištím typu P+R, kde je nabízena doplňková služba pro cyklisty. Je vhodné jej znovu zavést na železničních stanicích, kde tradičně fungoval od dob I. republiky až do 70. let 20. století. Lze kombinovat přepravní pohyb na kole ve venkovské či příměstské oblasti s prostředkem veřejné dopravy v pokračování do centrální oblasti spádového města či plzeňské aglomerace. Systém B+R zároveň může samostatně fungovat jako součást významných přestupních uzlů mezi linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou nebo jako součást přestupních uzlů mezi veřejnou drážní osobní dopravou a městskou hromadnou dopravou.

Systém K+R (Kiss and Ride)

Prostřednictvím tohoto systému lze rovněž kombinovat přepravní pohyb osobním autem s prostředkem veřejné dopravy. Vozidlo IAD doveze spolujezdce na místo vymezené pro K+R, které je v optimální dostupnosti na zastávku systému IDP, případně městské hromadné dopravy. Spolujezdec, případně spolujezdci, přestoupí na vymezeném místě na vhodný prostředek veřejné dopravy dle potřeby. Dopravní efekty K+R jsou kvantitativně srovnatelné s přínosy systému parkovišť P+R.

6.5.4 Finanční podpora budování sítě záchytných parkovišť

Postupné vytvoření komplexní sítě záchytných parkovišť je nutné finančně podporovat z rozpočtu státu (např. SFDI) i z rozpočtu Plzeňského kraje a realizovat je již v letech 2012 – 2016, a to zejména v souvislosti s modernizací III. TŽK a příslušných železničních stanic na železniční trati č. 170. V návaznosti na realizaci III. TŽK (případně rekonstrukci dalších tratí na území Plzeňského kraje) je vhodné v městech a obcích, kde již jsou či vzniknou přestupní uzly, zahájit s finanční podporou z úrovně státu i Plzeňského kraje projektové práce týkající se nejen vlastního prostoru železničních stanic, ale především přednádražích prostorů a bývalých prostorů manipulačních ploch v blízkosti příslušné železniční stanice. Z dopravně technického i z finančního hlediska je vhodné řešit parkování vozidel IAD společně s projektováním a budováním přestupních uzlů. Záchytná parkoviště u významných přestupních uzlů nemusí plnit pouze funkci regionálního P+R, ale je možné uvažovat i o zavedení systému parkování B+R, případně K+R.

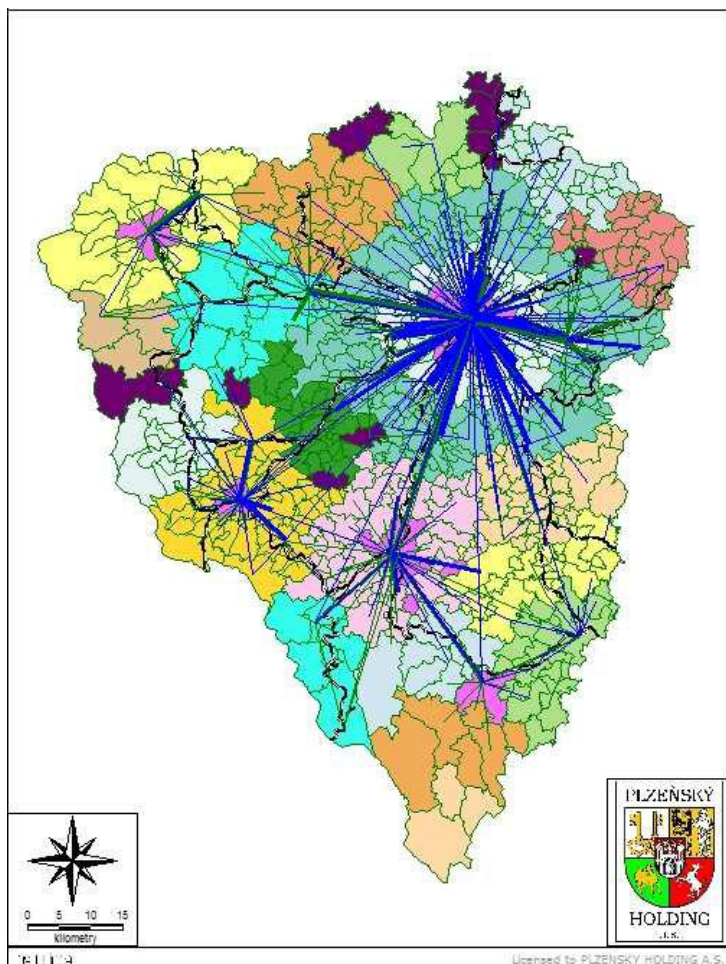
6.5.5 Rozvoj záchytných parkovišť s přestupní vazbou na veřejnou drážní osobní dopravu

V plzeňské aglomeraci je v rámci rozvoje IDP vhodné zahájit budování záchytných parkovišť IAD v souvislosti s budováním přestupních uzlů pro přestup z autobusových linek na veřejnou drážní osobní dopravu. Časový horizont tvorby ucelené sítě záchytných parkovacích ploch v blízkosti železničních stanic je společně s budováním základních přestupních uzlů vhodné směřovat k horizontu platnosti PDO PK, tj. k roku 2016.

Tvorba ucelené sítě regionálních záchytných parkovišť charakteru P+R, B+R, K+R s přestupní vazbou na železnici by měla být koncepčně řešena samostatným dokumentem na úrovni samosprávy Plzeňského kraje. Cestující by ze své spádové oblasti vozidlem IAD uskutečnil přepravu k železniční stanici, zde by automobil zaparkoval na vymezené parkovací ploše s tím, že např. v parkovacím poplatku by již byla zahrnuta cena jízdenky na regionální veřejnou drážní osobní dopravu k požadovanému cíli plánované destinace.

Systém veřejné dopravy se musí stát z pohledu ceny, času a komfortu přepravy pro cestujícího atraktivnější, než doprava vlastním vozidlem až do cílové destinace. Je tedy v zájmu Plzeňského kraje i jednotlivých měst (zejména statutárního města Plzně, ORP a měst a obcí, v nichž již jsou či budou přestupní uzly) zajistit takové předpoklady a podmínky pro cestující, aby cestující takový způsob dopravy začal užívat, a tím byla podpořena změna podílu IAD : VD.

Obrázek č. 6.31: Významné přestupní vazby při denní dojíždě z regionálních center



Na základě výše uvedeného schématu (6.31) lze plánované parkovací plochy rozdělit do tří úrovní, které na sebe vážou příslušné spádové oblasti:

- *I. úroveň* - Plzeň - záchytná parkoviště ve formě P+R s návazností na konečné zastávky městské hromadné dopravy (zejména tramvajové linky) či jiné vhodné přestupní uzly.
- *II. úroveň* - Blovice, Dobřany, Heřmanova Huť, Horní Bříza, Kaznějov, Klatovy, Nepomuk, Nezvěstice, Nýřany, Plasy, Přeštice, Rokycany, Stod, Zbůch – záchytná parkoviště s návazností na regionální veřejnou drážní osobní dopravu (převážně směrem k Plzni).
- *III. úroveň* - Domažlice, Přeštice, Sušice, Tachov – záchytná parkoviště s návazností na regionální veřejnou drážní osobní dopravu (nejen ve směru k Plzni),
– Horažďovice či Horažďovice předměstí – záchytné parkoviště s návazností na regionální veřejnou drážní osobní dopravu (nejen do aglomerace plzeňské, ale i strakonické či jihočeské).

Ze schématu schválené zónace pro 1. etapu rozvoje IDP je možné sledovat významné přestupní vazby při denní dojíždě. Na základě rozvoje IDP lze postupně navrhovat a realizovat doplnění základní sítě záchytných parkovišť a postupně tuto síť rozvíjet.

Výše uvedené záchytné parkovací plochy pro IAD je vhodné budovat ve velkých přestupních uzlech s větší parkovací kapacitou včetně možností potenciálního prostorového rozšíření. Je vhodné optimálně využít přednádražní prostory a plochy bývalých manipulačních prostorů v blízkosti železničních stanic. Návrhu počtu parkovacích stání by měla předcházet analýza uskutečňovaných přepravních proudů ve veřejné dopravě a navrhovaný počet přizpůsobit místním podmínkám.

Dalším krokem tvorby ucelené sítě záchytných parkovacích ploch pro IAD je postupné vybavování železničních stanic zaváděným systémem. Zde je vhodné záchytná parkoviště budovat o nižší prostorové kapacitě v závislosti na místních podmínkách; v první řadě je vhodné zavedení tohoto systému u těchto železničních stanic:

- Trat' č. 160:** Horní Bříza, Kaznějov, Plasy (spádová oblast od Manětína a od Kralovic);
- Trat' č. 170 „Praha“:** Rokycany, Kařez (spádová oblast od Zbiroha);
- Trat' č. 170 „Cheb“:** Plzeň-Zadní Skvrňany, Kozolupy, Pňovany, Stříbro, Planá u Mariánských Lázní;
- Trat' č. 180:** Zbůch, Stod, Staňkov, Domažlice;
- Trat' č. 181:** Nýřany, Heřmanova Huť;
- Trat' č. 182:** Horšovský Týn;
- Trat' č. 183:** Dobřany, Přeštice, Borovy, Klatovy, Nýrsko;
- Trat' č. 184:** Tachov, Bělá nad Radbuzou, Poběžovice;
- Trat' č. 185:** Sušice, Kdyně;
- Trat' č. 190:** Nezvěstice, Blovice, Nepomuk, Pačejov, Horažďovice předměstí.