



Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022 – 2026



Zpracovatel:

POVED s. r. o.
Plzeňský organizátor veřejné dopravy
Nerudova 25, 301 00 Plzeň
telefon: 378 035 461
www.poved.cz

Zpracovali:

Ing. Pavel Purkart
Mgr. Martin Fencel
Jan Šmolík



Obsah

1.	Úvod a základní informace k plánu dopravní obslužnosti.....	4
2.	Plzeňský kraj – geografie, demografie a hospodářství.....	5
2.1.	Hospodářství a významné cíle zejména denní dojíždky Plzeňského kraje.....	7
2.2.	Základní demografické údaje Plzeňského kraje.....	8
2.3.	Dojíždka a vyjíždka v řešeném území.....	10
2.3.1.	Dojíždka za prací.....	11
2.3.2.	Dojíždka do škol.....	15
2.3.3.	Souhrnná bilance pravidelně dojíždějících.....	16
2.3.4.	Souhrnná bilance pravidelně dojíždějících.....	16
3.	Komunikační sítě – jejich stávající stav a výhled.....	20
3.1.	Železniční síť.....	20
3.1.1.	Předpokládaný rozvoj železniční sítě.....	21
3.1.2.	Problematika traťové rychlosti a přejezdů.....	23
3.1.3.	Elektrizace železniční sítě a využití vozidel s alternativními pohony.....	25
3.2.	Síť pozemních komunikací.....	26
4.	Standardy dopravní obsluhy.....	29
4.1.	Nadstandard dopravní obsluhy.....	30
5.	Železniční doprava v závazku veřejné služby.....	32
5.1.	Popis stávajícího stavu.....	32
5.2.	Linky a jejich rozvoj.....	33
5.3.	Modernizace vozového parku.....	39
5.4.	Mezikrajský a mezinárodní přesah.....	41
6.	Veřejná linková doprava v závazku veřejné služby.....	42
6.1.	Popis stávajícího stavu.....	44
6.2.	Linky a jejich rozvoj.....	49
6.2.1.	Doprava v Plzni.....	50
6.3.	Modernizace vozového parku.....	54
6.4.	Mezikrajský přesah.....	55
7.	Specifické projekty v závazku veřejné služby.....	57
7.1.	Mezinárodní provoz.....	57
7.2.	Noční linky.....	57
7.3.	Turistické linky.....	58
7.4.	Skibusy.....	60
7.5.	Nostalgické linky.....	61
7.6.	Využití nových komunikací v kraji.....	61



8.	Služby návazné na dopravu v závazku veřejné služby.....	62
8.1.	Provázanost s automobilovou a cyklistickou dopravou	62
8.2.	Odbavování cestujících.....	64
8.3.	Přestupní uzly	65
8.4.	Přístupnost veřejné dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	73
8.5.	Elektromobilita	74
8.6.	Rozvoj infrastruktury pro veřejnou linkovou dopravu (VLD)	74
9.	Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách.....	76
9.1.	Železniční doprava.....	76
9.2.	Veřejná linková doprava.....	78
10.	Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	79
10.1.	Železniční doprava.....	79
10.2.	Veřejná linková doprava.....	79
11.	Harmonogram a způsob integrace	81
11.1.	Úkoly v působnosti IDPK.....	81
11.2.	IDS sousedních objednatelů	83
12.	Tarify pro cestující ve veřejné dopravě	84
12.1.	Tarif IDPK/SPP.....	84
12.1.1.	Jednotlivé integrované jízdné.....	85
12.1.2.	Předplatné integrované jízdné	85
12.2.	Ostatní tarify.....	85
12.2.1.	OneTicket.....	85
12.2.2.	TR 10	85
12.2.3.	GWTR.....	85
12.2.4.	Mezikrajské tarify a přesahy IDS	85
12.2.5.	Další tarify.....	85
13.	Závěrečné shrnutí.....	86
14.	Přílohy.....	87
14.1.	Karty železničních linek	87
14.2.	Karty linek VLD.....	87
14.3.	Síťová grafika	87
14.4.	Projednání připomínek s dotčenými subjekty.....	87
15.	Zdroje informací	88



1. Úvod a základní informace k plánu dopravní obslužnosti

Cílem tohoto dokumentu je stanovit podmínky a předpoklady pro efektivní rozvoj veřejné hromadné dopravy v následujících letech na území Plzeňského kraje, představit veřejné služby v přepravě cestujících a nastítnit jejich předpokládaný vývoj, včetně základních ekonomických nároků a vývoje integrace dopravy.

Existence tohoto materiálu (platná pro MD ČR a kraje) je přímo zakotvena legislativně, a to konkrétně v zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. **Tento zákon je přitom klíčovým materiálem pro systémy veřejné dopravy na území celé České republiky.**

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje je navržen v návaznosti na *Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy (zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2017 – 2021¹)*, zpracovaný státem zastoupeným Ministerstvem dopravy ČR (dále též MD ČR). Zároveň uvažuje v potaz důležité skutečnosti v dopravně-plánovací politice sousedních krajů.

Plán dopravní obslužnosti poskytuje klíčové informace zejména v následujících bodech:

- současný stav a předpokládaný vývoj služeb v oblasti železniční dopravy,
- současný stav a předpokládaný vývoj služeb v oblasti veřejné linkové dopravy,
- předpokládaný rozsah kompenzace za poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících,
- současný stav a předpokládaný rozvoj integrace dopravy na území Plzeňského kraje,
- informace o uzavírání smluv v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících.

Jako hlavní oblasti využitelnosti plánu dopravní obslužnosti lze identifikovat:

- klíčový dokument pro tvorbu systému veřejné hromadné dopravy,
- základní strategie rozvoje systému veřejné dopravy,
- podklad pro různé stupně územně-plánovací dokumentace,
- podklad pro různé stupně projektové dokumentace,
- podklad pro tvorbu veřejných rozpočtů, zejména pak rozpočet Plzeňského kraje,
- základní podklad pro postup integrace veřejné dopravy v Plzeňském kraji,
- základní podklad pro uzavírání smluv ve veřejných službách v přepravě cestujících,
- podklad pro koordinaci investičních záměrů.

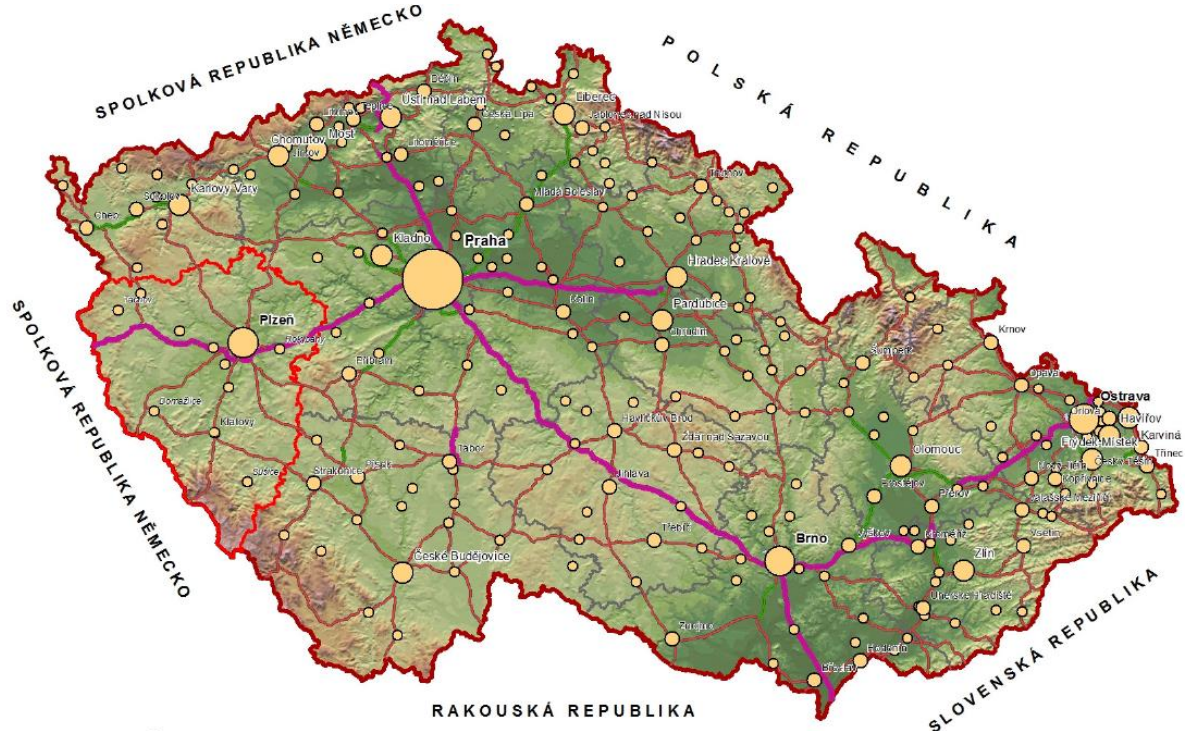
V neposlední řadě je nutné uvést, že zavedení opatření stanovených tímto dokumentem je limitováno dostatečným množstvím finančních prostředků na straně Plzeňského kraje. V případě, že nebude k dispozici dostatečné množství finančních prostředků pro realizaci v dokumentu zmíněných opatření (typicky např. navyšování objemu dopravní obslužnosti apod.), nelze naplnění těchto opatření garantovat.

¹ V době zpracování tohoto dokumentu nebyl k dispozici dokument pro plánovací období po roce 2021, tudíž se navazuje na materiál vydaný pro léta 2017 – 2021, který do značné míry umožňuje i pohled do následujících období.



2. Plzeňský kraj – geografie, demografie a hospodářství

Plzeňský kraj se nachází v jihozápadní části České republiky. Se svojí rozlohou 7,649 tis. km² je třetím největším krajem (celkem 14 krajů) celého státu. Na území kraje se nachází celkem 7 okresů, a to Plzeň-město, Plzeň-jih, Plzeň-sever, Rokycany, Klatovy, Domažlice a Tachov. Plzeňský kraj sousedí s kraji Karlovarským, Ústeckým, Středočeským, Jihočeským a také Spolkovou republikou Německo (konkrétně se spolkovou zemí Bavorsko). Zároveň je Plzeňský kraj v ČR třetím nejřidčeji zalidněným krajem a z hlediska počtu obyvatel se řadí na 9. místo.



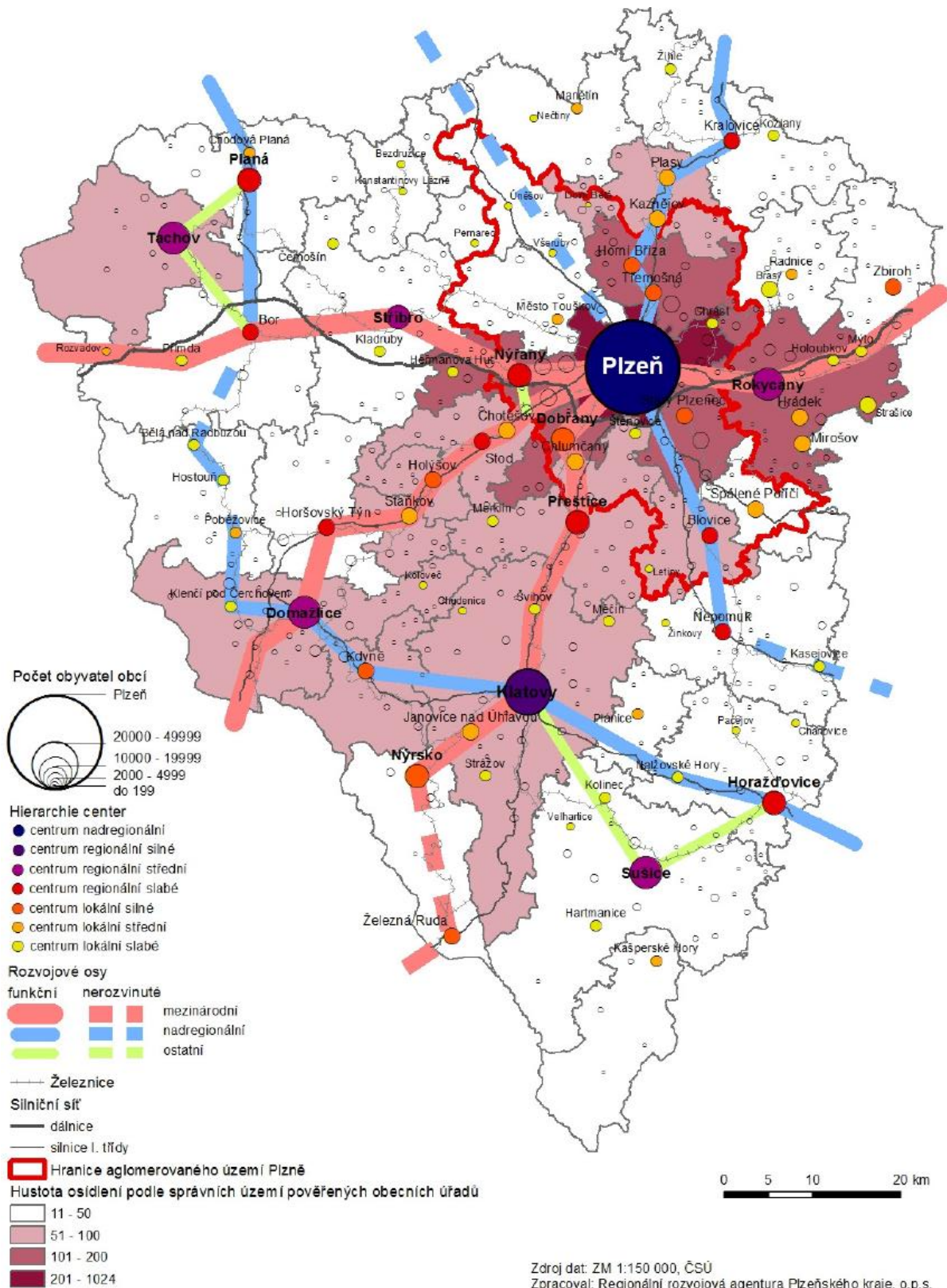
Zdroj dat: ARCDATA (ArcOR 500)
Zpracoval: Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s.

Poloha Plzeňského kraje v rámci ČR (zpracovala Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o. p. s.)

Z hlediska sídelní struktury se Plzeňský kraj vyznačuje velkým počtem spíše menších sídel s nerovnoměrným rozmístěním, což pro zajištění kvalitní a atraktivní dopravní obslužnosti je do značné míry problematické. V tomto ohledu představuje město Plzeň výrazný protiklad, kdy v oblasti západních Čech je hned po Praze druhým nejvýznamnějším střediskem. V Plzeňském kraji se nachází téměř 60 měst, ve kterých žijí zhruba dvě třetiny obyvatel kraje.

Dle aktuálně platného administrativního členění je Plzeňský kraj rozdělen celkem do 15 obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP), do nichž spadá celkem 35 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem (POU).

Nejvýznamnější sídla kraje leží na rozvojových osách regionální významu a západní radiální ose (Praha – Plzeň – Německo). Mimo tyto osy převažují spíše řidčeji zalidněná území, z hlediska dostupnosti často s omezenou dopravní obslužností [1].



Sídelní struktura Plzeňského kraje (zpracovala Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o. p. s.)



2.1. Hospodářství a významné cíle zejména denní dojížděky Plzeňského kraje

Plzeňský kraj je nejen důležitou zemědělskou, ale též průmyslovou oblastí. Podíl Plzeňského kraje na celkovém hrubém domácím produktu představoval v roce 2018 v běžných cenách asi 4,9 %. Primárním účelem spojů zajišťujících dopravní obslužnost je přitom právě dojíždění za prací a do škol.

Následuje stručný přehled významných zaměstnavatelů:

Významní zaměstnavatelé Plzeňského kraje	<ul style="list-style-type: none"> • Plzeňský Prazdroj, a. s. (potravinářství) • Stock Plzeň a. s. (potravinářství) • Bohemia Sekt Českomoravská vinařská a. s. (potravinářství) • Zeman maso-uzeniny a. s. (potravinářství) • DIOSS Nýřany a. s. (plechy a trubky) • LASSELSBERGER s. r. o. (keramický průmysl) • ŠKODA TRANSPORTATION a. s. (strojírenství) • Doosan ŠKODA Power (strojírenství) • ŠKODA JS a. s. (strojírenství) • Panasonic AVC Networks Czech s. r. o. (panely s plochými zobrazovacími displeji) • BORGERS CS spol. s. r. o. (tkaniny a textilní hmoty pro automobilový průmysl) • IDEAL AUTOMOTIVE Bor, s. r. o. (tkaniny a textilní hmoty pro automobilový průmysl) • VISHAY ELECTRONIC, spol. s. r. o. (elektronika) • MD ELEKTRONIK spol. s. r. o. (kabelové propojky) • Daikin Industries Czech Republic s. r. o. (tepelná čerpadla, klimatizační technika, ventilační systémy) • GRAMMER CZ, s. r. o. (systémy pro interiéry vozidel, sedadla) • International Automotive Components Group s. r. o. (interiéry pro automobilový průmysl) • Okula Nýrsko a. s. (zpracování plastických hmot) • Západočeská univerzita v Plzni (vzdělávání) • Fakultní nemocnice v Plzni (zdravotnictví) • Psychiatrická nemocnice v Dobřanech (zdravotnictví)
---	---

Přehled významných zaměstnavatelů Plzeňského kraje (dle ČSÚ) [1]

Plzeňský kraj zajišťuje také dostupnost základních škol v rámci dopravní obslužnosti kraje, a to řešením konkrétních požadavků na dojezd do škol. Při přípravě nových dopravních řešení jsou prováděny analýzy, kdy se stanovují přepravní proudy do škol a jejich potřeby. V rámci přípravy nového dopravního řešení jsou činěny takové kroky, aby doprava do škol byla zajištěna v odpovídající míře. S ohledem na ekonomickou stabilitu navrhovaných systémů bude v období platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti kladen důraz na následující aspekty:

- **úprava začátku/konce školního vyučování může mít pozitivní vliv na ekonomiku dopravy v závazku veřejné služby** (např. snížením počtu potřebných vozidel, přičemž každé vozidlo navíc je významnou a poměrně drahou investicí). V případě, že bude zjištěno, že by byl optimální posun začátku/konce školní výuky, bude toto s obcemi/školami diskutováno a projednáno. Určité přizpůsobení začátku vyučování možnostem dopravní obsluhy je již běžné nejen v některých krajích v České republice, ale též v zahraničí (např. Bavorsko),
- dle zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školní zákon) **by každá obec měla mít stanovenou tzv. spádovou základní školu**



(zde myšleno základní školství), **kam budou žáci dojíždět. Sem bude zajištěno spojení primárně.** Rodiče sice nejsou povinni žáka umístit do tzv. spádové základní školy, nicméně sem nemusí být dopravní obslužnost objednávaná krajem zajištěna. **Z hlediska zajištění dopravní obslužnosti bude však požadováno, aby každá obec určila svoji spádovou školu.**

Využití spojů zajišťujících dopravní obslužnost Plzeňského kraje není vázáno pouze dojížděním do škol a za prací, ale též za účely dosažení běžných občanských potřeb (cesty na úřady, k lékaři apod.) a dále například jako možnost cestování za kulturou či podpora cestovního ruchu. Celý kraj nabízí nepřehledné množství jak historických, tak technických či přírodních památek.

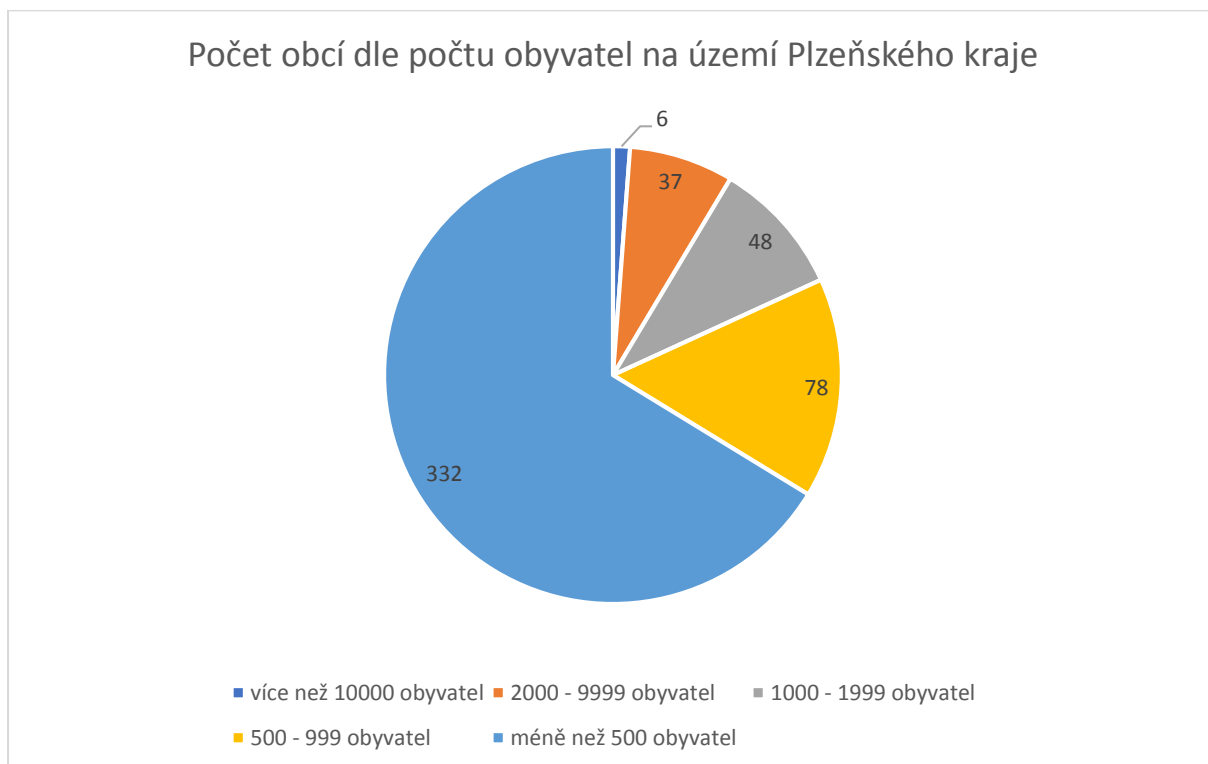
2.2. Základní demografické údaje Plzeňského kraje

K 1. lednu 2021 žilo na území Plzeňského kraje více než 590 tisíc obyvatel v 501 obcích, což je zhruba o 15 tisíc více než před 5 lety. V krajském městě Plzni je k pobytu trvale hlášeno více než 175 tisíc obyvatel, což je více než čtvrtina obyvatel celého kraje. **Více než 40 % obyvatel kraje žije v sídlech s počtem obyvatel vyšších než deset tisíc. Na území Plzeňského kraje je těchto sídel celkem šest – Plzeň, Klatovy, Rokycany, Tachov, Sušice a Domažlice.** Tato města jsou zároveň regionálními sídly a jsou prakticky rozmístěna po celém území kraje, pouze Rokycany a Plzeň tvoří těsnější svazek.

Město	Počet obyvatel
Plzeň	175 219
Klatovy	22 140
Rokycany	14 313
Tachov	13 072
Sušice	11 056
Domažlice	10 957

Počty obyvatel v nejvýznamnějších sídlech k 1. lednu 2021 (dle dat ČSÚ [2])

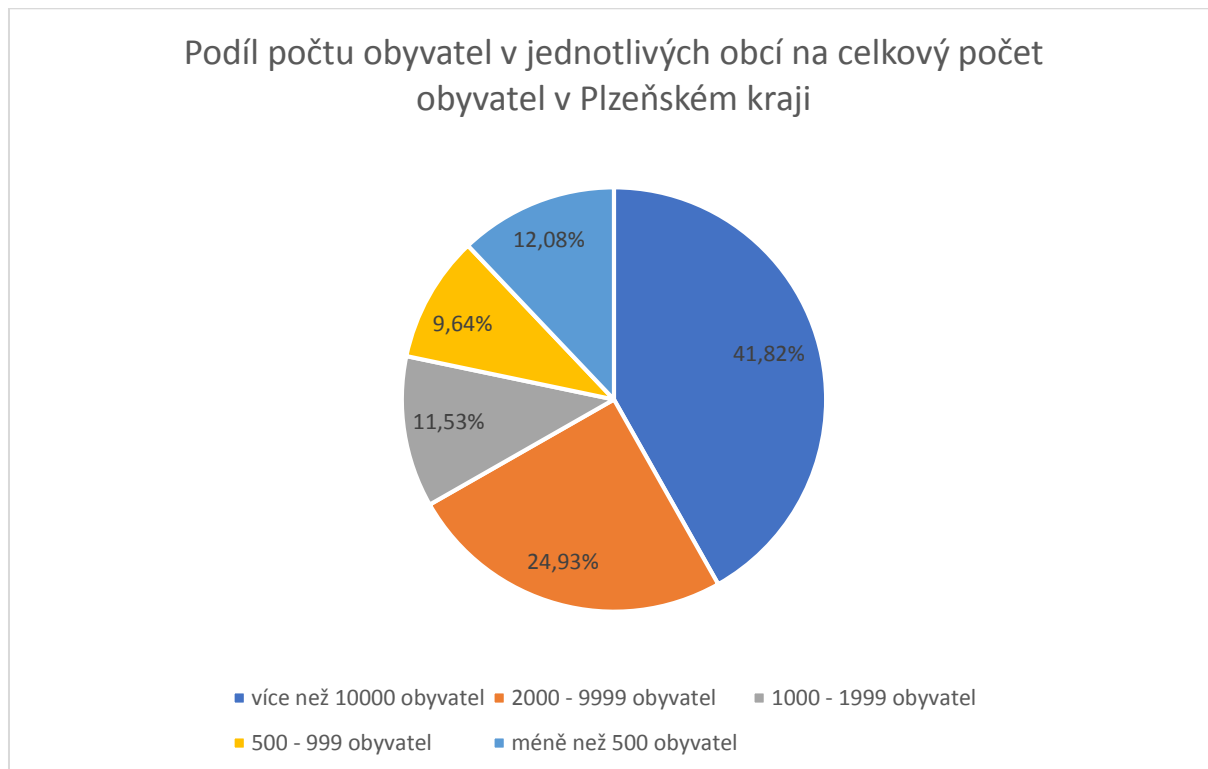
Následující graf shrnuje počet obcí dle počtu obyvatel na území Plzeňského kraje.



Obce v Plzeňském kraji dle počtu obyvatel (k 1. lednu 2021, dle dat ČSÚ [2])



Zhruba dvě třetiny obcí na území Plzeňského kraje má méně než 500 obyvatel. S ohledem na rozlehlost kraje (7 649 km²) je hustota osídlení (zhruba 75 obyvatel/km²) v rámci České republiky spíše nižší, což z hlediska zajištění kvalitní dopravní obslužnosti je do určité míry nevýhodou.



Podíly z celkového počtu obyvatel v obcích Plzeňského kraje dle jejich velikosti (k 1. lednu 2021, dle dat ČSÚ[2])

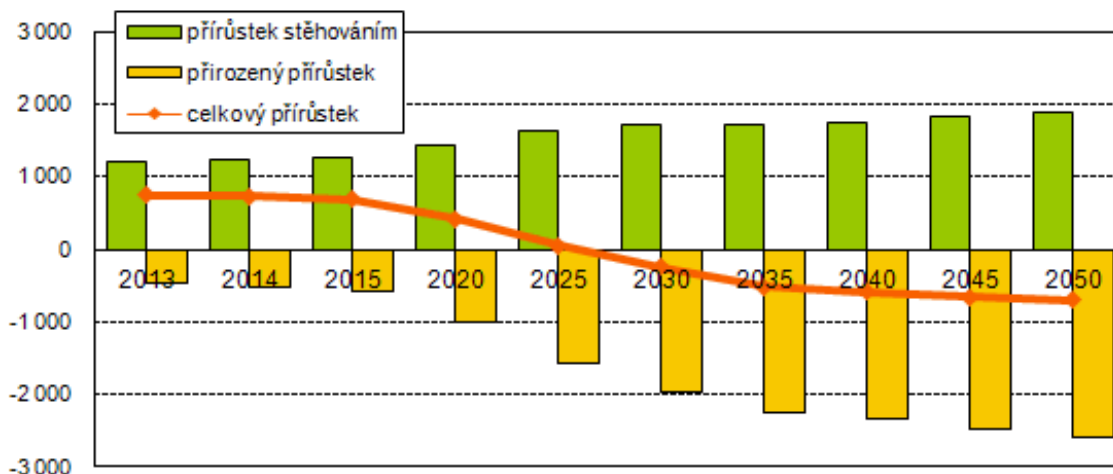
Největší podíl obyvatel se však soustřeďuje v obcích s deseti tisíci a více obyvateli, a to více než 40 %. V obcích s počtem obyvatel vyšší než dva tisíce se soustřeďuje souhrnně zhruba 2/3 obyvatel celého kraje. V obcích s počtem obyvatel méně než 500 obyvatel, kterých je na území kraje většina (více než 300), žije 12 % obyvatel z celkového počtu obyvatel Plzeňského kraje.

Dle projekce obyvatelstva v Plzeňském kraji Českého statistického úřadu i přes mírný záporný přirozený přírůstek v následujících letech by měl počet obyvatel Plzeňského kraje dále mírně stoupat. To bude způsobeno především kladným přírůstkem stěhování, který by měl mít setrvale rostoucí trend.

Až přibližně od roku 2026 by měl počet obyvatel Plzeňského kraje začít mírně klesat, kdy záporný přirozený přírůstek bude v absolutní hodnotě vyšší než kladný přírůstek stěhování. Vzhledem k celkovému počtu obyvatel přesahujících hranici 550 tisíc však v období do roku 2050 nelze souhrnně očekávat jejich výrazné změny v celkovém počtu, maximálně v řádu stovek ročně. Na konci sledovaného období v roce 2050 je tak prognózován počet obyvatel bez výrazné změny oproti současnému stavu. Vývoj celkového počtu obyvatel by tak neměl významně ovlivnit změny v zajištění dopravní obslužnosti, klíčové budou však případné změny v rozmístění obyvatelstva.



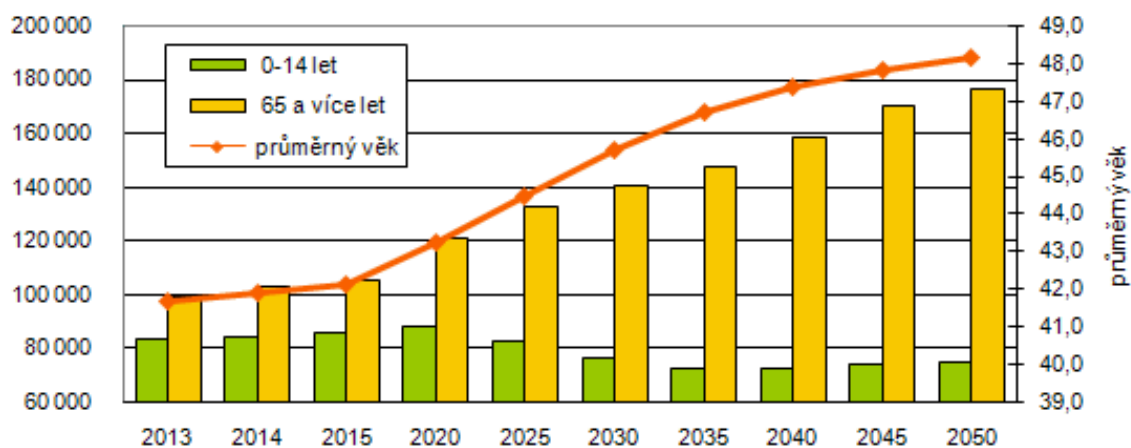
**Přirozený přírůstek a přírůstek stěhováním v Plzeňském kraji
v letech 2013 až 2050**



Přirozený přírůstek a přírůstek stěhováním v Plzeňském kraji v letech 2013 až 2050 (zpracoval ČSÚ [3])

Očekává se též zvyšování průměrného věku obyvatelstva Plzeňského kraje. Zatímco dnes (rok 2016) činí naděje na dožití v Plzeňském kraji u mužů 76,2 let a u žen 81,7 let, v roce 2050 jsou tyto hodnoty stanoveny zhruba o 6 let vyšší. Významný bude nárůst počtu obyvatel v poproduktivním věku, který se do roku 2050 oproti dnešnímu stavu téměř zdvojnásobí. Po roce 2020 navíc začne zřejmě mírně ubývat nejmladších obyvatel do 14 let, až kolem let 2035-2040 je prognózován mírný růst jejich počtu [3].

**Vývoj průměrného věku a počtu osob v předproduktivním
a poproduktivním věku (k 1. 1.)**



Vývoj průměrného věku a počtu osob v předproduktivním a poproduktivním věku (vždy k 1. lednu, zpracoval ČSÚ [3])

2.3. Dojíždka a vyjíždka v řešeném území

Dojíždka a vyjíždka za prací do škol v rámci Plzeňského kraje je ovlivněna skladbou populace obyvatelstva a rozmístěním pracovních příležitostí a školských zařízení. Vyjíždějícím či dojíždějícím pro účely PDO PK se rozumí taková osoba, jejíž obec místa bydliště se liší od obce místa pracoviště či školy, kam přirozeně musí dojíždět.



K vytvoření této kapitoly byla využita především data ze SLDB 2001 a SLDB 2011 zpracovaná ČSÚ v Plzni. **Zde je nutné uvést i fakt, že bohužel část obyvatel údaje o dojížděci nevyplnila, a tak jsou uvedené absolutní objemy dojíždějících beze sporu nižší, než jaká je skutečnost.** Relativní srovnání (procentuální hodnoty) by mělo však být již alespoň do určité míry vypovídající, jelikož výrazný podíl dojížděky byl podchycen. V rámci ČR však bohužel neexistují lepší veřejná data, která by se dala pro shrnutí tohoto tématu využít.

2.3.1. Dojížděka za prací

V rámci Plzeňského kraje dle SLDB 2011 vyjíždí za prací mimo obec zhruba 59 % obyvatel (téměř 70 tisíc osob vyplnilo dojížděku za prací, nejedná se však určitě o celkový počet), 41 % obyvatel má pracoviště v místě svého bydliště. Necelých 5 % vyjíždějících přitom pracuje v zahraničí, především v SRN.

V SLDB 2011 byla zároveň zavedena nová kategorie v rámci dojížděky a vyjížděky, a to údaje o zaměstnaných s nezjištěným pracovištěm. Jedná se o osoby, které často mění místo pracoviště nebo osoby bez stálého pracoviště. Z celkového objemu se jedná o 5,1 % zaměstnaných (průměr za celou ČR činí 4,8 %), největší podíl byl zaznamenán v okrese Tachov (13,7 %), nejnižší v oblasti města Plzně (pouze 2,6 %).

Podíl denní vyjížděky dosáhl za Plzeňský kraj hodnoty téměř 86 %. Nejvyšší podíl denní dojížděky – téměř 90 % zaměstnaných vyjíždějících za prací – zaznamenaly okresy kolem krajského města. V rámci intenzity denní vyjížděky a dojížděky ČR zaujímá Plzeňský kraj 4. místo.

Největší počet dojíždějících cestuje do okresu Plzeň město – zde především do města Plzně (téměř 41 %), až pak následují se značně nižším podílem okresy Domažlice a Klatovy.

	Vyjíždějící z obce				Podíl vyjíždějících denně (%)	Dojíždějící do obce			
	celkem	v tom		denně		celkem	v tom		denně
		muži	ženy				muži	ženy	
Kraj celkem	68 935	38 876	30 059	59 116	85,8	61 829	34 444	27 385	54 334
v tom okresy:									
Domažlice	9 954	5 644	4 310	8 496	85,4	7 048	3 873	3 175	6 306
Klatovy	10 100	5 779	4 321	8 231	81,5	7 733	4 207	3 526	6 817
Plzeň-město	10 208	6 029	4 179	8 386	82,2	25 229	14 132	11 097	21 770
Plzeň-jih	10 802	6 010	4 792	9 571	88,6	6 082	3 012	3 070	5 491
Plzeň-sever	14 286	7 736	6 550	12 724	89,1	5 922	3 441	2 481	5 368
Rokycany	7 961	4 416	3 545	6 969	87,5	5 472	3 164	2 308	4 808
Tachov	5 624	3 262	2 362	4 739	84,3	4 343	2 615	1 728	3 774

Základní ukazatele dojížděky do zaměstnání podle okresů dle SLDB 2011 (zpracoval ČSÚ [4])



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

Dojízdka do zaměstnání podle typu okresů dle SLDB 2011 (zpracoval ČSÚ [4])

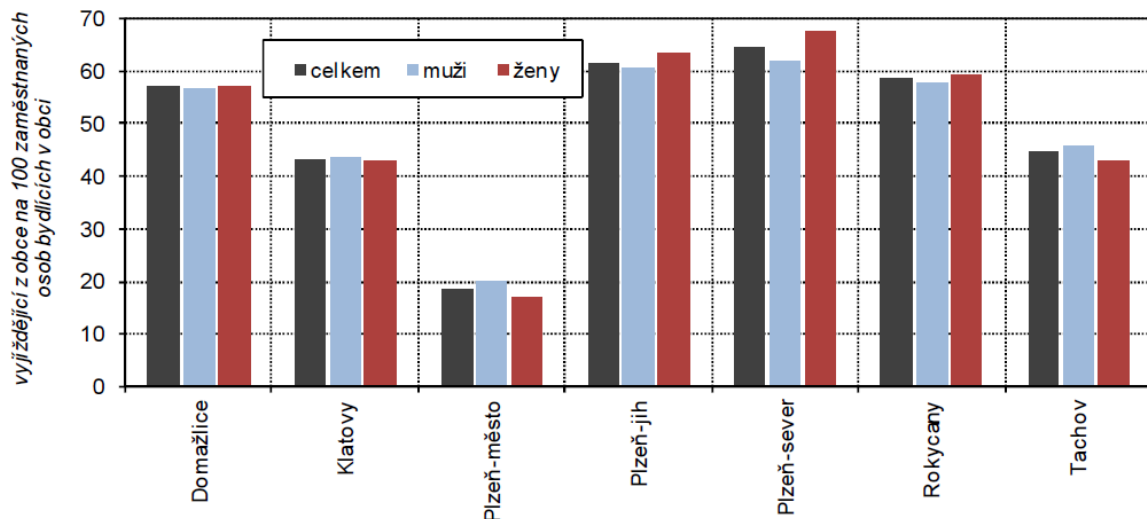
V jednotlivých okresech jsou podíly vyjížděky do zaměstnání poměrně odlišné. Nejvyšší podíl vyjížděky do jiné obce okresu vykazují okresy Domažlice, Klatovy a Tachov. **Z hlediska vyjížděky do jiného okresu kraje absolutně i relativně vykazují největší čísla Plzeň-sever a Plzeň-jih. Tyto dva okresy spolu s okresem Rokycany vytvářejí převážnou část plzeňské aglomerace.** Z těchto okresů je dojízdka do Plzně značná, včetně průmyslových zón na periferiích krajského města. Struktura profesí je různorodá. Podíl vyjíždějících do zahraničí je nejvyšší v příhraničních okresech (Domažlice, Klatovy), nicméně jedná se o jednotky procent.



Struktura vyjížděky do zaměstnání podle typu vyjížděky (zpracoval ČSÚ [4])

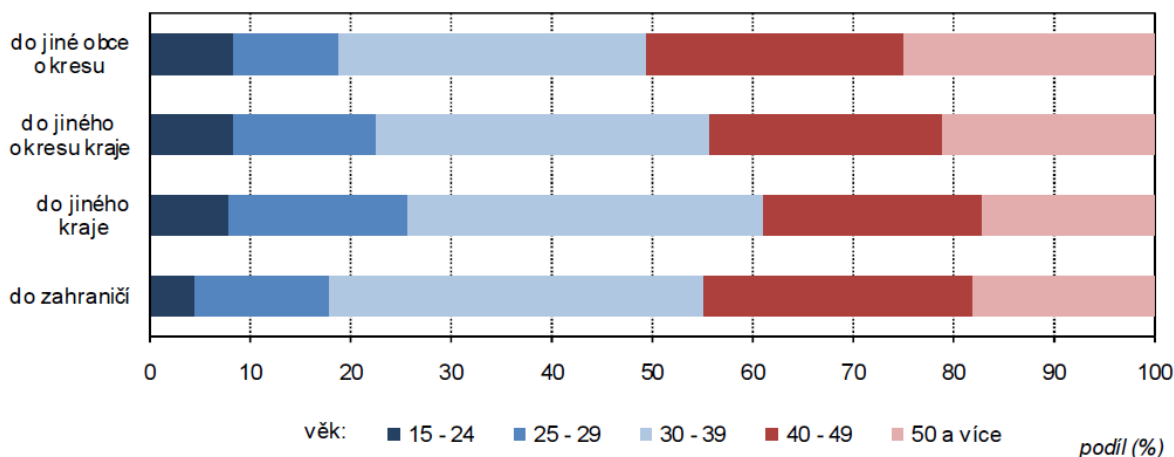
Podle prostorového typu dojížděky v rámci okresu se nejvyšší podíl dojížděky vyskytuje v okresech Domažlice a Klatovy, dojíždějících z jiných okresů kraje je nejvíce v okrese Plzeň-město. Intenzita vyjížděky z obcí dosáhla téměř 43 % (intenzita vyjížděky z obcí je definována jako podíl vyjíždějících z obce bydliště a zaměstnaných se zjištěným místem pracoviště). Nejsilnější intenzita vyjížděky se projevuje u malých obcí (do 499 obyvatel). To je vysvětlitelné obecným nedostatkem pracovních příležitostí v malých obcích, které se mnohem častěji koncentrují do větších sídel. S přibývajícím počtem obyvatel v obci se hodnota ukazatele intenzity snižuje.

Na celkové souhrnné vyjížděce se muži podílejí mírně více než ženy.



vyjížděnka do zaměstnání z obcí podle pohlaví a okresů (ze zjištěných hodnot, zpracoval ČSÚ [4])

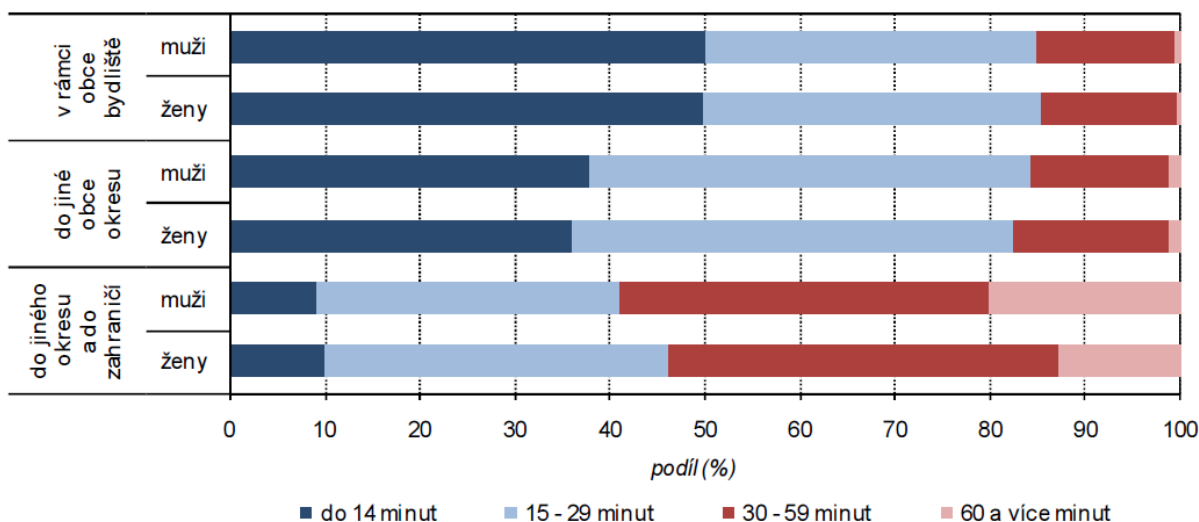
Ve vyjížděči za práci je nejvíce zastoupena věková skupina 30 až 39 let (zhruba 1/3) následovaná skupinou 40 až 49 let (zhruba 1/4).



vyjížděnka do zaměstnání z obcí podle věku a typu vyjížděky (ze zjištěných hodnot, zpracoval ČSÚ [4])

Ve vztahu k nejvyššímu dokončenému vzdělání se nejvíce podílí skupina osob se středním vzděláním s maturitou a vyšším odborným vzděláním. Vyšší zastoupení ve vyjížděči z obce mají i absolventi středních škol bez maturity, příp. vyučení. Situace v jednotlivých okresech se ale do určité míry liší, uvedený stav je souhrnem za celý Plzeňský kraj.

Převážná část vyjíždějících za práci mimo obec vyjíždí denně (téměř 86 % takových osob). Ženy vyjíždějí v případě denní vyjížděky mírně častěji než muži. Podle územního hlediska mají největší počet osob vyjíždějících denně okresy Plzeň-jih a Plzeň-sever, což souvisí s pravidelnou dojížděkou za prací do krajského města Plzně.



Vyjíždějící denně do zaměstnání podle pohlaví, typu vyjížděky a času stráveného na cestě (zpracoval ČSÚ [4])

Z celkového počtu osob vyjíždějících denně za práci jich nejvíce stráví na cestě 15 až 29 minut (zhruba 40 %), následuje interval 30 až 59 minut (zhruba 30 %). Obecně se potvrzuje pravidlo, že s rostoucí cestovní dobou se snižuje počet denně dojíždějících.

Jen 1,3 % uvedlo, že k dojížděci za práci nevyužívá dopravní prostředek. Kombinaci dopravních prostředků (=více než jeden dopravních prostředek) využívá 5,3 % dojíždějících. Automobilu využívá 65,8 % obyvatel, autobusu samotného nebo v kombinaci s jiným dopravním prostředkem 13,4 %, vlak má ještě nižší podíl. **Zde jsou vidět značné rezervy veřejné hromadné dopravy v Plzeňském kraji, kdy kvalitní dopravní obslužnost může zvýšit podíl jejího využití.**

Na základě SLDB 2011 bylo v Plzeňském kraji vyčísleno více než jedenáct tisíc směrových proudů vyjížděky za práci. Nejčetněji však byla zastoupena skupina 1 až 9 osob (89 % z celkového počtu proudů, přestože počet obyvatel v těchto proudech tvořil pouze 1/4 vyjíždějících). Směrových proudů s počtem osob vyšším než 500 bylo vyčísleno v Plzeňském kraji deset a shrnuje je následující tabulka. Jedná se o devět proudů v rámci kraje a jeden mimo kraj, který je dokonce nejsilnější (Plzeň – Praha) [4].

Obec vyjížděky – Obec dojížděky	Počet osob
Plzeň – Praha	1 311
Starý Plzenec – Plzeň	894
Vejprnice – Plzeň	796
Rokycany – Plzeň	738
Třemošná – Plzeň	734
Dobřany – Plzeň	686
Přeštice – Plzeň	612
Nýřany – Plzeň	612
Horní Bříza – Plzeň	599
Zruč-Senec – Plzeň	571

Nejsilnější směrové proudy vyjížděky za práci v Plzeňském kraji (dle SLDB 2011, dle dat ČSÚ [4])



2.3.2. Dojíždka do škol

V roce 2011 uvedlo vyjíždku z obce svého bydliště v Plzeňském kraji 23 760 žáků, studentů a učňů do svých škol. Jak již bylo uvedeno výše, jelikož vyplnění dotazníků SLDB 2011 nešlo u obyvatel nijak vynutit, celkový objem dojíždky žactva a studentstva byl a je určitě ve skutečně ještě vyšší. Nejvyšší podíl měla vyjíždka v rámci kraje (téměř 41 %), hned za ní následovala vyjíždka v rámci okresu (přibližně 37 %). Největší vyjíždky v rámci okresu bylo dosaženo v okrese Domažlice, protipólem jsou okresy Plzeň-jih a Plzeň-sever, kde nejvyšší vyjíždku tvoří část v rámci kraje – to je dáno četnou dojíždkou do školských zařízení na území okresu Plzeň-město. Okres Plzeň-město má i v rámci ČR specifické postavení, lze jej nazvat jako místo s rozsáhlou a tradiční nabídkou školských zařízení.

	Vyjíždějící z obce				Dojíždějící do obce			
	celkem	v tom (%)			celkem	v tom (%)		
		do jiné obce okresu	do jiného okresu kraje	do jiného kraje a do zahraničí		z jiné obce okresu	z jiného okresu kraje	z jiného kraje
Kraj celkem	23 760	37,2	40,6	22,2	24 156	36,6	39,9	23,5
v tom okresy:								
Domažlice	3 524	53,1	29,6	17,3	2 070	90,4	8,6	1,1
Klatovy	4 419	45,1	23,5	31,5	2 524	78,9	17,6	3,6
Plzeň-město	2 824	38,5	16,8	44,7	14 682	7,4	56,1	36,5
Plzeň-jih	3 609	27,0	61,6	11,4	1 431	68,2	28,3	3,5
Plzeň-sever	4 732	22,1	66,4	11,5	1 296	80,6	14,1	5,2
Rokycany	2 456	41,0	41,4	17,6	1 205	83,6	11,9	4,6
Tachov	2 196	39,2	31,9	28,9	948	90,8	5,8	3,4

Dojíždka do škol podle typu okresů (zpracoval ČSÚ)

Pokud by měl být shrnut objem uvedené dojíždky do obcí se školskými zařízeními, jedná se o číslo 24 156. To je mírně více než vyjíždky – tedy je patrná dojíždka do Plzeňského kraje i z jiných krajů za účelem studia. Největší dojíždka v rámci kraje byla přirozeně soustředěna do okresu Plzeň-město (více než 60 %), nejnižší pak do okresu Tachov (sotva 4 %). V rámci meziokresní dojíždky plyne nejsilnější vztah již z výše zmíněných faktů, nejvíce osob dojíždělo do škol z okresů Plzeň-sever a Plzeň-jih do okresu Plzeň-město.

Intenzita vyjíždky v rámci směřování do/z škol činí 47,2 %. [4]

	Podíl vyjíždějících do škol z obce bydliště z úhrnu studujících (%) ¹⁾			Denně vyjíždějící do školy z obce bydliště			Podíl vyjíždějících denně z úhrnu vyjíždějících do školy z obce (%)		
	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy
Kraj celkem	47,2	45,7	48,7	17 682	8 577	9 105	74,4	76,1	72,9
v tom okresy:									
Domažlice	61,2	59,7	62,7	2 546	1 272	1 274	72,2	73,9	70,7
Klatovy	54,7	53,7	55,7	2 653	1 320	1 333	60,0	61,8	58,4
Plzeň-město	17,9	16,5	19,3	1 822	847	975	64,5	66,8	62,7
Plzeň-jih	65,2	63,2	67,2	3 095	1 501	1 594	85,8	87,6	84,1
Plzeň-sever	65,7	64,1	67,3	4 068	1 963	2 105	86,0	87,6	84,5
Rokycany	62,1	59,3	64,8	2 077	979	1 098	84,6	85,3	83,9
Tachov	54,0	52,1	55,7	1 421	695	726	64,7	67,1	62,6

¹⁾ se zjištěným místem školy

Vyjíždějící do škol podle pohlaví a podle okresů (zpracoval ČSÚ [4])



2.3.3. Souhrnná bilance pravidelně dojíždějících

Z obcí Plzeňského kraje uvedlo v SLDB 2011 vyjížďku do škol a za prací téměř 160 tisíc osob, přičemž skutečný objem je určitě ještě vyšší. Plzeňský kraj má pasivní bilanci dojíždějících.

V rámci kraje směřovalo nejvíc osob do oblasti okresu Plzeň-město, nejméně osob do okresu Tachov.

Plzeňský kraj má s většinou sousedních okresů jiných krajů převážně záporné saldo dojížďky, vyjma Karlových Varů, Loun a Chebu.

Největšími centry dojížďky v Plzeňském kraji dle SLDB 2011 jsou následující sídla:

- okres Domažlice: Domažlice (2 859 dojíždějících)
- okres Klatovy: Klatovy (3 376 dojíždějících) a Sušice (824 dojíždějících)
- okres Plzeň-město: Plzeň (23 121 dojíždějících),
- okres Plzeň-jih: Přeštice (841 dojíždějících),
- okres Plzeň-sever: Nýřany (904 dojíždějících),
- okres Rokycany: Rokycany (2 237 dojíždějících),
- okres Tachov: Tachov (1 100 dojíždějících) a Bor (971 dojíždějících). [4]

2.3.4. Souhrnná bilance pravidelně dojíždějících

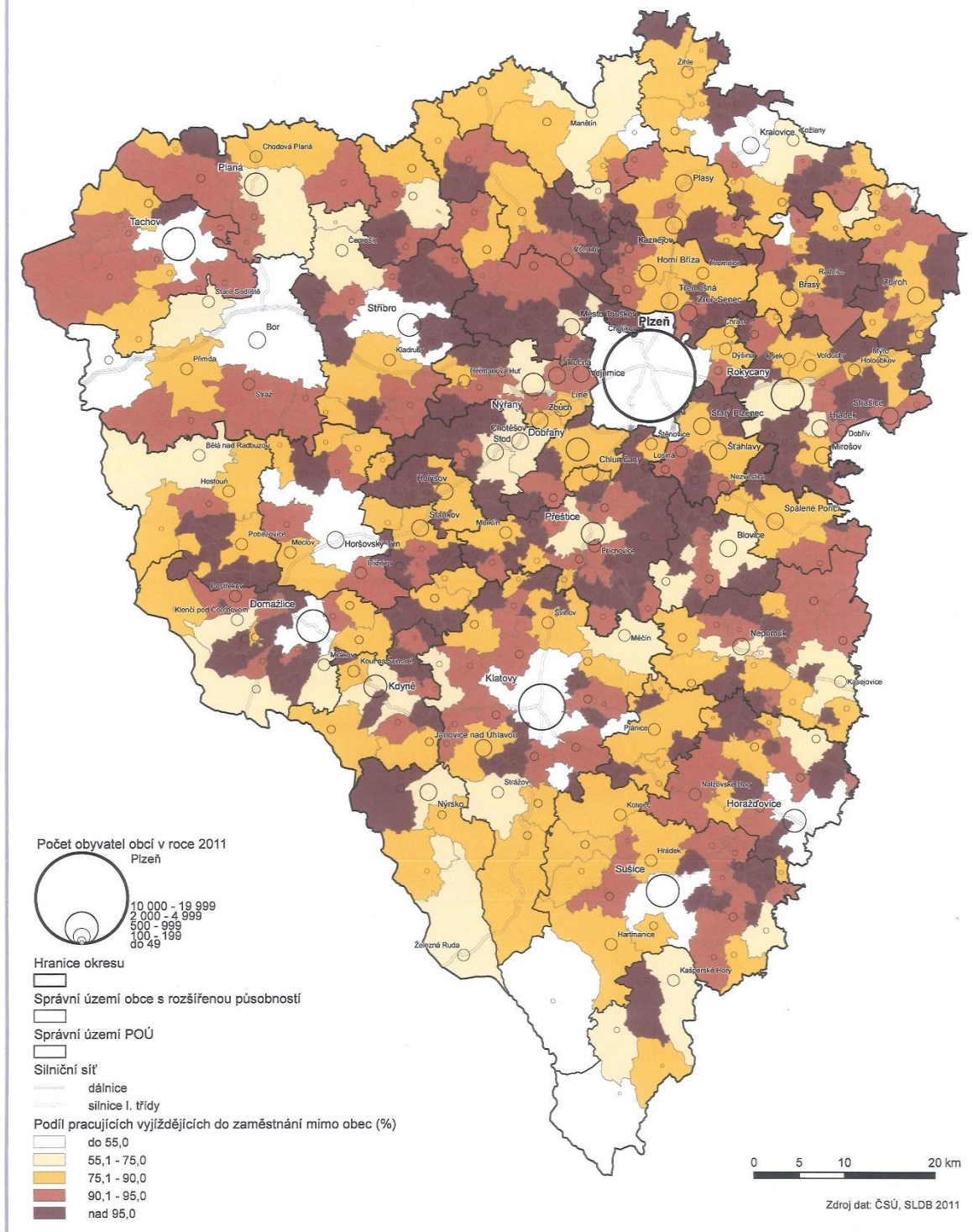
Z hlediska dojížďky do škol a za prací lze identifikovat globálně v rámci Plzeňského kraje následující směrovost:

- **významná dojížďka z Plzeňského kraje do hlavního města Prahy;** v některých oblastech převažuje dokonce nad dojížďkou do krajského města Plzně,
- další vybrané meziregionální přepravní vztahy zejména mezi většími městy je žádoucí zajistit – zpravidla v osách drážní dopravy, železnice pak chybí především ve vztahu ke Karlovým Varům, kde však zatím kapacitně plně postačí veřejná linková doprava,
- **významná dojížďka do krajského města Plzně;** nejvýrazněji pak z oblastí okresů Plzeň-jih, Plzeň-sever a Rokycany,
- **dojížďka do bývalých okresních měst** – byť došlo k poklesu jejich významu a částečně též mohlo dojít k určitému poklesu dojížďky do těchto regionálních center, stále tvoří významné podíly v přepravních proudech,
- **dojížďka do oblastí průmyslových zón,**
- **dojížďka do malých mikroregionálních center,** zpravidla spádových obcí určité oblasti z pohledu základního školství. Zde často nedojíždějí žáci pouze do základních škol, ale tyto obce často nabízí zároveň základní služby pro okolní menší obce.

Tyto jmenované přepravní proudy z hlediska potřeb dojížďky do škol a za prací je potřeba pokrýt kvalitní dopravní obslužností primárně.



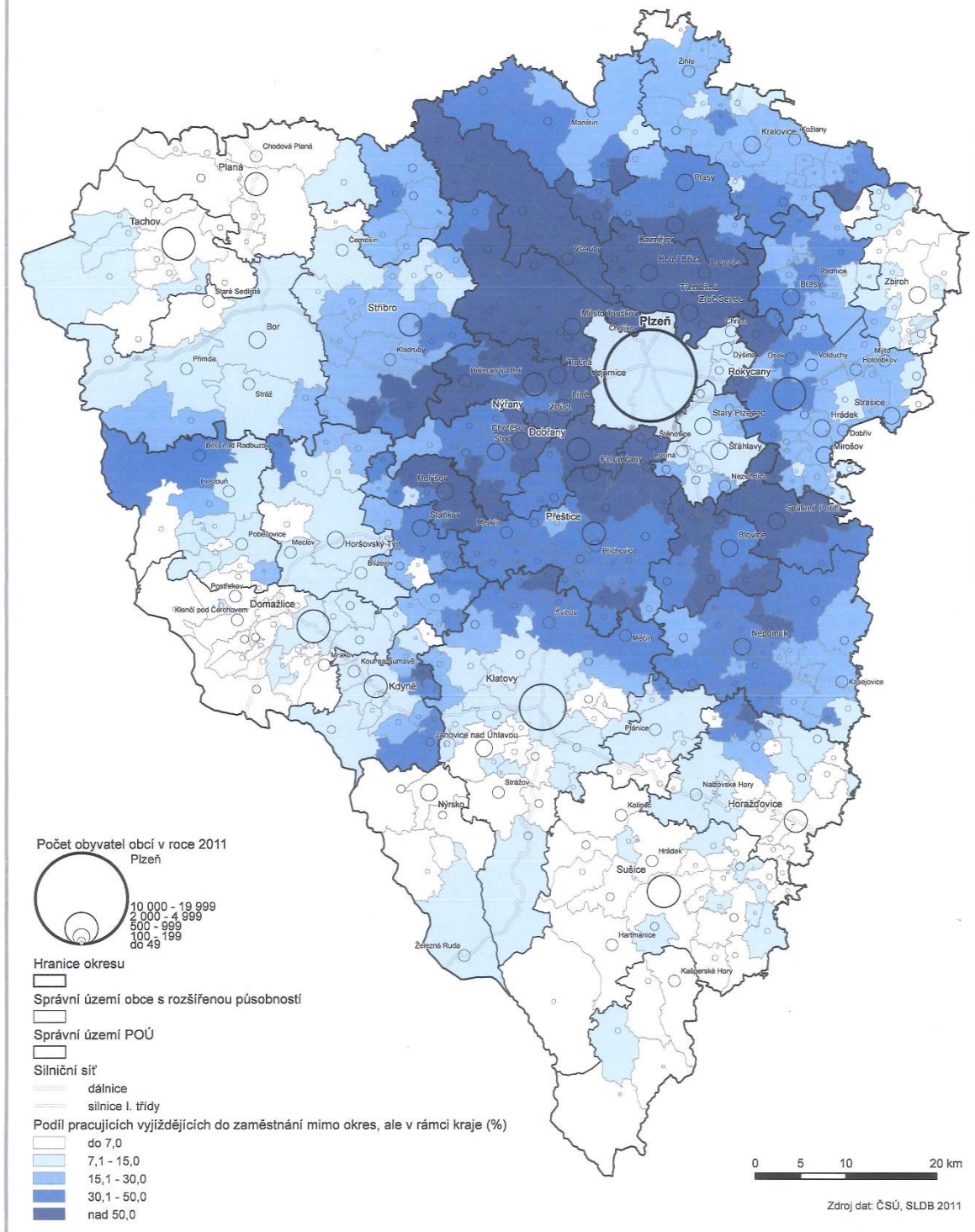
Obyvatelstvo obcí Plzeňského kraje podle vyjížďky za prací a do škol Sčítání lidu, domů a bytů 2011



Podíl pracujících vyjíždějících do zaměstnání mimo obec (zpracovala Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o. p. s.)



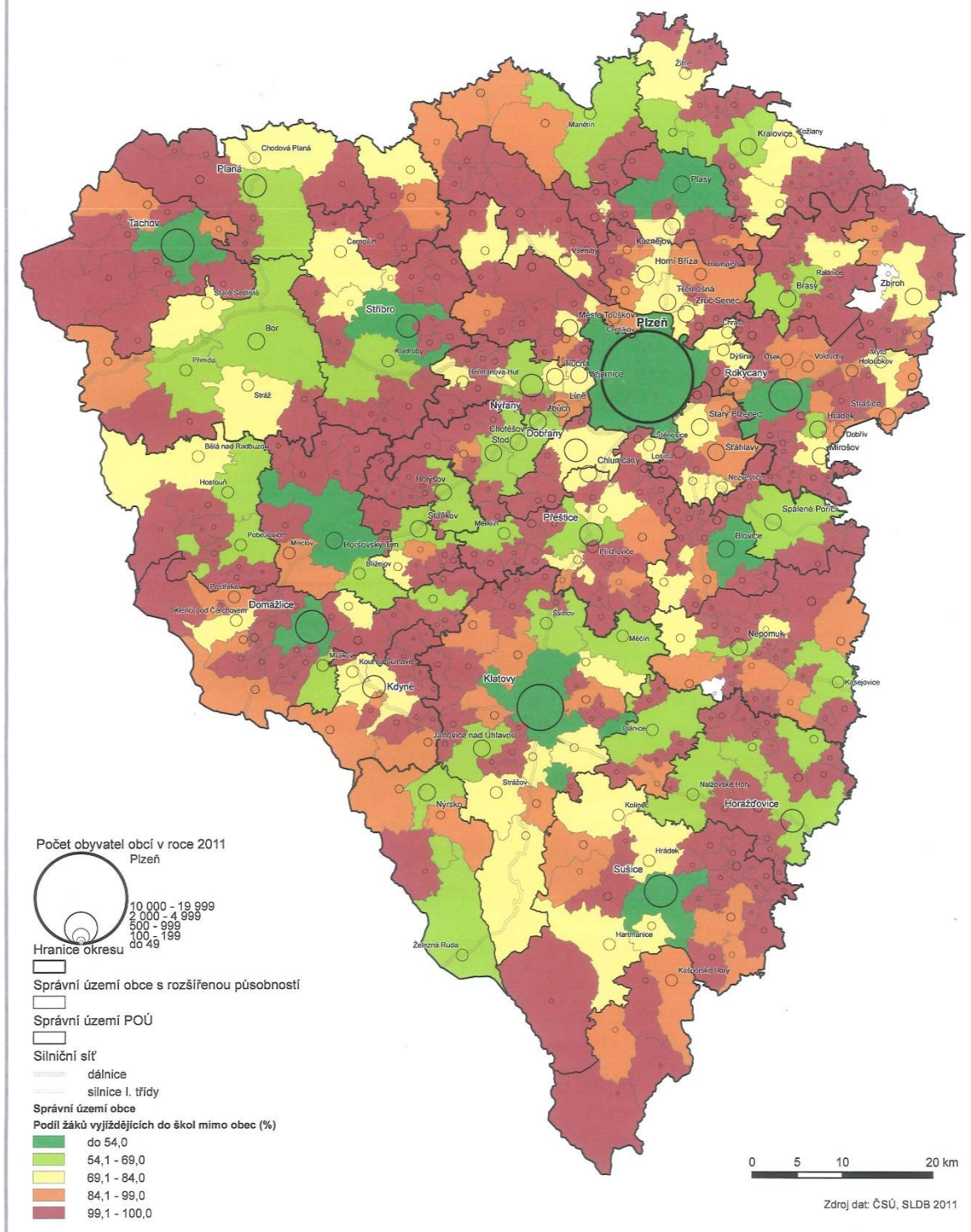
Obyvatelstvo obcí Plzeňského kraje podle vyjížd'ky za prací a do škol Sčítání lidu, domů a bytů 2011



Podíl pracujících vyjíždějících do zaměstnání mimo okres, ale v rámci kraje (zpracovala Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o. p. s.)



Obyvatelstvo obcí Plzeňského kraje podle vyjížd'ky za prací a do škol Sčítání lidu, domů a bytů 2011



Podíl žáků vyjíždějících do škol mimo obec (zpracovala Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o. p. s.)



3. Komunikační sítě – jejich stávající stav a výhled

3.1. Železniční síť

Na území Plzeňského kraje se v současnosti nachází níže uvedených 16 provozuschopných traťových úseků (rozdělení dle potřeby Plzeňského kraje), jejichž provozovatelem je Správa železnic, státní organizace.

V provozuschopném stavu jsou následující traťové úseky:

trať	úsek	km
160	Plzeň hl. n. – Žihle – hranice kraje	57,3
162	Kralovice – hranice kraje	5,2
170	hranice kraje – Kařez – Plzeň hl. n. - Klatovy	85,0
175	Rokycany – Nezvěstice	27,1
176	(Plzeň -) Ejpovice – Radnice	21,7*
177	(Plzeň -) Pňovany zast. – Bezdrůžice	27,1**
178	Plzeň hl. n. – Chodová Planá – hranice kraje	71,3
180	Plzeň hl. n. – Domažlice – státní hranice	74,8
181	Nýřany – Heřmanova Huť	9,7
182	Staňkov – Poběžovice	21,7
183	Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín	49,1
184	Domažlice – Planá u Mariánských Lázní	88,1
185	Horažďovice předměstí – Klatovy – Domažlice	97,8
186	Svojšín – Bor	15,2
191	Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí – hranice kraje	60,9
192	Nepomuk – Kasejovice – hranice kraje	15,8

* pouze úsek Ejpovice – Radnice, ** pouze úsek Pňovany zast. – Bezdrůžice

Délka jednotlivých železničních tratí na území Plzeňského kraje

Celková délka těchto železničních tratí činí zhruba 720 km. Celkem šest železničních tratí překračuje hranice Plzeňského kraje do ostatních krajů České republiky (2x Jihočeský kraj, 2x Středočeský kraj, 1x Ústecký kraj, 1x Karlovarský kraj), dvě trati vedou na státní hranici se SRN (spolková země Bavorsko). Dále se na území Plzeňského kraje nachází dlouhodobě nesjízdňá železniční trať Mladotice – Kralovice (část trati 162). **Plzeňský kraj neuvažuje s budoucí systémovou objednávkou vlaků na této trati ani s její obnovou, z důvodu vysokých finančních nároků na investici do infrastruktury, které nekorespondují s velikostí přepravních proudů v oblasti, které může železniční trať uspokojit (současný provoz zajištěn především linkovou autobusovou dopravou).** Výhledově v případě úseku Kralovice – Mariánská Týnice lze v případě obnovy trati zvážit zavedení turistického provozu drážní dopravy

Nejvýznamnější železniční tratí z hlediska železniční sítě ČR na území Plzeňského kraje je III. tranzitní železniční koridor v úseku hranice kraje – Kařez – Rokycany – Plzeň – Chodová Planá – hranice kraje, který již z velké části prošel modernizací a zajišťuje především rychlé spojení s Prahou a s východní částí republiky. Z hlediska regionálních přepravních vztahů patří mezi čtyři nejvíce vytížené traťové úseky vycházející z plzeňského železničního uzlu, a to především Plzeň – Rokycany (zde zajišťují značnou část regionálních přeprav také spoje kategorie R), Plzeň – Stod, Plzeň – Blovice a Plzeň – Přeštice (zde zajišťují značnou část regionálních přeprav také spoje kategorie R).



Mimo plzeňský železniční uzel patří mezi dva z přepravního hlediska nejvíce vytížené traťové úseky úsek Rokycany – Příkosice a úsek Horažďovice předměstí – Sušice. Největší sezónní poptávkou je pak zatížen úsek Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín, významná sezónnost je též patrná u vlaků Plzeň – Bezručice.

3.1.1. Předpokládaný rozvoj železniční sítě

Pro dosahování stanovených jízdních dob v jednotlivých plánovacích horizontech pro linky P a z hlediska celkového zvýšení kultury a bezpečnosti bude Plzeňský kraj podporovat a vyžadovat systematické investice do železniční infrastruktury. Již v současnosti na některých částech železniční sítě nedosahuje její kvalita požadavků objednatelů, což se projevuje v neatraktivních jízdních dobách, nemožnosti křižování na některých úsecích či nedostatečnou propustností některých železničních tratí. Vlivem investic v minulých letech dochází ke zlepšování parametrů infrastruktury, nicméně to stále v mnoha případech bohužel není dostačující.

Tyto úpravy je přitom klíčové dosáhnout včas a ideálně vždy před začátkem platnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících tak, aby mohla být realizována dle smlouvy požadovaná koncepce dopravy. Ta je nezřídka závislá nejen na obnově vozového parku, ale též na zlepšení traťových parametrů.

V případě jednotlivých tratí bude Plzeňský kraj sledovat níže uvedené požadavky, konkrétní upřesnění

Trať	Požadavky
160 Plzeň – Žihle (– hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> • místa křižování vlaků (jak rychlíků s osobními vlaky, tak osobních vlaků navzájem) se podařilo díky nasazení motorových jednotek RegioShark na části spojů v minulosti přeložit tak, aby byl eliminován pobyt osobních vlaků v železniční stanici Plasy – klíčová jsou nyní taková infrastrukturní opatření, která zvýší stabilitu jízdního řádu, • nízká kapacita úseku Plzeň – Třeboňská u Plzně (zde nejvýraznější), obecně je v budoucnu nutné řešit zvýšení kapacity celého příměstského úseku Plzeň – Plasy, • v budoucnu (2025+) též vhodné zkrácení jízdních dob za účelem dosažení křižování vlaků dálkové dopravy v železniční stanici Blatno u Jesenice v minutu X:00 místo stávajícího křižování v Žihli – na základě tohoto budou též definovány potřeby regionální dopravy, • zvýšení kapacity trati, nové/přeložené zastávky v příměstské oblasti – nutný předpoklad k případnému výraznějšímu omezení páteřní autobusové linky mezi Plzní a Plasy a jejímu nahrazení páteřní rychlou železniční dopravou
162 Kralovice (–hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> • udržení stavu infrastruktury,
170 (hranice kraje –) Kažez – Plzeň – Klatovy	<ul style="list-style-type: none"> • dokončení modernizace železniční trati vč. průjezdu uzlem Plzeň, • je nutné se v maximální míře vyvarovat závadám na infrastruktuře, které se na této trati po rekonstrukčních pracích občas objevují (úsek Praha – Plzeň) a na úseku Plzeň – Klatovy se vyvarovat nepříznivým stavům způsobeným zastaralostí infrastruktury, • v současnosti je velmi prioritní zkrácení jízdní doby Plzeň hl.n. – Chlumčany u Dobřan na max. 17 minut a Chlumčany u Dobřan – Klatovy na max. 25 minut u vlaků kategorií R a Sp s uplatněním stávající zastavovací politiky,



Trať	Požadavky
	<ul style="list-style-type: none"> • problematická je nízká kapacita vybraných úseků, kdy prakticky není možné racionálně překládat křižování v případě zpoždění vybraných vlaků (typicky Točnick, území Lužany – Bory, území města Plzeň). • dále v budoucnu (2020+) komplexní řešení zvýšení kapacity trati (zdvoukolejnění části tratě – zejména u Plzně, místa pro letmá křižování)
175 Rokycany – Nezvěstice	<ul style="list-style-type: none"> • provedena revitalizace úseku Rokycany – Příkosice, • součástí revitalizace vzhledem ke složitým poměrům není vyšší úroveň zabezpečení dvou přejezdů v blízkosti zast. Rokycany předměstí, toto je nutné dořešit, • infrastrukturní opatření v úseku Příkosice – Nezvěstice nejsou v současnosti větší prioritou, na základě jiných změn a udržení síťovosti železniční dopravy však mohou být definována (je možné očekávat požadavek na zkrácení jízdní doby v řádu jednotek minut, což vzhledem k současné nízké traťové rychlosti by nemělo být problematické dosáhnout),
176 Chrást u Plzně – Radnice	<ul style="list-style-type: none"> • dosáhnout zkrácení jízdní doby na max. 27 minut v úseku Chrást u Plzně – Radnice (systematická údržba, zvýšení traťové rychlosti, kvalitnější zabezpečení přejezdů), • dále v budoucnu (2020+) prověřit kvalitnější napojení na Plzeň (vedení co nejpřímější trasou mimo Ejpovice) a kvalitnější obsluhu obce Břasy – povede ke zrušení úvratí v Ejpovicích a Stupně a výrazně zkrátí cestovní doby do/z Plzně, kam směřuje většina obyvatel regionu a tento trend narůstá,
177 Pňovany zastávka – Bezručice	<ul style="list-style-type: none"> • s ohledem na zvýšení konkurenceschopnosti přímých vlaků Plzeň – Bezručice je velmi žádoucí zvýšení traťové rychlosti (až na min. 80 km/h) a zvýšení úrovně zabezpečení přejezdů – bylo by vhodné jízdní dobu vlaků Plzeň – Bezručice přiblížit alespoň k 60 minutám, ve střednědobém a dlouhodobém horizontu pak zkrátit pod tuto hranici (zde i vlivem nasazení vozidel s lepšími trakčními vlastnostmi), • řešení a vytipování vhodného místa ke křižování v případě zahuštění dopravy,
178 Plzeň – Chodová Planá (–hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> • je nutné se v maximální míře vyvarovat závadám na infrastruktuře, které se na této trati po rekonstrukčních pracích objevují,
180 Plzeň – Domažlice – státní hranice	<ul style="list-style-type: none"> • při zahuštění příměstské dopravy za stávajícího stavu infrastruktury je propustnost trati výrazně limitujícím prvkem, • zvýšení kapacity tratě (ideálně zdvoukolejnění) a traťové rychlosti – zvýšení konkurenceschopnosti páteřní železniční trati, elektrizace, • nová trasa Plzeň – Stod pro dálkovou a rychlou meziregionální (regionální) dopravu, stávající trasa Plzeň – Stod zůstane zachována pro příměstskou dopravu,
181 Nýřany – Heřmanova Huť	<ul style="list-style-type: none"> • s ohledem na zvýšení konkurenceschopnosti spojení Plzeň – Heřmanova Huť je velmi žádoucí zvýšení traťové rychlosti (až na min. 80 km/h) a zvýšení úrovně zabezpečení přejezdů, • v budoucnu je možné očekávat úsilí o elektrizaci tratě, • na základě koncepce dopravy může být potřebné zřídit místo pro křižování na této trati,
182 Staňkov – Poběžovice	<ul style="list-style-type: none"> • ke zvýšení konkurenceschopnosti spojení Plzeň – Horšovský Týn je žádoucí zvýšení traťové rychlosti, klíčové pro dosažení dostatečné atraktivity takového spojení,



Trať	Požadavky
183 Klatovy – Železná Ruda	<ul style="list-style-type: none"> v úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín již rekonstrukce proběhla, cílem je dosáhnout návrhový grafikon po změně modelu dálkové dopravy mezi Plzní a Prahou s respektováním možného průvozu vlaků přímo do/z Německa
184 Planá u Mar. Lázní – Domažlice	<ul style="list-style-type: none"> zkrácení jízdních dob zejména na krajních úsecích; Domažlice-Poběžovice max. 27 minut, Planá u Mar. Lázní – Tachov dle možností traťových poměrů, klíčové ke zkrácení cestovních dob pro delší relace (Plzeň/Praha – Tachovsko) dosažení systémové jízdní doby Poběžovice – Třemešné pod Přimdou 30 minut, vhodné aplikovat opatření vedoucí ke zkrácení intervalů křižování (zejména Bor),
185 Horažďovice př. – Klatovy – Domažlice	<ul style="list-style-type: none"> potřebu zkrácení jízdních dob v úseku Klatovy – Horažďovice předměstí stanoví zejména návrhový stav pro trať 191, je možné očekávat požadavek na zkrácení jízdní doby zhruba o 5 – 20 minut (dosažitelnost klíčových přípojí v Horažďovicích předměstí a uzlu v minutu X:30 v Klatovech), v úseku Klatovy – Domažlice zkrácení jízdní doby zhruba o 3 – 5 minut, prioritně předpoklad v úseku Klatovy – Dobříkov na Šumavě, vhodná místa pro křižování – prověření možností křižování ve stávajících bodech Malonice a Dobříkov na Šumavě
186 Svojsín - Bor	<ul style="list-style-type: none"> aktuálně zachování traťových parametrů (minimální provoz – pouze Turistický vlak Český les), v budoucnu prověření zvýšení úlohy této trati pro veřejnou dopravu v územní působnosti kraje (potenciální zvýšení počtu vlaků Plzeň – Bělá n. R. a z toho plynoucí požadavky)
191 Plzeň – Horažďovice př. (–hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> příměstskou dopravu již v současnosti nelze ve špičkách kvalitně zahustit, nedostačující propustnost trati, zvýšení traťové rychlosti a propustnosti trati, zdvoukolejnění celého příměstského úseku Plzeň – Nepomuk
192 Nepomuk – Kasejovice (–hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> s přihlédnutím na potenciální výraznější změny na trati 191 (patrně ve střednědobém plánovacím horizontu) zvážení aktivace dopravní Kotouň pro křižování vlaků – t. č. nepožadováno, zkrácení jízdních dob je žádoucí pro celkové zkrácení cestovních dob v relacích Plzeň – Blatná/Kasejovice (účelné dosažení systémové jízdní doby Plzeň – Blatná 60 minut)

3.1.2. Problematika traťové rychlosti a přejezdů

Traťové rychlosti jsou přímým vstupem do výpočtu jízdních dob jednotlivých vlaků, které významně ovlivňují tvorbu jízdního řádu. Jejich systematické zkoumání a jejich zvýšení na základě smysluplných požadavků má význam nejen pro veřejnou dopravu ke zkrácení cestovních dob, ale též na dosahování taktových uzlů a vzniku komfortních přípojí.

Značný vliv na výsledné jízdní doby též mají přejezdy s nižší úrovní zabezpečení, kdy zpomalení každého vlaku u takového přejezdu má za následek prodloužení jízdních dob zpravidla v řádech desítek sekund.

Úroveň zabezpečení železničních přejezdů značně ovlivňuje bezpečnost nejen železniční dopravy, ale též silniční dopravy na přilehlých komunikacích. Vysoká úroveň zabezpečení přejezdů též zaručuje u spojů dosažení kratší jízdní doby, což umožňuje plnit požadavky objednatele k dosahování



systémových jízdních dob. Na přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži by navíc neměla být umožněna rychlost vlaku vyšší než 60 km/h, což už samo o sobě snižuje plynulost drážní dopravy.

Zejména u regionálních železničních tratí je v současnosti velký podíl přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži. Toto má několik negativních vlivů popsanych v tabulce níže.

Některé negativní vlivy přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži
<ul style="list-style-type: none"> • je snížena bezpečnost všech účastníků provozu (jak na železnici, tak pozemní komunikaci), • vlaky musí na většině z těchto přejezdů z důvodu omezených rozhledových poměrů snížovat svoji rychlost – tato rychlost je určena na základě rozhledových poměrů pro každý přejezd individuálně • toto se dále negativně projevuje na nutném prodloužení jízdních dob, jeden zabezpečený přejezd pouze výstražnými kříži s omezením traťové rychlosti generuje prodloužení jízdní doby zpravidla o desítky sekund v závislosti na propadu traťové rychlosti a geometrie traťové koleje úseků přilehlých k přejezdu, • krátké propady traťové rychlosti jsou nevhodné z hlediska požadavku na úsporu trakční energie, a tím se zvyšující celkové náklady dopravy, • častá akcelerace a decelerace vlaku nepřispívá v kladném smyslu ke komfortu cestujících, plynulá jízda je též faktorem pohodlné jízdy.

Některé negativní vlivy přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži

Plzeňský kraj podporuje vyšší úroveň zabezpečení přejezdů, a to především za účelem eliminace výše uvedených vlivů. Vyšší úroveň zabezpečení přejezdů pak bude přednostně vyžadována v těchto případech:

- **vyšší úroveň zabezpečení celé skupiny přejezdů** v případě, že díky tomuto kroku bude možné spolu s případnými dílčími úpravami (např. mírné zvýšení traťové rychlosti i mimo oblasti přejezdů) dosažení jízdní doby takové, která bude splňovat požadavky systémových jízdních dob či dojde ke zvýšení spolehlivosti přestupních vazeb,
- **vyšší úroveň zabezpečení přejezdů na tratích s nadprůměrným objemem objednávaných spojů, resp. tam, kde hrozí případné riziko nebezpečí střetu s vozidly na pozemní komunikaci častěji než obvykle** (pozemní komunikace s vysokými intenzitami dopravy, přejezdy se špatnými rozhledovými poměry). **Obecně je vhodné již v krátkodobém horizontu vytipovat veškeré přejezdy, jejichž dopravní moment² přesahuje hodnotu 10 000.** Pokud jsou zabezpečeny takové přejezdy pouze výstražnými kříži, je účelné provést neprodleně zvýšení úrovně zabezpečení.

Jako pilotní regionální železniční trať, kde je prioritní zabezpečení většího počtu železničních přejezdů za účelem zkrácení jízdních dob a zvýšení spolehlivosti přípojových vazeb, byla stanovena trať 175 v úseku Rokycany – Příkosice. Zde byl požadavek během let 2015 a 2016 téměř kompletně realizován.

² Dopravní moment M je veličina, jejíž hodnotu určuje následující vzorec:

$$M = 10 \cdot I_s \cdot (P_V + P_P + P_{PMD})$$

I_s – intenzita silničního provozu [voz/hod]

P_V – počet pravidelných vlakových jízd v obou směrech za 24 hodin

P_P – počet posunů v obou směrech za 24 hodin

P_{PMD} – průměrný počet posunů mezi dopravami v obou směrech za 24 hodin

(převzato z normy ČSN 73 6380 *Železniční přejezdy a přechody*)



Postupně bude Plzeňský kraj požadovat zvýšení úrovně zabezpečení přejezdů na všech železničních tratích v kraji, kde se vyskytují ve větší míře přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži. V případě nízkého využití některých přejezdů je Plzeňský kraj připraven diskutovat o zrušení těchto přejezdů či např. vybavení těchto přejezdů uzamykatelnou závorou (možnost průjezdu silničních vozidel na pouze krátkou a nutně nezbytnou dobu).

3.1.3. Elektrizace železniční sítě a využití vozidel s alternativními pohony

Usnesením vlády České republiky č. 362/2015 byla na jaře 2015 schválena Státní energetická koncepce, která znamená určitý odklon od uhlovodíkových paliv a stanovuje plnění vybraných cílů. Jedním z vyplývajících cílů je i vytvoření, resp. rozšíření elektrizované železniční sítě, a to za účelem převedení části dopravy ze silnic právě na železnici.

Za tímto účelem tato kapitola definuje ze strany Plzeňského kraje sledované traťové úseky vhodné pro elektrizaci. **Tímto není striktně stanoveno, že níže uvedené úseky musejí být elektrizovány, nicméně elektrizace by zde měla být aspoň prověřována a při rekonstrukcích těchto tratí by měly být vytvářeny takové podmínky, aby případná elektrizace v pozdějším období nebyla znemožněna (typicky zřizováním stavebních objektů s tomu přizpůsobenými průjezdnými průřezy apod.).**

V krátkodobém, resp. blízkém střednědobém horizontu (do roku 2030), je sledováno prověřování elektrizace následujících traťových úseků:

- **Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín,**
- **Plzeň – Domažlice – státní hranice,**
- **Nýřany – Heřmanova Huť,**
- **Plzeň – Žihle – hranice kraje.**

Ve vzdálenějším střednědobém, resp. dlouhodobém horizontu (po roce 2030), je sledováno prověřování elektrizace následujících traťových úseků:

- **Rokycany – Příkosice,**
- **(Plzeň –) Chrást u Plzně – Radnice,**
- **Horažďovice předměstí – Sušice,**
- **Planá u Mar. Lázní – Tachov,**
- **Staňkov – Horšovský Týn (– Poběžovice),**
- **případně dále úseky z předchozích plánovacích horizontů.**

Jedná se buď o tratě klíčové pro regionální dopravu v plzeňské aglomeraci a dále o úseky tratí napojující největší regionální centra na nejdůležitější železniční síť. Ač zejména v případě některých tratí jsou nutná doprovodná infrastrukturní opatření za účelem zvýšení efektivity elektrizace, na těchto tratích by mohla elektrizace výrazně zvýšit kvalitu regionální železniční dopravy.

U výše zmíněných úseků je však alternativou i **využití vozidel s alternativními pohony** namísto elektrizace, příp. s částečnou elektrizací vybraných úseků (typicky pro vozidla BEMU). **Využití vozidel s alternativními pohony kromě zmíněných úseku je též zajímavé v ose Plzeň – Domažlice a přilehlých tratích, kde bude trať rekonstruována zřejmě ve více etapách.** V případě nasazení těchto vozidel vstoupí Plzeňský kraj do jednání se Správou železnic ve věci úprav a vybudování doprovodných zařízení na infrastrukturu. Tyto možnosti bude Plzeňský kraj kontinuálně prověřovat s ohledem na pokračující technický vývoj takových vozidel.



3.2. Síť pozemních komunikací

Silniční síť Plzeňského kraje je klíčová z hlediska dopravní obslužnosti zejména pro spoje veřejné linkové dopravy, neméně důležitá však bývá i pro spoje NAD při výlukách. Za údržbu silniční sítě v Plzeňském kraji jsou odpovědny především tyto subjekty - Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa a údržba silnic Plzeňského kraje a jednotlivé obce (v případě místních komunikací).

Územím Plzeňského kraje prochází jediná dálnice, a to D5 spojující Prahu a hranice se SRN u Rozvadova. Pro napojení Plzeňského kraje na ostatní síť pozemních komunikací má klíčový význam, pro dopravní obslužnost zajišťovanou Plzeňským krajem se však nepředpokládá její využití nebo v minimálním měřítku (možné využití pro expresní autobusové linky). Zajištění páteřní funkce se plně předpokládá železniční dopravou.

Délky silnic I., II. a III. třídy o celkové délce téměř 5 tisíc kilometrů na území Plzeňského kraje dle území bývalých okresů shrnuje následující tabulka:

Okres	Silnice			
	I. třída [km]	II. třída [km]	III. třída [km]	Celkem [km]
Domažlice	66,911	202,665	495,776	765,352
Klatovy	104,940	357,716	663,311	1125,976
Plzeň-jih	91,826	225,771	544,676	862,273
Plzeň-sever	79,656	277,563	554,472	911,691
Rokycany	0	139,886	321,45	461,336
Tachov	21,599	284,899	478,967	785,465
Celkem	364,932	1488,50	3058,65	4912,08

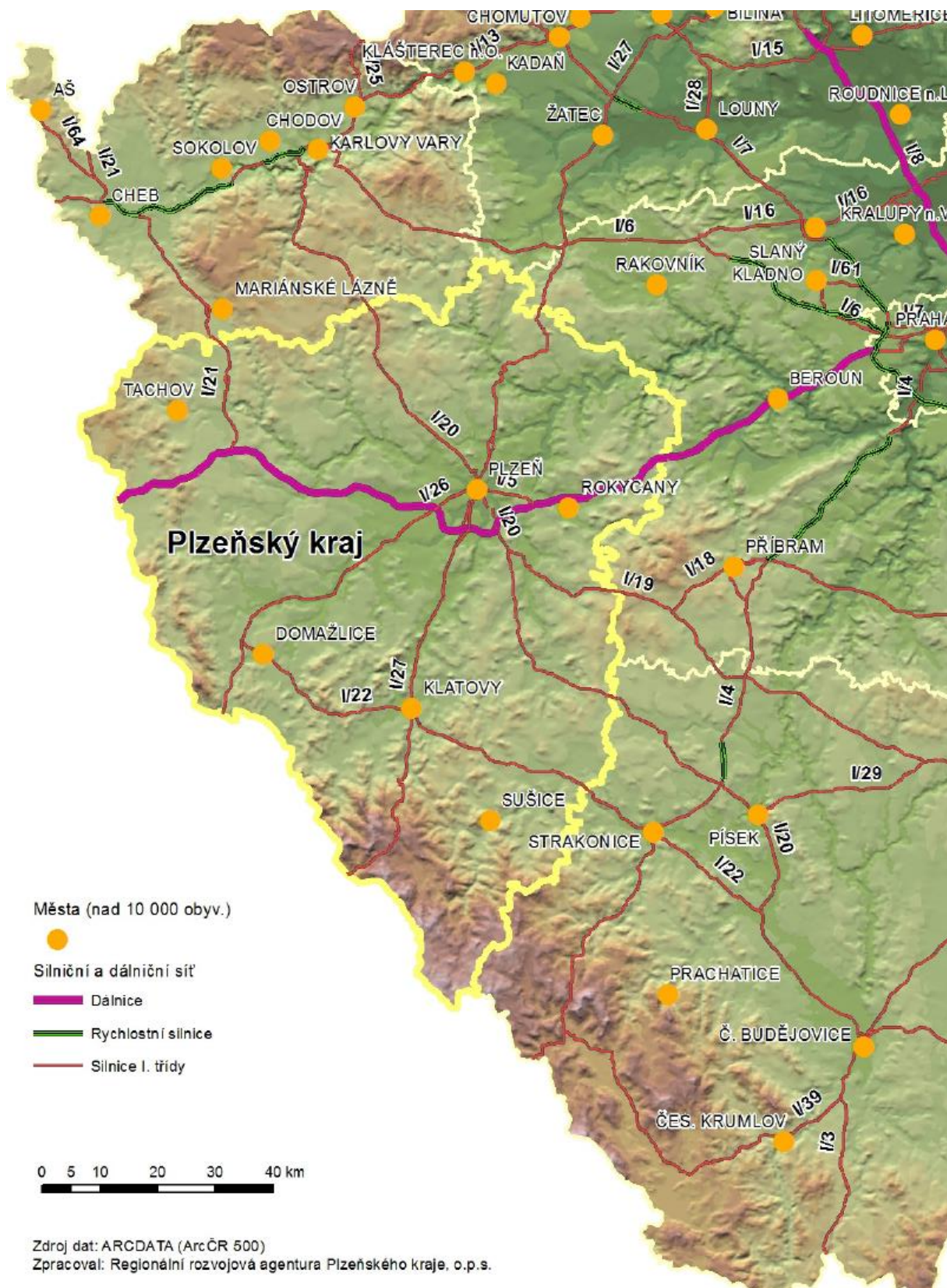
Délka silniční sítě v Plzeňském kraje (udržovaná síť – mimo dálnic, dle dat Správy a údržby silnic Plzeňského kraje – stav 2017)

Plzeňským krajem procházejí následující silnice I. třídy:

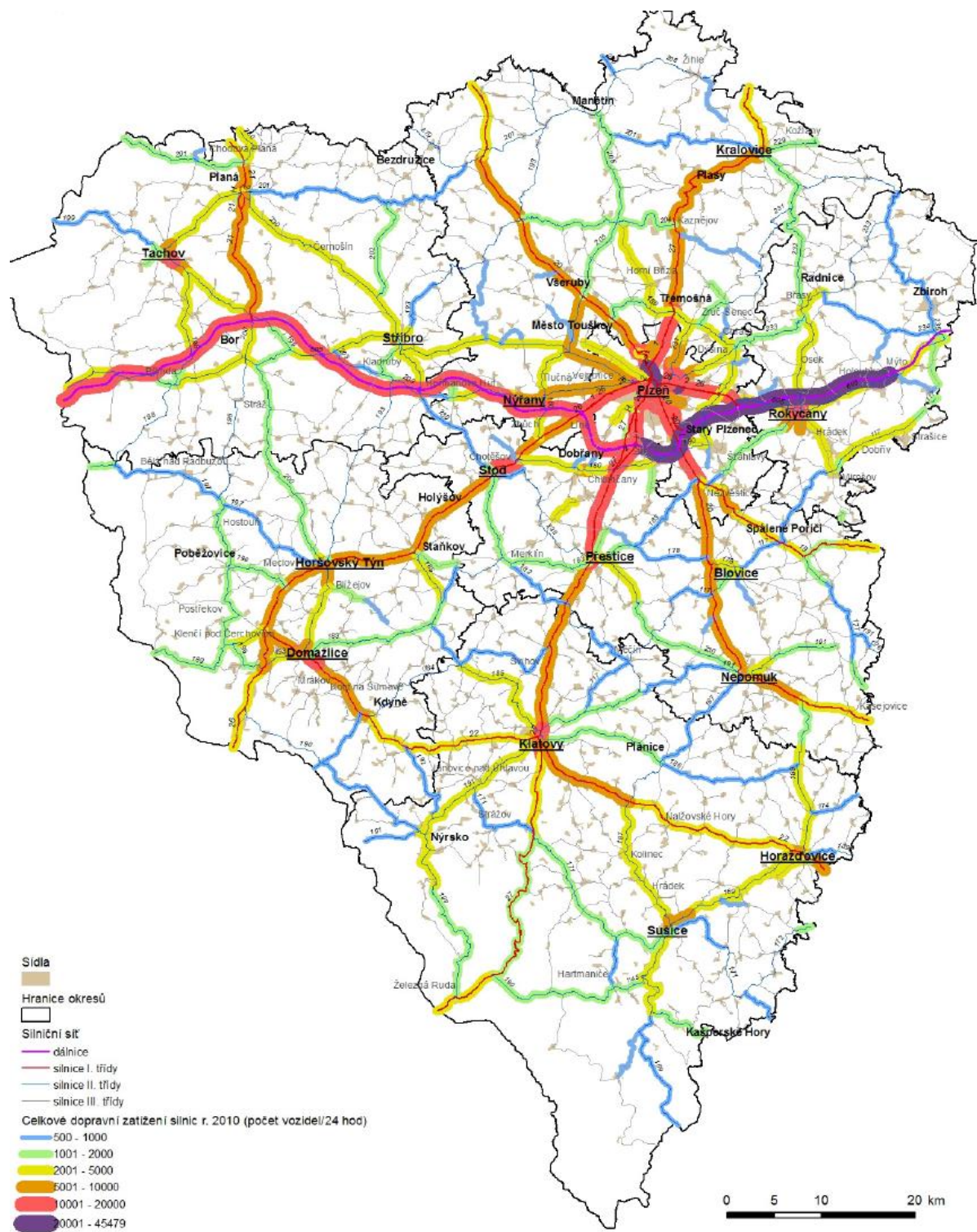
- I/19 křižovatka se silnicí I/20 – Nezvěstice – Míšov – Středočeský kraj,
- I/20 Karlovarský kraj – Bezvěrov – Úněšov – Plzeň – Nepomuk – Kasejovice – Jihočeský kraj,
- I/21 exit 128 dálnice D5 – Planá – Chodová Planá – Karlovarský kraj,
- I/22 křižovatka se silnicí I/26 – Domažlice – Klatovy – Horažďovice – Jihočeský kraj,
- I/26 exit 67 dálnice D5 – Plzeň – Stod – Domažlice – Česká Kubice – SRN,
- I/27 Středočeský kraj – Vysoká Libyně – Kralovice – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda – SRN.

Síť silnic II. a III. tříd je přirozeně rozsáhlejší. Bývalá silnice I. třídy, kterou nahradila dálnice D5, je označena jako silnice II/605.

Případné rozvojové projekty na silniční síť jsou řešeny v následujících kapitolách, a to zejména v ohledu na úseky, které je možné využít pro vedení spojů veřejné linkové dopravy.



Síť silnic I. třídy (zpracovala Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o. p. s.)



Zdroj dat: OI KÚ Plzeňského kraje
 Zpracoval: Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s.

Dopravní zatížení vybraných silnic (2010, zpracovala Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o. p. s.)



4. Standardy dopravní obsluhy

Jedním ze základních měřítek kvality dopravní obslužnosti v kraji je funkční standard dopravní obsluhy jednotlivých sídel, který stanoví základní četnost spojení do/z jednotlivých obcí. Jedná o důležité kvalitativní měřítko zajištění dopravní obslužnosti.

Cílem této verze plánu dopravní obslužnosti v době jeho schválení je:

- stanovit návrh standardu dopravní obsluhy

Během období platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti bude dle potřeb probíhat:

- evaluace dopadů navrženého standardu pro jednotlivé obce s důrazem na vyhodnocení oblastí, kde dopravní obslužnost vykazuje výrazné nedostatky oproti návrhu. Toto musí být následně koordinováno s finančními možnostmi kraje,
- dle výsledků vyhodnocení patřičná úprava návrhu do finální verze.

Prioritou při tvorbě budoucích řešení je dodržet minimální počet párů spojů, které obslouží dané sídlo, tj. právě standard dopravní obsluhy území. Tento počet párů spojů je především uvažován ve směru do sídla s majoritní dojížděkou, ostatní přepravní vztahy jsou brány jako doplňkové a vznikají přirozeně s ohledem na charakter veřejné hromadné dopravy, která vytváří ucelenou síť. Objem minimálního rozsahu dopravní obsluhy stanovuje tabulka na konci tohoto odstavce a je vyjádřen buď pomocí přesného počtu párů spojů (u menších sídel), nebo je udán minimálním souhrnným intervalem spojů uvedeným v minutách – např. 60' zanaemná interval 60 minut (u větších sídel).

Počet obyvatel	Minimální počty spojů/interval				
	Pracovní den				Víkend
	ranní špička	dopolední sedlo	odpolední špička	večer	
0-99	2 - 4 páry/denně				0 párů
100 - 299	2 páry	1 pár	3 páry	1 pár	0 párů
300 - 599	3 páry	1 pár	4 páry	2 páry	3 páry
600 - 999	60'	120'	60'	120'	6 párů
1000-1999	30'-60'	60'-120'	30'-60'	60'-120'	120'
2000 a více	30'	60'	30'	60'	60'-120'

Návrh standardu minimální četnosti dopravní obslužnosti ve vztahu k jádrovým částem obcí (dle [8])

V závislosti na velikosti obce je stanoven počet spojů od 2-4 párů spojů do nejvýznamnějšího sídla dojížděky u nejmenších sídel až po minimálně třicetiminutový interval spojení mezi sídly s výrazným potenciálem dojížděky a velkými počty obyvatel. Jedná se o souhrnný interval, tj. na základě technologických možností nemusí být dodržen zcela striktně, ale může být realizován s mírnými odchylkami (jako vybrané důvody lze uvést například rozdíly jízdních dob mezi vlakem a autobusem, různé segmenty dopravní obsluhy apod.). **Jak již bylo zmíněno výše, následující měřítka jsou stanovena jako minimální pro obsluhu jádrové části obce³, přičemž snahou je dosažení lepších výsledků zejména tam, kde nabízí veřejná doprava atraktivní alternativu spojení, příp. uzpůsobení dle místních zvyklostí a uspokojivého potenciálu cestujících. [8]**

³ Z hlediska koncentrace obyvatelstva na katastrálním území obce.



Vzhledem k ekonomické náročnosti veřejné dopravy patrně nikdy nepůjde zcela komfortně obsloužit všechny obce, zejména ve velikostních kategoriích 0 – 99 a 100 – 299 (zde budou patrně vždy problematické minimálně víkendy a vybrané mimošpičkové části pracovních dnů). Z tohoto pohledu je pro vyhodnocení zajištění spojení nejen o víkendech (zejména v kategorii 100 – 299, byť je stanoven minimální standard o víkendu nulový, při splnění účelnosti vedených spojů by měl Plzeňský kraj usilovat i o víkendové spojení) stanovena návrhová prahová hodnota docházkové vzdálenosti z jádra dotčené obce k nejbližšímu bodu veřejné dopravy, který může standard četnosti dopravní obsluhy plnit, do **3 km (s případným přihlédnutím k místním podmínkám)**. V podmínkách Plzeňského kraje lze například zmínit obec Cekov v interakci s železniční zastávkou Kařez či obec Kakejcov v interakci s železniční zastávkou Mešno.

Z hlediska zajištění kvality dopravní obsluhy je nutné zmínit i skutečnost, že v případě problematiky veřejné dopravy nikdy nebude pro všechna sídla s podobným počtem obyvatel dosaženo úplné rovnosti v případě rozsahu nabídky dopravní obsluhy, což je dáno například trasováním linek mezi důležitými sídly s největším potenciálem. Některým menším obcím se tyto linky vyhýbají a ani není vhodné je přes ně vést (nedosažení kritéria přímosti trasy), případně taková sídla projíždějí (zejména u železniční dopravy a rychlejších segmentů dopravní obsluhy). Některými malými obcemi naopak přímo klíčové linky procházejí a obsluhují je, a tudíž v tomto kontextu mohou vybraná sídla profitovat ze své výhodné polohy na dopravní síti.

Je nutné také podotknout skutečnost, že dodržení standardů je přímo odvislé od finančních možností Plzeňského kraje. Zejména v případě ekonomické nestability nebo krize tak nemusí být standardy zcela naplněny, přičemž bude kladen důraz na to, aby spoje byly omezeny primárně tam, kde jsou vytíženy minimálně nebo nulově. Dále standardy nemusejí být naplněny v případě nepředvídatelných událostí, jejichž vznik není schopen Plzeňský kraj ovlivnit (např. nepříznivá epidemiologická situace a její následky).

4.1. Nadstandard dopravní obsluhy

Pro určení nadstandardního spojení je určena následující definice:

Za nadstandardní spojení bude považováno spojení, které vykazuje alespoň 4 z těchto 5 znaků:

- **spoj je nad rámec rozsahu minimálního standardu** uvedeného ve standardech dopravní obsluhy území,
- **spoj není potřeba z kapacitních důvodů**, kdy v daném časovém okamžiku existuje dostatečná kapacita pro přepravu cestujících, a to i jiným dopravním módem,
- **průměrná obsazenost spoje** (či odhad jeho přepravního potenciálu) **je nižší než 10 cestujících v období přepravní špičky či nižší než 5 cestujících v období přepravního sedla nebo existuje alternativa spoje** v blízké časové poloze či v docházkové vzdálenosti určené v kapitole 4, resp. poptávka cestujících reálně nedosahuje zmíněných hodnot,
- současně za nadstandardní spojení je považováno, je-li ze strany měst/obcí či jiných subjektů požadována **úprava trasy nad rámec standardů docházkové vzdálenosti** určené kap. 4,
- úprava časových poloh či spoj ve zcela odlišné časové poloze ve srovnání s dopravní koncepcí území ze specifických důvodů požadovaných městem/obcí či jiným subjektem.

V případě, že je spoj vyhodnocen jako nadstandard, bude takový spoj patrně navržen k vedení za podmínky, že subjekt, který jej požaduje zavést, vedení takového spoje plně uhradí a neznamená to překážky k vedení ostatních jiných spojů, které Plzeňský kraj zajišťuje.

V případě, že je splněno 2 až 3 z pěti těchto znaků, bude takový spoj patrně navržen k vedení za podmínky, že subjekt, který jej požaduje zavést, vedení takového spoje částečně uhradí (podíl úhrady



stanoví Plzeňský kraj, přičemž může být v rozmezí 0 % až 90 %) a neznámá to překážky k vedení ostatních jiných spojů, které Plzeňský kraj zajišťuje.



5. Železniční doprava v závazku veřejné služby

V současné době lze rozdělit osobní železniční dopravu na území Plzeňského kraje do tří základních kategorií dle jejího zajištění:

- osobní doprava v závazku veřejné služby – dálková doprava,
- osobní doprava v závazku veřejné služby – regionální doprava,
- osobní doprava v provozu na komerční riziko dopravců.

V rámci závazku veřejné služby operují na železniční síti na území Plzeňského kraje v současnosti dva dopravci, a to České dráhy, a. s. (dále jen ČD) a dále dopravce GW Train Regio.

V oblasti komerčních produktů není k době schválení dokumentu znám záměr vstupu některého z dopravců, byť v minulosti bylo možné tyto záměry pozorovat, a to dokonce vícekrát.

5.1. Popis stávajícího stavu

Plzeňský kraj staví základní dopravní obslužnost na páteřních spojích železniční dopravy, které do značné míry tvoří i spoje dálkové dopravy. Proto si dovoluje v dopravním plánu popsat i stav týkající se dálkové dopravy.

Dálková doprava

V současné době jsou na území Plzeňského kraje provozovány čtyři linky dálkové železniční dopravy v následujících provozních parametrech (všechny linky provozovány na principu integrálního taktového grafikonu):

- **Ex6 Praha – Plzeň – Cheb/Německo**
 - Praha – Plzeň takt 60 minut
 - Plzeň – Cheb takt 120 minut,
 - Plzeň – Německo takt 120 minut.
- **R16 Praha – Plzeň – Klatovy**
 - Praha – Plzeň – Klatovy: takt 60, okrajově 120 minut,
 - Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín 2 páry spojů
- **R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň**
 - Plzeň – České Budějovice: takt 120 minut,
- **R25 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most**
 - Plzeň – Most: takt 120 minut, okrajově 240 minut

Objednávka nadregionální dopravy, kterou je především chápána dálková doprava, je především v kompetenci MD ČR. **Přesto Plzeňský kraj objednává i některé spoje kategorie R jako doplněk k systému, jenž je vytvářen MD ČR, a tudíž má i přímý zájem na funkčnosti systému dálkové dopravy. Jedná se o následující spoje:**

- veškeré spoje kategorie R v úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín,
- vybrané spoje linky R16 v úseku Rokycany – Plzeň – Klatovy (v úseku Plzeň – Klatovy MD ČR zajišťuje v zásadě interval 120 minut, zbylé spoje objednává Plzeňský kraj),
- tři páry spojů kategorie R linky R25 Plzeň – Most ve spolupráci s Ústeckým krajem. Konkrétně se jedná o tyto spoje:
 - Plzeň (8:04) – Most,
 - Plzeň hl. n. (12:04) – Most,



- Plzeň hl. n. (18:04) – Most,
- Most – Plzeň hl. n. (7:52),
- Most – Plzeň (13:52),
- Most – Plzeň hl. n. (17:52).

Regionální doprava

Železniční linky Plzeňského kraje lze dělit na páteřní a doplňkové, které bezprostředně navazují na páteřní linky. Z hlediska funkce dopravního systému jsou jak páteřní, tak doplňkové linky železniční dopravy páteří celého systému veřejné dopravy Plzeňského kraje, jak Plzeňský kraj uvažuje ve svém dopravním plánování.

Páteřní linky
<ul style="list-style-type: none"> • P1 (hranice kraje -) Horažďovice předměstí – Plzeň – Planá u Mariánských Lázní (-hranice kraje) • P2 (hranice kraje -) Kařez – Rokycany – Plzeň – Klatovy • P3 Plzeň – Domažlice město • P4 Plzeň – Žihle (-hranice kraje)
Doplňkové linky
<ul style="list-style-type: none"> • P11 Horažďovice předměstí – Sušice – Klatovy • P12 Nepomuk – Kasejovice (-hranice kraje) • P13 Plzeň – Pňovany – Bezručice • P14 Tachov – Planá u Mar. Lázní • P21 Rokycany – Příkosice – Nezvěstice* • P22 Plzeň – Chrást u Plzně – Radnice • P23 Klatovy – Domažlice • P24 Železná Ruda-Alžbětín – Klatovy • P31 Nýřany – Heřmanova Huť* • P32 Staňkov – Poběžovice • P33 Domažlice – Poběžovice – Bělá n R. – Bor – Tachov • P34 Domažlice – Furth im Wald • P41 Kralovice – Kožlany (-hranice kraje) • Turistický vlak Plzeň – Bělá nad Radbuzou

* linky v příměstské oblasti Plzně, v budoucnu možné prodloužení většího množství spojů přímo do/z Plzně

Seznam železničních linek Plzeňského kraje

Vzhledem ke stavu železniční infrastruktury v oblasti Plzeňského kraje není v současnosti možné, aby všechny výše jmenované linky mohly plnit úlohu kvalitní páteře v oblasti. V takovém případě jsou adekvátně doplňovány veřejnou linkovou dopravou.

5.2. Linky a jejich rozvoj

Předpokládaný rozvoj linek je opět rozdělen opět na dálkovou a regionální dopravu

Dálková doprava



Plzeňský kraj předpokládá následující vývoj objednávky u jednotlivých dálkových linek (s využitím materiálů MD ČR):

Ex6 + R16 Praha – Plzeň – Cheb/Německo/Klatovy

- v současné době po dokončení modernizace III. tranzitního železničního koridoru v úseku Rokycany – Plzeň jsou u linky Ex6 pro Plzeňský kraj důležité uzly v minutu X:00 v žst. Plzeň hl. n. (I. přepravní segment), v případě linky R16 těsný uzel v minutu X:30 v žst. Rokycany a v X:30 Klatovy. U linky Ex6 je pro regionální návaznosti klíčový i uzel v L:00 v žst. Planá u Mar. Lázní, který však není vhodné z hlediska regionální dopravy více rozvolňovat – tj. zachování stávajícího stavu,
- v případě I. segmentu dálkových vlaků (Praha – Plzeň bez zastavení) předpokládá MD ČR interval 60 minut v úseku Plzeň – Praha a 120 minut v úsecích Plzeň – Domažlice a Plzeň – Cheb. To je v zásadě v souladu s plány Plzeňského kraje, **v případě trati Plzeň – Domažlice je však s ohledem na minimalizaci negativních dopadů velmi vytížená regionální doprava nutné nalézt v krátkodobém horizontu optimální řešení. Zde Plzeňský kraj proto očekává akceptaci zastavení vlaků kategorie Ex v jednom až třech mezilehlých bodech** (Holýšov, Staňkov a Stod – body seřazeny dle priority od nejdůležitějšího po méně důležité) **mezi Plzní a Domažlicemi** (MD dle přání Plzeňského kraje již realizuje toho času zastavení v Holýšově, zastavení v Holýšově však po dokončení rekonstrukce trati Plzeň – Domažlice MD neplánuje dále zachovat). **V úsecích Plzeň – Domažlice a Plzeň – Cheb je Plzeňský kraj ochoten zvážit doplnění nadregionální nabídky vlaků dalšími vlaky kategorie Sp do souhrnného intervalu cca 60 minut minimálně ve špičkových obdobích (v úseku Plzeň – Mariánské Lázně je tento model v zásadě již funkční).**
- u I. přepravního segmentu (linka Ex6) je pro Plzeňský kraj je účelné dosažení co nejtěsnějších uzlů Plzeň v X:00, Planá u Mar. Lázní X:00 a Domažlice X:00 (v budoucnu zřejmě X:30), z tohoto pohledu není možné souhlasit s případným přesunem křižování vlaků linky Ex6 do Mariánských Lázní, což rozvolní přestupní vazby v Plané u Mar. Lázní, může snížit stabilitu návaznosti na linku R11 v Plzni a způsobit problémy při konstrukci tras Tachov – Planá u Mar. Lázní.
- II. přepravní segment (linka R16) by měl být veden v trase Praha – Plzeň – Klatovy, mezi Plzní a Prahou se zastavovací politikou ve stávajících bodech. MD ČR předpokládá základní interval 120 minut, 60 minut mezi Plzní a Prahou ve špičkových obdobích. **Plzeňský kraj by nejlépe v celém úseku Plzeň – Praha uvítal co nejpravidelnější interval 60 minut celodenně a celotýdenně vzhledem k návaznostem v uzlech Rokycany a Klatovy (oba minuta X:30).** V úseku Plzeň – Klatovy je racionální k vytvoření pravidelného uzlu X:30 v Klatovech vést co nejvíce vlaků v souhrnném intervalu 60 minut (**Plzeňský kraj již nyní s ohledem na svou objednávku realizuje**),
- u linky R16 jsou klíčové uzly X:30 Rokycany a X:30 Klatovy,
- za účelem bezproblémového průvozu II. segmentu dálkové dopravy (příp. možnosti komfortního přestupu v ose Praha – Klatovy mezi vlaky R a Sp) podporuje Plzeňský kraj infrastrukturní opatření vedoucí k mírnému zkrácení jízdních dob v úseku Rokycany – Plzeň – Chlumčany u Dobřan o cca 2-4 minuty oproti stávajícímu stavu,
- po rozdělení na II segmenty dálkové dopravy se zvažuje a jedná o možnostech zachování vedení přímých vlaků Praha – Železná Ruda; Plzeňský kraj sleduje i v budoucí objednávce



možnost průjezdu vlaků skrz uzel Klatovy včetně linky R16 v kombinaci s možností vytvoření přímého ramene vlaků Klatovy – Plattling.
R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň
<ul style="list-style-type: none"> • nepředpokládají se výraznější koncepční změny, • je možné očekávat rozlomení vozebního ramene se zajištěním vzájemných přestupních vazeb rozlomených ramen v železniční stanici České Budějovice, což může mít pozitivní vliv na plnění jízdního řádu linky, která stejně v dlouhé relaci Plzeň – Brno není konkurenceschopná – Plzeňský kraj v zásadě akceptuje, • v budoucnu sleduje Plzeňský kraj variantu s křižováním rychlíků linky R11 v železniční stanici Horažďovice předměstí, což podporují projekční záměry pro trať Plzeň – České Budějovice (<i>Ministerstvo dopravy ČR k tomuto uvádí, že tuto skutečnost zatím však nemůže jednoznačně potvrdit</i>) • v krátkodobém a střednědobém horizontu se ani neočekává zkrácení intervalu na 60 minut – klíčové pro silně vytíženou příměstskou dopravu, jinak by nebyl umožněn její komfortní průvoz, po zlepšení parametrů infrastruktury (zdvoukolejnění úseku Plzeň – Nepomuk) však Plzeňský kraj zkrácení intervalu do značné míry podporuje, • dokud nebude zároveň provedeno výraznější zkvalitnění infrastruktury, nejsou žádoucí jakékoli posuny tras dálkové dopravy.
R25 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most
<ul style="list-style-type: none"> • je nejméně vytíženou dálkovou linkou Plzeňského kraje, přesto pro spojení na severní Plzeňsko a do Ústeckého kraje má linka klíčový význam (neexistuje jiná systémová nabídka spojení), • Plzeňský kraj by však uvítal kompletní převzetí financování této linky MD ČR a doplnění spojů do úplného taktu 120 minut celotýdenně a celodenně, • na území Ústeckého kraje je možné plně zvážit komplexní systémovou změnu na rozlomení ramene Žatec – Chomutov – Most na dvě ramena, a to Žatec – Chomutov – Jirkov a Žatec-Postoloprty – Most (z/do Plzně zřejmě zdvojená souprava vzhledem k dělení na dvě ramena v Žatci, příp. přestup v Žatci na jedno z ramen). Tento návrh se týká však především přepravních potřeb na území Ústeckého kraje.

V současné době nepředpokládá Plzeňský kraj, zavedení žádné nové linky dálkové dopravy, a to ani v krátkodobém a střednědobém horizontu. Důraz bude kladen ve spolupráci s MD ČR na rozvoj stávajících dálkových linek.

V případě výrazného zlepšení kvality drážní infrastruktury a zvýšení časové konkurenceschopnosti železnice by však z pohledu Plzeňského kraje byla zajímavá např. linka dálkové dopravy **Praha – Písek – Strakonice – Sušice**, jelikož by zajistila nejen kvalitnější napojení Sušicka na Jihočeský kraj (zejména města Sušice a Písek s možností zlepšení dostupnosti Českých Budějovic), ale též na Prahu, kam v mnohých případech oblast Sušicka spadáje výrazněji než na Plzeň. To však vzhledem k plánu investic zřejmě nelze očekávat jak v krátkodobém, tak střednědobém horizontu.

V dlouhodobém horizontu pak podoba dálkové dopravy závisí na rozvoji železniční sítě a vývoji přepravních vztahů.

Regionální doprava

V budoucích letech bude Plzeňský kraj požadovat prioritně zvýšení kvality železniční infrastruktury tam, kde je to účelné a kde bude moci železniční doprava vytvořit kvalitní páteř dopravní obsluhy



regionu. V případě splnění požadovaných infrastrukturních opatření se železniční doprava stane funkční páteří dopravní obslužnosti oblasti a dojde k úpravě veřejné linkové dopravy. Prvním místem, kde byly již učiněny významnější změny, je oblast Rokycanska po dokončení modernizace trati mezi Rokycany a Plzní.

Pro jednotlivé linky je základem předpokládaného provozu popis v kartách tratí, které jsou přílohou tohoto dokumentu. Základní rozvojové možnosti, které Plzeňský kraj předpokládá sledovat, jsou uvedeny v tabulce níže (zde pouze dílčí nejkličovější opatření pro budoucí rozvoj, v kartách tratích detailněji):

Páteřní linky
<ul style="list-style-type: none"> • P1 (hranice kraje -) Horažďovice předměstí – Plzeň – Planá u Mariánských Lázní (-hranice kraje) <ul style="list-style-type: none"> ○ vedení osobních vlaků Horažďovice předměstí – Plzeň, Blovice – Kozolupy a spěšných vlaků Plzeň – Cheb – K. Vary ○ v případě ramene do Horažďovic předměstí posouzen rozlomení ramene osobních vlaků v Nepomuku, ○ rozšiřování provozu je velmi podmíněno zkvalitněním infrastruktury, ○ v případě elektrizace trati 180 propojení s linkou P3. • P2 (hranice kraje -) Kařez – Rokycany – Plzeň – Klatovy <ul style="list-style-type: none"> ○ od 12/2021 provoz v souladu se smlouvou zadanou dle nabídkového řízení, ○ plné provozní propojení úseku Beroun – Plzeň a Plzeň – Klatovy. • P3 Plzeň – Domažlice město <ul style="list-style-type: none"> ○ řešení rozsahu dopravy, který neodpovídá příměstskému charakteru úseku, ○ rekonstrukce a elektrizace trati vč. části v nové stopě, ○ následně provozní propojení zřejmě s linkou P1. • P4 Plzeň – Žihle (-hranice kraje) <ul style="list-style-type: none"> ○ řešení zvýšení kapacity infrastruktury pro lepší možnosti využití v příměstské dopravě, ○ posouzení elektrizace části tratě nebo provozu vozidel s alternativními pohony
Doplňkové linky
<ul style="list-style-type: none"> • P11 Horažďovice předměstí – Sušice – Klatovy <ul style="list-style-type: none"> ○ od 12/2023 provoz v souladu se smlouvou zadanou dle nabídkového řízení, ○ posouzení elektrizace úseku Horažďovice předměstí – Sušice s možností využití vlečkového systému ve městě Sušice, ○ posouzení zkrácení jízdních dob a případného zvýšení kapacity tratě • P12 Nepomuk – Kasejovice (-hranice kraje) <ul style="list-style-type: none"> ○ posouzení zkrácení jízdních dob a případného zvýšení kapacity tratě • P13 Plzeň – Pňovany – Bezručice <ul style="list-style-type: none"> ○ posouzení zkrácení jízdních dob a případného zvýšení kapacity tratě ○ posouzení provozu vozidel s alternativními pohony • P14 Tachov – Planá u Mar. Lázní <ul style="list-style-type: none"> ○ posouzení zkrácení jízdních dob a případného zvýšení kapacity tratě ○ posouzení elektrizace části tratě nebo provozu vozidel s alternativními pohony • P21 Rokycany – Příkosice – Nezvěstice <ul style="list-style-type: none"> ○ posouzení případného zvýšení kapacity tratě v úseku Rokycany – Mirošov, ○ posouzení zvýšení podílu vedení přímých vlaků do/z Plzně přes Rokycany ○ posouzení elektrizace části tratě nebo provozu vozidel s alternativními pohony • P22 Plzeň – Chrást u Plzně – Radnice <ul style="list-style-type: none"> ○ posouzení zkrácení jízdních dob a případného zvýšení kapacity tratě



<ul style="list-style-type: none"> ○ posouzení elektrizace části tratě nebo provozu vozidel s alternativními pohony ● P23 Klatovy – Domažlice <ul style="list-style-type: none"> ○ od 12/2023 provoz v souladu se smlouvou zadanou dle nabídkového řízení, ○ posouzení zkrácení jízdních dob a případného zvýšení kapacity tratě ● P24 Železná Ruda-Alžbětín – Klatovy <ul style="list-style-type: none"> ○ zvážení řešení propojení linky s vlaky Klatovy – Plattling a implementace z toho plynoucích opatření ○ posouzení elektrizace části tratě nebo provozu vozidel s alternativními pohony ● P31 Nýřany – Heřmanova Huť <ul style="list-style-type: none"> ○ posouzení přímého vedení vlaků do/z Plzně, ○ posouzení zkrácení jízdních dob a případného zvýšení kapacity tratě ○ posouzení elektrizace části tratě nebo provozu vozidel s alternativními pohony ● P32 Staňkov – Poběžovice <ul style="list-style-type: none"> ○ posouzení zkrácení jízdních dob a případného zvýšení kapacity tratě ○ posouzení elektrizace části tratě nebo provozu vozidel s alternativními pohony ● P33 Domažlice – Poběžovice – Bělá n R. – Bor – Tachov <ul style="list-style-type: none"> ○ posouzení zkrácení jízdních dob a případného zvýšení kapacity tratě ● P34 Domažlice – Furth im Wald <ul style="list-style-type: none"> ○ předpoklad zajištění provozu dle možností německého partnera ● P41 Kralovice – Kožlany (-hranice kraje) <ul style="list-style-type: none"> ○ nekladeny nároky ● Turistický vlak Plzeň – Bělá nad Radbuzou <ul style="list-style-type: none"> ○ udržení provozuschopnosti úseku Svojsín – Bor

Níže uvedená tabulka dále shrnuje provozní charakteristiky linek zejména v krátkodobém a střednědobém horizontu

Tabulka shrnuje předpokládané provozní charakteristiky železničních linek v Plzeňském kraji v krátkodobém a střednědobém horizontu.

Linka	Základní předpokládaný interval (především krátkodobý a střednědobý horizont)
P1 (trať 178, 191)	<p>V příměstských úsecích u Plzně se předpokládá souhrnný interval až 20-30 minut ve špičkách, 60 minut mimo špičku. Na úsecích dále vzdálenějších od plzeňské aglomerace interval 60 až 120 minut.</p> <p>Možná realizace části výkonů Sp vlaky – v případě trati 190 doplněk dálkové dopravy ve špičkách, na trati 170 CH pak v úseku Pňovany – Planá výlučně kategorie vlaků Sp kooperujících s dálkovou dopravou („pomalá“ vrstva Os je atraktivní pro mnohem méně cestujících, výrazně méně efektivní než vlaky kategorie Sp). Možné vedení vlaků až do/ze Strakoníc.</p>
P2 (trať 170)	<p>V příměstských úsecích u Plzně se předpokládá souhrnný interval až 20-30 minut ve špičkách, 60 minut mimo špičku. Na úsecích dále vzdálenějších od plzeňské aglomerace interval 60 minut, okrajově 120 minut. Souhrnný interval zejm. v úseku Klatovy – Plzeň může být počítán i se zahrnutím linky R16.</p> <p>Dokud nedojde ke zdvoukolejnění tratě Plzeň – Klatovy či k výraznějšímu kvalitativnímu zlepšení traťových poměrů, je nutné kalkulovat s ovlivněním dálkovou dopravou a nutností spolupráce regionální a dálkové dopravy ve věci zastavovací politiky.</p>



Linka	Základní předpokládaný interval (především krátkodobý a střednědobý horizont)
	Část výkonů je realizována dálkovou dopravou v objednávce Plzeňského kraje (linka R16). I nadále Plzeňský kraj uvažuje o provozu alespoň dvou párů přímých vlaků Plzeň – Železná Ruda. Možný provoz sezonních a víkendových přímých Sp vlaků Plzeň – Železná Ruda,
P3 (trať 180)	V příměstských úsecích u Plzně se předpokládá až interval 20-30 minut ve špičkách, 60 minut mimo špičku. Na úsecích dále vzdálenějších od plzeňské aglomerace interval 60 minut, okrajově 120 minut. Realizace části výkonů Sp vlaky je zvažována.
P4 (trať 160)	Interval 60 minut ve špičkách, 120 minut v dopravním sedle. Zavedení kratšího intervalu na příměstském úseku u Plzně je limitováno kapacitou dopravní cesty – toto je nutné řešit. V úseku Plasy – Žihle se může jednat o jednotlivé spoje. Potřeba vedení spojů kategorie R ve dvouhodinovém taktu celodenně a celotýdenně, ve střednědobém a dlouhodobém horizontu případně sledováno doplněním nabídkou Sp vlaků.
P11 (trať 185, východní část)	V úseku Klatovy – Sušice sledován základní interval 60 minut, mimo špičku 120 minut. V navazujícím úseku Sušice – Horažďovice předměstí bude zvážena vozba přípojných vlaků ke každému spoji kategorií R a Sp (minimální přestupní doby v žst. Horažďovice předměstí), návaznosti na vlaky kategorie Os budou jako doplňující. V souhrnu je zvažováno vedení až 3-4 spojů za 120 minut ve špičkách (možné nepravidelnosti). Možné vedení vlaků až do/ze Strakonice.
P12 (trať 192)	Interval až 60 – 120 minut ve špičkách, 120 – 240 minut v dopravním sedle. O víkendech základní interval 120 - 240 minut. Vzájemná kooperace s veřejnou linkovou dopravou. Přizpůsobení účelové dopravě do zaměstnání a škol vzhledem k řídkému intervalu.
P13 (trať 177)	Základní interval 120 minut, případné rozšiřování na základě vývoje poptávky a rozvoje infrastruktury.
P14 (trať 184)	Interval až 60 minut ve špičkách, 60 až 120 minut v dopravním sedle.
P21 (trať 175)	V úseku Rokycany – Příkosice postupné dosažení intervalu 30 minut ve špičkách, 60 minut v dopravním sedle. V úseku Příkosice – Nezvěstice interval až 60 minut ve špičkách, 120 minut v dopravním sedle.
P22 (trať 176)	Interval až 60 minut ve špičkách, 120 minut v dopravním sedle. Na základě vývoje poptávky a stavu infrastruktury možný vývoj až k intervalu 30 minut (zejména v úseku Plzeň hl.n. – Chrást u Plzně zastávka).
P23 (trať 185, západní část)	Interval až 60 minut ve špičkách, 120 minut v dopravním sedle. S ohledem na možnosti infrastruktury je u této trati velmi obtížné dosáhnout pravidelných intervalů, proto reálně ve špičce je interval zpravidla 60 – 120 minut a v sedle 120 – 180 minut.
P24 (trať 183, jižní část)	Interval až 60 minut ve špičkách (výhledově dle vývoje poptávky až 30 minut v úseku Klatovy – Nýrsko), 120 minut v dopravním sedle. Provoz sezonních a víkendových přímých Sp vlaků Plzeň – Železná Ruda-Alžbětín a přímých vlaků R Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín.
P31 (trať 181)	Interval až 60 minut ve špičkách (výhledově až 30 minut), 120 minut v dopravním sedle.
P32 (trať 182)	Základní interval 120 minut V případě příznivých podmínek a zlepšení stavu infrastruktury trati 180 rozšíření provozu a možnost vedení přímých vlaků Plzeň – Horšovský Týn – Poběžovice a dále zkrácení intervalu.
P33 (trať 184)	Interval až 60 minut ve špičkách (v úsecích Domažlice – Poběžovice a Tachov – Planá u Mar. Lázní předpoklad tohoto intervalu v širších obdobích, na zbývajících úsecích spíše



Linka	Základní předpokládaný interval (především krátkodobý a střednědobý horizont)
	ojediněle), 120 minut v dopravním sedle. Přechodně interval až 240 minut v méně zatížených úsecích.
P34 (trať 180, přeshraniční část)	Jednotlivé spoje (předpoklad intervalu 120 minut dálkové dopravy, která pro přeshraniční dopravu i v rámci regionu by měla postačovat jako základ),
P41 (trať 162)	Neintervalový občasný provoz. Nelze garantovat budoucí objednávku.
Turistický vlak	Provoz 1 páru vlaků v sobotu či o víkendech v letní sezóně.

5.3. Modernizace vozového parku

V případě elektrické trakce kraj předpokládá, že k prosinci 2021 **bude vozový park téměř kompletně modernizován**. Pouze minoritní část souprav bude zřejmě se starším datem výroby.

V období plánu dopravní obslužnosti bude potřeba **řešit situaci na trati Plzeň – Domažlice a na přilehlých tratích**, kde vlivem modernizace bude účelné zvážit další pořízení elektrických jednotek nebo dokonce jednotek alternativními pohony (typicky BEMU)

Na tratích nezávislé trakce se i nadále předpokládá provoz vozidel s klasickým naftovým pohonem, avšak Plzeňský kraj bude usilovat o **obnovu vozového parku a nelze vyloučit ani využití alternativních pohonů (viz. např. kapitola 5.2 – ve fázi posuzování)**.

Mezi klíčové parametry, které budou posuzovány při výběru vozidel, patří například **(jedná se pouze o výběr parametrů)**:

- trakce,
- obsaditelnost vozidel,
- splnění norem TSI (zejména u nových vozidel),
- čas úvratí (schopnost úvratí v čase),
- uspořádání interiéru (v regionální dopravě preferováno velkoprostorové),
- bezbariérovost,
- konstrukční rychlost vozidel s ohledem na možnosti infrastruktury,
- možnosti využití rychlostních profilů pro různé nedostatky převýšení,
- z výše uvedených bodů plyne též dodržení návrhového jízdního řádu (tj. schopnost dodržet požadované jízdní doby),
- minimální měrný výkon soupravy při jejím obsazení cestujícími,
- minimální podíl hnacích náprav,
- zavírání a počet dveří,
- brzdové systémy,
- možnost vícečlenného řízení,
- spojování vozidel,
- akustický a informační systém,
- a další.



Linka	Současný vozový park a budoucí předpoklady
P1 (trať 178, 191)	V současnosti jsou na linku nasazena částečně již nová vozidla (9 ks) a soupravy s rekonstrukcí interiéru (2 ks), během roku 2021 mají být dodána další nová vozidla (4 ks), což pokryje plnou turnusovou potřebu linky včetně územních přesahů do Jihočeského a Karlovarského kraje.
P2 (trať 170)	Nasazení moderních elektrických jednotek s ohledem na uzavřené nabídkové řízení od 12/2021.
P3 (trať 180)	Na vlaky jsou místo klasických souprav primárně již nasazeny nové motorové vozy RegioShark řady 844 (kromě dvou párů špičkových spojů v pracovní dny), kterých je celkem devět, v provozu však zůstávají dvě klasické soupravy. Při zahuštění provozu se předpokládá též použití dalších vozidel. Další obnovu vozidel lze očekávat s elektrizací tratě v horizontu 5 – 10 let v souvislosti se změnou trakce.
P4 (trať 160)	Na vlaky jsou nasazovány modernizované motorové vozy či jednotky řad 842 a 844 (RegioShark), příp. přívěsné či řídicí vozy. V budoucnu se očekává obměna modernějšími motorovými vozidly a především sjednocení vozového parku.
P11 (trať 185, východní část)	V současnosti jsou nasazovány na vlaky motorové vozy či jednotky řady 810, 814 (Regionova), 842 a případně přívěsné vozy. V budoucnu se očekává obměna modernějšími motorovými vozidly, a to od 12/2023.
P12 (trať 192)	Vlaky jsou plně zajištěny vozidly řady 814, a to zřejmě do roku 2029.
P13 (trať 177)	Vlaky jsou plně zajištěny vozidly řady 814, v letní sezoně i zdvojeně. V budoucnu se očekává obměna modernějšími vozidly.
P14 (trať 184)	Provoz je plně zajištěn vozidly řady 810 nebo 814. V budoucnu se očekává obměna modernějšími vozidly.
P21 (trať 175)	V úseku Rokycany – Příkosice je většina vlaků zajištěna vozidlem řady 814 (Regionova), vozidly řady 810 je zajištěn provoz na úseku Příkosice – Nezvěstice a posilové spoje na úseku Rokycany – Příkosice. V budoucnu se očekává obměna modernějšími vozidly.
P22 (trať 176)	V současnosti je většina vlaků zajištěna vozidlem řady 814 (Regionova). V budoucnu se očekává obměna modernějšími vozidly.
P23 (trať 185, západní část)	V současnosti jsou nasazovány na vlaky motorové vozy řady 810, 814 (Regionova), 842 a případně přívěsné vozy. V budoucnu se očekává obměna modernějšími motorovými vozidly, a to od 12/2023.
P24 (trať 183, jižní část)	V současnosti jsou nasazovány na vlaky motorové vozy řady 810, 814 (Regionova), 842, případně přívěsné vozy a klasické soupravy. V budoucnu se očekává obměna modernějšími vozidly takovými, které zajistí i možnost provozu na německé straně. Klasické soupravy lze případně očekávat pouze na sezónních a víkendových Sp vlacích Plzeň – Železná Ruda-Alžbětín, či v případě dohody s MD ČR a dosažení požadovaného grafikonu u přímých R Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín.
P31 (trať 181)	Provoz je plně zajištěn vozidly řady 814 (Regionova). V budoucnu se očekává obměna modernějšími vozidly.
P32 (trať 182)	V současnosti provoz zajišťují motorové vozy řady 810. V budoucnu se očekává obměna modernějšími vozidly.
P33 (trať 184)	Provoz je zajišťován vozidly řady 810, 814 (Regionova). V budoucnu se očekává obměna modernějšími motorovými vozidly.
P34 (trať 180, přeshraniční část)	V současnosti provoz zajišťují německé motorové vozy a tento model vozby lze zřejmě považovat za stabilizovaný.
P41 (trať 162)	Vzhledem k uvažovanému rozsahu provozu nebude objednatel klást vysoké požadavky na kvalitu vozového parku, přičemž udržení a model provozu závisí především na postoji Středočeského kraje.
Turistický vlak	Provoz vozidlem z linky R25, v budoucnu dle konkrétního smluvního zajištění.



5.4. Mezikrajský a mezinárodní přesah

Územní přesah linek **P1** a **P11** do Strakonice je v objednávce Plzeňského kraje přičemž na základě uzavřené veřejnoprávní smlouvy dochází k finančnímu vyrovnání s Jihočeským krajem.

V případě linky **P1** západ Plzeň – Planá (-hranice kraje) je aktuálně smluvní vztah každého z krajů uzavřen přímo na jeho hranice. Do budoucna se předpokládá společné zadání.

U linky **P12** Nepomuk – Kasejovice (-hranice kraje) (trať 191) je objednatelem Jihočeský kraj, přičemž na základě uzavřené veřejnoprávní smlouvy dochází k finančnímu vyrovnání s Plzeňským krajem.

Linka **P2** Beroun – Klatovy je v objednávce Plzeňského kraje (od 12/2021), přičemž na základě uzavřené veřejnoprávní smlouvy dochází k finančnímu vyrovnání se Středočeským krajem.

Linka **P41** Kralovice – Kožlany (-hranice kraje) je v objednávce Středočeského kraje, přičemž na základě uzavřené veřejnoprávní smlouvy dochází k finančnímu vyrovnání Plzeňským krajem. Zde nelze zaručit stabilní objednávku železniční dopravy.

V případě přeshraniční dopravy je dále Plzeňský kraj objednatelem linky **P34 Domažlice – Furth im Wald – Schwandorf** ve své územní působnosti. Zde je předpokládáno společné řešení s německou stranou, kdy tyto výkony zřejmě ve výhledu nově objedná čistě německá strana za přispění Plzeňského kraje.

Další linkou je linka **P24 Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín**, kde je předpokládáno v budoucnu společné řešení s německou stranou. V trasách linek P2 a P24 jsou zároveň vedeny vlaky linky **R16 Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda** ve společné objednávce MD ČR a Plzeňského kraje (předpokládáme pokračování společného projektu). Dále je v ose Plzeň – Železná Ruda veden jeden pár turistických spěšných vlaků (objednávka Plzeňského kraje, předpokládáme pokračování tohoto produktu).

Linka **R25 Plzeň – Most** je společným produktem MD ČR, Ústeckého kraje a Plzeňského kraje. Každý objednatel má s dopravcem uzavřenou separátní smlouvu, jíž plnění podléhá.

V budoucnu pro kontrakty přes hranice krajů nebo mezinárodní kontrakty Plzeňský kraj předpokládá využití institutů zejména společných smluv více objednatelů s dopravcem nebo dohrazování výkonů na základě veřejnoprávních smluv mezi objednateli. Na základě zkušeností a aktuálních legislativních možností mohou být však použity i jiné modely, a to i v případě změny stávajících smluvních ujednání.



6. Veřejná linková doprava v závazku veřejné služby

Historie

Plzeňský kraj je specifický svou velkou rozlohou a řídkým osídlením. To zvyšuje náklady na trasování autobusových linek oproti jiným krajům, kde je mnohem vyšší počet středně velkých měst. I proto je Plzeňský kraj specifický poměrně vysokým množstvím velmi dlouhých příměstských linek, které jedou skrze menší města a vesnice (zejména v oblasti Šumavy, Českého lesa a tzv. vnitřní periferie Bezručicka, Manětínska a Radnicka). Často jde o oblasti neúspěšně dosídlené po II. světové válce či bojující s postupným vysídlováním od 90. let.

Po roce 1989 patřil Západočeský kraj k jedním z mála, kde si dominantní vliv udržel jeden podnik ČSAD, který nebyl rozdělen na menší okresní dopravce. Změna nenastala ani po rozdělení krajů na Plzeňský a Karlovarský v roce 2001, a tak do 13. června 2020 měl největší podíl (přes 90 procent) na výkonech objednávaných Plzeňským krajem dopravce ČSAD autobusy Plzeň a.s. (nástupce ČSAD Plzeň, n.p, později s.p.). U zbylých dopravců byly podíly výrazně nižší.

Velká změna v přeskupení sil dopravců **nastala k 14. 6. 2020** s výjezdem dopravce vzešlém z veřejné zakázky na autobusové dopravce (celky Severa a Jih). Zakázka byla rozdělena na dva celky – Sever a Jih. Od 14. 6. 2020 zajišťuje dopravu v závazku veřejné služby Plzeňského kraje dopravce **ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY**. Další výkony, avšak jen minimálního rozsahu, jsou objednávány u Plzeňských městských dopravních podniků a dále skrze mezikrajské smlouvy u dopravců: TRANSDEV STŘEDNÍ ČECHY, LEXTRANS BUS, ČSAD STTRANS a ČSAD Autobusy České Budějovice. Mezikrajské výkony jsou odvislé od smluv v krajích, kde mají dopravci primárně svoji objednávku. Tyto výkony mohou být po dobu platnosti Plánu dopravní obslužnosti rozšířeny, sníženy, převedeny pod jiné dopravce, případně v případě rozšíření též rozšířeny o jiné dopravce v dotčených krajích. Jde například o Dopravní společnost Ústeckého kraje, která zajíždí na samý okraj styku Plzeňského a Ústeckého kraje, avšak dosud⁴ tato oblast není propojena.

Se změnou společenských poměrů v roce 1989 souvisí též velmi radikální **rušení dálkových mezikrajských linek**, kterými byl Plzeňský kraj protkán. Dálkové linky byly trasovány nejen do Prahy, ale ve velkém množství též do krajského města a pomáhaly nejen zlepšovat základní dopravní obslužnost jednotlivých obcí, ale též zabezpečovat velkou měrou mezikrajské spojení (zpravidla byly tvořeny několika páry spoji vždy ráno a odpoledne tam i zpět v obou směrech, a to celotýdenně).

S ukončením podpory dálkových autobusových linek (na rozdíl od dálkové vlakové dopravy) Ministerstva dopravy došlo mezi lety 1995 a 2005 k velkému rušení dálkových linek, což zhoršovalo dopravní obslužnost mnoha obcí (např. Černošín přišel zrušením dálkových linek z Plzně na Mariánské Lázně o cca 50 procent spojů), přičemž kolem roku 2010 se situace stala tristní. Prakticky zmizelo propojení do Středočeského kraje v části Brd či na Šumavě na Stachy či Kvildu. Jde přitom o relace, kde neexistuje např. alternativní drážní doprava **Od roku 2010 Plzeňský kraj dálkové mezikrajské linky ve velkém podporuje**, případně v případě nedohody s dopravcem a dalšími kraji, nahrazuje spoje (jsou-li vytížené) spoji v ZVS Plzeňského kraje. Náhrada v části trasy, ač je kvůli zabezpečení dopravy nezbytná, je nákladná s celkově nižšími tržbami, efektivnější je zachování celé dálkové linky⁵. Důkazem úspěšné spolupráce je například relace **Plzeň – Karlovy Vary** či **Plzeň – Rožmitál pod Třemšínem**. Plzeňský kraj by postupně rád obnovil řadu mezikrajských spojení v tradičních relacích, podrobněji toto bude

⁴ Stav březen 2021.

⁵ Samozřejmě v případě, že linka nejedí zcela prázdná, nebo v souběhu v podobných časech jako jiné spoje objednávané Plzeňským krajem či Ministerstvem dopravy.



popsáno v kapitolách níže. Klíčová je však domluva s ostatními kraji po trase linky a dopravci, zejména jde-li o financování a akceptaci jednotlivých tarifů.

Než budou charakterizovány jednotlivé oblasti, je nutné si představit autobusovou dopravu Plzeňského kraje jako celek.

Modernizace dopravního modelu

Od roku 2014 probíhala v linkové dopravě **postupná optimalizace jízdních řádů**, které do té doby měly základ v jízdních řádech z 80. let 20. století, tedy z doby největšího rozmachu dopravních závodů ČSAD, byť po výrazné redukci z 90. let.

Redukce z 90. let pod taktovkou okresních úřadů zrušila nejen mnoho mezikrajských relací, ale též leckdy nelogicky mnoho meziokresních spojení, v některých oblastech zůstaly spoje, které zabezpečovaly spojení např. do spádového města jen ráno, odpoledne díky absenci přestupů spojení nebylo spojení možné atd. Rovněž byly většinou **rušeny večerní či víkendové spoje**, což leckdy vedlo k omezení dojížděky např. jen na ranní směnu (nebo i s možností dostání na odpolední, ale již ne z ní). Spoje byly vedeny zpravidla, s výjimkou okolí velkých měst, jen v základním systému ČSAD, tj. dva páry spojů ráno (do spádové obce na pátou a půl osmou), jeden pár spojů dopoledne, a dva páry spojů odpoledne (zpravidla mezi druhou a třetí hodinou a mezi čtvrtou a pátou hodinou). Leckdy spoje **nebyly vůbec navázány na další linky např. do okresních či spádových měst**. Takto například linka 490430 Černošín – Bor většinou spojů neměla návaznost do Tachova či Stříbra a její vytíženost se za den počítala kromě školních dětí v jednotkách kusů cestujících. Řada spojů také **neměla návaznost na drážní dopravu**, neboť v minulosti leckdy ke každému vlaku ČSD jel jeden či více autobusů ČSAD. Na druhou stranu zvládly tehdejší linky uspokojit přepravní potřeby obyvatel větší měrou, což však bylo do značné míry dáno tehdejším životním stylem a ekonomickými možnostmi obyvatel.

S novými dopravními řešeními po roce 2014 se autobusová doprava uzpůsobuje moderním potřebám obyvatel (například výstavba nových supermarketů, zánik původních a výstavba nových průmyslových zón, stárnutí populace, rozměňování začátků a konců pracovní doby, zánik okresních nemocnic, dojížděka až na 9. hodinu ranní, zánik obchodů a zdravotních středisek v menších obcích, dojížděka na delší vzdálenosti, růst kupní síly obyvatelstva atd.).

Základním kamenem příměstské linkové dopravy je:

- pravidelný interval
- návaznost do spádových měst (v kraji se silnou monocentrickou dojížděkou by měly být jízdní řády vždy navázány tak, aby byla umožněna dojížděka do okresního a krajského města⁶)
- vedení spojů v prokladu s drážní dopravou (s určitou výjimkou u ranních školních spojů).

Naopak **není již nutné vedení přímých linek** z většiny obcí do Plzně, ale po zavedení přestupního tarifu je spojení možné zabezpečit s přestupem. Veškeré jízdní řády pro autobusovou soutěž byly v letech 2012–2018 **projednány s obcemi**. Důležité je spojení pravidelně po celý den včetně podvečerních, večerních a víkendových spojů, nicméně vždy je nutné přihlídnout k velikosti obce (obec o velikosti 100 obyvatel má jinou obslužnost než obec s 1000 obyvateli) a také velikosti dojížděky.

Veškerá níže popisovaná budoucí opatření jsou **odvislá od finančních možností objednatele**, postojích ostatních krajů v případě mezikrajských linek a v případě zavedení též s relevantní vytížeností nových spojů či linek⁷. V případě náhlé poptávky například kvůli změně pracovní doby, změny školní výuky,

⁶ Bez těchto návazností vozí autobusy jen místní frekvenci, nebo také vůbec nikoho.

⁷ Relevantní vytíženost je zhruba rok po zavedení. V případě neuspokojivé poptávky mohou být spoje zrušeny.



výstavby nových průmyslových zón, obchodních center či vybudování nové komunikace mohou být vybrané linky změněny mimo níže popisované varianty.

6.1. Popis stávajícího stavu

Plzeňský kraj tvoří celkem **7 okresů**: Tachov, Plzeň-sever, Rokycany, Plzeň-jih, Klatovy, Domažlice a Plzeň-město. Autobusová doprava je v každém z nich uzpůsobena místní poměrům. Níže najdeme popis veřejné linkové dopravy po jednotlivých okresech, v okrese Plzeň-město je popis zúžen na linku pouze v rámci jeho okresu, nikoliv na linky, které přejíždějí z ostatních okresů kraje. Okresy **Tachov**, **Plzeň-sever** a **Rokycany** (s přesahy do okresů Plzeň-město, Plzeň-jih a do okolních krajů) jsou charakterizovány jako celek **SEVER**, okresy **Plzeň-jih**, **Klatovy** a **Domažlice** (s přesahy do okresů Plzeň-sever, Rokycany, Plzeň-město a do okolních krajů, resp. států) jsou charakterizovány jako celek **JIH**.

CELEK SEVER

Okres Tachov

V oblasti najdeme významná města jako Tachov, Stříbro, Bor, Planá, Bezručice, přičemž zejména v okolí prvních tří jsou soustředěny průmyslové zóny. Z tohoto důvodu vedou do těchto měst významné přepravní proudy, přičemž kromě dojíždky do Plzně je důležitá i interakce se sousedním Karlovarským krajem, zejména s oblastí Mariánskolázeňska. Ač okres Tachov sousedí se Spolkovou republikou Německo, není v této oblasti žádná přeshraniční autobusová linka ani funkční železniční trať.

Oblast je charakterizována **vysokým počtem vysídlených sídel po roce 1945** (oblast Českého lesa či oblast u hranic s Karlovarským krajem), kde musí autobusy pro obsluhu některých velmi řídko obydlených obcí překonat velké vzdálenosti (například z Lesné do Staré Knížecí Huti činí vzdálenost 7 kilometrů, přičemž autobus zde navíc projíždí neosídlenou oblastí bez mobilního signálu – problém pro dispečink a zajištění spojů v režimu „na zavolání“).

Po území okresu vedou dvě páteřní linky:

- 722 Tachov-Bor-Stříbro-Plzeň
- 723 Tachov-Planá-Mariánské Lázně

Skrze okres vedou následující tratě:

- 178 Plzeň-Cheb (expresy Cheb – Plzeň – Praha a spěšné vlaky z Plzně do Chebu a Karlových Varů).
- 184 Planá-Tachov-Domažlice (osobní vlaky)
- 177 Plzeň-Bezručice (osobní vlaky)
- 186 Svojšíň-Bor (provoz pouze v letní sezóně).

Na drážní dopravu navazují autobusy ve Stříbře, Svojšíně, Plané a Tachově, menší návaznosti jsou též v Boru, Trpísty, Konstantinových Lázních a v Bezručicích.

V oblasti lze do budoucna sledovat intenzivnější propojení se SRN a karlovarským krajem (např. turistickou linkou z Bezručic do Teplé), ale i například s okresem Domažlice pomocí zavedení přímých spojů Stříbro – Domažlice či (Tachov -) Bor – Domažlice. Tyto linky by mohly obsluhovat i průmyslové zóny Ostrov u Stříbra a Nová Hospoda.



Okres Plzeň-sever

Okres Plzeň-sever sousedí s okresy Tachov, Rokycany, Plzeň-jih a Plzeň-město ze strany Plzeňského kraje, dále pak s okresy Karlovy Vary, Louny a Rakovník. Ze severního Plzeňska směřují do ostatních krajů významné linky, páteřní linky však jezdí i v rámci Plzeňského kraje.

Po území okresu vedou následující páteřní linky:

- 440321 Plzeň-Kralovice (-Čistá)
- 440322 Plzeň-Dolní Bělá-Manětín (-Žlutice)
- 440323 Plzeň-Toužim-Karlovy Vary
- 490722 Tachov-Bor-Stříbro-Plzeň (okresem projíždí skrze Bdeněves a Kozolupy)
- linky z Kralovic do Rakovníka (ev. do Prahy).

Významné přepravní proudy jsou do Kralovic, Plas, Horní Břízy a Třemošné (vše kolem silnice I/27), dále do Nýřan a do menších regionálních sídel (např. Heřmanova Huť, Žihle, Všeruby, Kaznějov, Zruč-Senec atp.).

Skrze okres vedou následující tratě:

- 160 Plzeň-Žihle-Žatec
- 162 Kralovice u Rakovníka-Rakovník
- 180 Plzeň-Domažlice Furth im Wald
- 178 Plzeň-Cheb.

Důležitá dojíždka směřující mimo okres je (kromě Plzně) také do Stříbra, Toužimi a Karlových Varů, Rakovníka, naopak frekvence do okresů Louny a Rokycany je méně frekventovaná. Změnit se to může například výstavbou montoven v okolí budované dálnice R6 Praha – Karlovy Vary, která Plzeňský kraj těsně míjí za Žihlí.

Přestupní uzly jsou v obcích Plasy, Kralovice, Nýřany, Dolní Bělá, Žihle (částečně i Mladotice) a Manětín. Do budoucna lze zvážit intenzivnější propojení do Rakovníka, Podbořan (přes Jesenici i přes Blatno a Kryry), případně do Žlutic.

V oblasti obcí v blízkosti Plzně (Město Touškov, Všeruby, Horní Bříza, Třemošná, Zruč-Senec, Nýřany/Zbůch) je snaha spolu s rozvojem příměstské oblasti postupně **zkracovat interval autobusových linek**, popř. zavádění nových linek.

Okres Rokycany

V okrese Rokycany hraje **zásadní význam trať č. 170 Praha–Plzeň-Klatovy a dálnice D5**. Oba systémy infrastruktury se ve své trase fakticky kopírují, nejvýznamnější sídla jsou tak propojeny tratí i nedalekou dálnicí (např. Rokycany, Holoubkov, Mýto). Vzhledem k důležitosti trati leží v její blízkosti přestupní uzel v Rokycanech a Kařeze, do budoucna by byla vhodná zastávka v Mýtě.

Dále oblastí vede regionální železniční **trať 175 Rokycany–Příkosice–Nezvěstice**. Tato trať hraje hlavní úlohu na trase Rokycany – Příkosice, kde jsou autobusy pouze doplňkové. Poslední tratí je regionální železniční trať Plzeň-Ejovice–Radnice. Nevýhodou této trati je její vícenásobné úvratové vedení a stav infrastruktury, které prodlužují cestovní doby vlaků. Vlaky jsou tak adekvátně v prokladu doplněny veřejnou linkovou dopravou. Návaznosti na trať jsou pouze v Radnicích, v menší míře u železniční stanice Stupno.

Po území okresu vedou následující páteřní linky:



- 221 Radnice – Plzeň
- 223 Zvíkovec – Radnice – Rokycany
- 224 Zbiroh – Rokycany – Plzeň
- 222 Cheznovice – Rokycany – Plzeň (doplněná v úseku Rokycany – Cheznovice – Hořovice linkou ze Středočeského kraje).

Pro oblast je zcela zásadní **návaznosti v Rokycanech** na uzly X:00 a X:30, **v Kařeze** na uzly X:15 a X:45. V oblasti je důležité **rychlé spojení do Plzně a na Prahu**. Do budoucna stojí za zvážení prověřit zvýšení počtu spojů z oblasti okresu Rokycany do Hořovic a do Rakovníka (např. propojením linek po trase Kařez-Zbiroh-Zvíkovec-Rokycany). Ke zvážení je též zlepšení propojení s oblastí Chrástu a Dýšiny autobusovou linkou, či od Starého Plzně a Tymákova.

Dále lze v okrese zvážit intenzivnější propojení oblasti Kasejovic a Mladého Smolivce se Středočeským krajem (do Březnice, ev. Příbrami a Prahy), s okresem Klatovy (tataž oblast do Horažďovic) a s okresem Domažlic. Jelikož se oblast Štěnovic, Dobřan, Nezvěstic nachází nedaleko Plzně, je zde snaha spolu s rozvojem příměstské oblasti postupně zkracovat interval autobusových linek, popř. zavádění nových linek.

CELEK JIH

Okres Plzeň-jih

Do okresu Plzeň-jih **přibyla v roce 2021 významná oblast Holýšovska**. Okres je poměrně rozlehlý s významnými centry dojížděky a jinak charakterizovanými oblastmi. Spádovými centry jsou: Holýšov, Stod, Přeštice, Dobřany, Blovice, Spálené Poříčí, a Nepomuk. Ve všech těchto městech jsou přestupní uzly na drážní dopravu (s výjimkou Spáleného Poříčí).

Okresem prochází následující tratě:

- 180 Plzeň-Domažlice-Furth im Wald
- 191 Plzeň-Strakonice
- 192 Nepomuk-Blatná.

Po území okresu vedou následující páteřní linky:

- 421 Plzeň-Štěnovice-Přeštice
- 422 Plzeň-Chlum-Blovice
- 523 Plzeň-Spálené Poříčí-Rožmitál
- 424 Plzeň-Přeštice-Klatovy.

Linky jsou trasovány zejména **v prokladu s drážní dopravou**. Většina výše uvedených páteřních linek nicméně obsluhuje jiná sídla než drážní doprava. V Plzni pak obsluhují významné územní celky Bory a Slovany, odkud je ztížena možnost dostupu drážní dopravou.

Okres Klatovy

Okres Klatovy dělíme dle veřejné dopravy na oblasti **Klatovska, Sušicka a Horažďovicka**. Oblasti jsou vzájemně propojené, označují však sídla nejvýznamnější dojížděky, tj. Klatovy, Sušice a Horažďovice. Dalšími významnými cíli jsou: Švihov, Plánice, Nýrsko, Janovice nad Úhlavou, Železná Ruda a Kašperské Hory. Spádovost je i do místních regionálních center (např. Pačejov, Chanovice či Nalžovské Hory).

Okresem prochází následující železniční tratě:

- 170 Praha-Plzeň-Klatovy



- 191 Plzeň-Strakonice
- 185 Horažďovice předměstí-Klatovy-Domažlice
- 183 Klatovy-Železná Ruda-Alžbětín.

Na tratě navazují autobusy v Klatovech (připravuje se nové autobusové nádraží přímo u železniční stanice), Sušici, Horažďovicích (v centru i ve stanici Horažďovice předměstí), další návaznosti jsou realizovány v Běšinech, Nýrsku (připravuje se stavba přestupního uzlu) a Železné Rudě (připravuje se stavba přestupního uzlu).

Po území okresu vedou následující páteřní linky:

- 424 Plzeň-Přeštice-Klatovy
- 821 Domažlice-Kdyně-Klatovy
- 822 Holýšov-Chudenice-Klatovy
- 921 Klatovy-Plánice-Horažďovice
- 922 Sušice-Číhaň-Klatovy
- 960 Klatovy – Nýrsko.

Okres Klatovy je oproti jiným okresům v Plzeňském kraji specifický **velkým množstvím turistických linek** díky turistickým cílům **na Šumavě**. Jde zejména o letní turistické a cyklobusové linky, do budoucna je ke zvážení zavedení skibusových linek (např. Plzeň-Klatovy-Gerlova Huť coby nástupní místo na běžkařské tratě). Dále by bylo vhodné zintenzivnit propojení **s Jihočeským krajem**, zejména v relaci do **Strakonice či Vimperka**, ke zvážení je možné obnovení kdysi tradičních dálkových linek např. z Klatov do Písku nebo z Klatov do Vimperku a Českých Budějovic. Z oblasti Horažďovicka je dále ke zvážení zavedení přímé linky z Horažďovic do Blatné.

Oblast Klatovska sousedí s Bavorskem, v rámci přeshraniční spolupráce je zde sledován rozvoj turistických linek (např. linka Klatovy – Bodenmais).

Okres Domažlice

Centrální část Domažlicka je oblastí poměrně hustě osídlenou, avšak od Plzně velmi odlehlou oblastí Plzeňského kraje. Příhraniční oblast je osídlena řídce, čemuž odpovídá i frekvence spojení.

Okresem prochází následující železniční tratě:

- 180 Plzeň – Domažlice – Furth im Wald s přestupními uzly Domažlice a Staňkov
- 182 Pobežovice – Horšovský Týn – Staňkov (přestupní uzly Pobežovice, Horšovský Týn)
- 184 Planá – Tachov – Bělá nad Radbuzou – Pobežovice – Domažlice (přestupní uzly Domažlice, Chodov, Klenčí pod Čerchovem, Pobežovice a Bělá nad Radbuzou)
- 185 Domažlice – Klatovy (pouze návaznosti v Domažlicích).

Vhodná je rekonstrukce autobusových zastávek před nádražími ve Staňkově, Pobežovicích a v Holýšově. Cílem je zabezpečit především návaznosti autobusové dopravy v Domažlicích na vlaky do Plzně.

Po území okresu vedou následující páteřní linky:

- 821 Domažlice – Kdyně – Klatovy
- 822 Klatovy – Chudenice – Koloveč – Staňkov – Holýšov.

Další významné trasy:

- Domažlice – Horšovský Týn – Holýšov



- Domažlice – Draženov – Poběžovice
- Domažlice – Klenčí pod Čerchovem – Díly
- Domažlice – Koloveč
- Domažlice – Mrákov

Mezi významná centra dojíždky patří kromě Domažlic ještě Horšovský Týn, Kdyně, Holýšov, Staňkov a Poběžovice. V oblastech s průmyslovou výrobou (Domažlice, Ohůčov, Holýšov, Kdyně, Horšovský Týn) lze zvážit posílení „dělnických“ spojů v pracovní dny i o víkendu.

Pro zrychlení dojíždky do Plzně je vhodné ve špičce **nahradit osobní vlaky spěšnými vlaky** s kratší jízdní dobou. Tím by vznikly plnohodnotné přestupní vazby v Domažlicích v uzlu X:00. Do budoucna lze zvážit **vedení přímých autobusů Horšovský Týn – Domažlice – Klatovy (dnes dvě linky)** z důvodu vysoké frekvence cestujících a spádovosti v tomto úseku. Kvůli redukci množství přestupů lze též zvážit i vedení přímé autobusové linky Domažlice – Horšovský Týn – Plzeň. Vybudováním obchvatů na silnici I/26 by linka mohla být cestovní rychlostí konkurenceschopná vůči IAD a zároveň tvořit vhodný doplněk drážní dopravě.

Z Domažlicka vedou rovněž **přeshraniční linky**, dlouhodobě je sledováno propojení z Nemanic do Waldmünchenu (v turistické sezóně cyklobus z Domažlic), spojení do Chamu a Furth im Waldu je realizováno především drážní dopravou, v minulosti provozovaná autobusová linka se potýkala s nízkým počtem cestujících. Výhledově bude možné prodloužit cyklobus z Plzně do Železné až do Eslarnu v případě zájmu Horní Falce.

Okres Plzeň-město

Okres Plzeň-město je v souvislosti s polohou blízko krajského města Plzeň specifický. Většina dopravy **spadáje z jednotlivých měst do krajského města**, čemuž je uzpůsobena i dopravní obslužnost. Stejně jako v případě částí jiných okresů, které jsou poblíž krajského města, je zde dojíždka intenzivní zejména ve špičkách. Skrze okres jsou trasovány tratě: 160, 170, 175, 176, 180 a 191. Kromě Plzně směřuje dojíždka též do Dýšiny, Starého Plzeňce a Štěhlav (zejména kvůli průmyslovým podnikům v územní působnosti jmenovaných měst).

Blízkost krajského města včetně rozrůstající důležitosti okrajových míst Plzně omezuje přestupní uzly na železniční síti, a to především proto, že **dvojitý přestup** např. z autobusu na vlak a poté následně např. na MHD **nevýváží** jako ve vzdálených místech **rychlost železniční dopravy**. Vzhledem k odlehlosti má význam přestupní uzel v Nezvěsticích, kam směřují linky především z oblasti Spáleného Poříčí.

Několik **významných přestupních uzlů je přímo v Plzni:**

- CAN
- Terminál Hlavní nádraží
- Severka / U Gery (oba s konečnou/výchozí zastávkou u Nemocnice Lochotín)
- Bory
- Slovany.

Specifické postavení má **točna Doubravka**, kde končí linky 253 a 254 od Kyšic a Dýšiny, nicméně chybí zde přestup na páteřní linku MHD č. 30 a tramvajovou dopravu, která je díky oddělení od silniční dopravy rychlejší a netrpí dopravními kongescemi. Přestupní uzly jsou podrobně popsány v kapitole 6.2.1. V souvislosti s rozvojem krajského města se dá očekávat i rozvoj příměstské autobusové dopravy popsaný podrobně v kapitole 6.2.



6.2. Linky a jejich rozvoj

Níže jsou vypsány náměty na možný rozvoj VLD v rámci Plzeňského kraje a přilehlých oblastí. Jednotlivé náměty budou postupně prověřovány a případně realizovány.

- Tachov – Bor – Kladruby – Plzeň (přes D5, expres linka)
- Kralovice – Plzeň (mimo Plasy, ev. Rybníci, Kaznějov a Třemošnou, expres linka po dostavbě obchvatu Plas a Kaznějova)
- Klatovy – Plzeň (expres linka, mimo Horní Lukavici, ev. Přeštice, po dostavbě obchvatů na I/27)
- (Sušice -) Plánice – Žinkovy – Plzeň (expres linka, mimo Losinou a Chválenice po dostavbě obchvatů na I/20; možné přetrasování po obchvatu Losiné i pro linku Plzeň – Rožmitál p. Tř.)
- Manětín – Nečtiny – Úněšov (přípoje v pravidelném intervalu k lince 323)
- Horní Bříza – Třemošná – Borská pole (přes Západní okruh)
- Dolní Bělá – Horní Bělá – Někmiř – Chotíkov – Borská pole (přes Západní okruh)
- Holoubkov – Mýto – Kařez (přípoje k rychlíkům v Kařeze)
- Nýřany, DIOSS – Zbůch – Chotěšov – Stod (návozy do průmyslových zón v Nýřanech, Úhercích, Chotěšově a Stodě)
- Město Touškov – Nýřany – Úherce, průmyslová zóna
- Nýřany – Stříbro (rozvoj kvůli PZ Ostrov u Stříbra)
- Stříbro – Horšovský Týn (propojení linek 738 a 644)
- Stříbro – Stod (rozvoj linky 760)
- Horšovský Týn – Domažlice – Kdyně – Klatovy (propojení části linek 631 a 821)
- Radnice – Kařez (přípoje k rychlíkům)
- Chrást – Kyšice – Rokycany
- Bělá nad Radbuzou – Horšovský Týn (- Holýšov); návozy zejména do průmyslových areálů a návaznosti na Ex
- Koloveč – Srbice – Křenice – Borovy – Přeštice (přípoje na vlak v Borovech a Přešticích, obslužení Dlouhé Louky)
- Chudenice – Švihov (přípoje k rychlíkům, rozvoj linky)
- Nepomuk – Žinkovy/Neurazy – Klatovy
- Myslinka – Kozolupy – Vochoz (nová zastávka v nové zástavbě) – Křimice – CAN
- Stod – Dobřany – Štěnovice – OC Olympia – Slovany
- Stod – Přeštice (propojení stávajících linek)
- (Klatovy –) Plánice – Pačejov – Chanovice
- Horažďovice – Oselce – Nepomuk
- Domažlice – Horšovský Týn – Bor – Tachov
- Doubravka – Božkov – Mokrouše (též možno zajistit MHD, posilové spoje ve špičce k lince 331)
- Tymákov/Starý Plzenec – Rokycany (možné i prodloužení linky 331 z Lhůty do Rokycan)
- Plzeň – Záluží – Třemošná – Plzeň (v případě výstavby nových zastávek v Záluží, spojení Záluží do spádové obce)
- Plzeň – Třemošná – Obora – Dobříč (prodloužení posilových spojů z Třemošné)
- Horní Bříza – Plzeň (expresní spoje na I/27)
- Slovany – ul. U Seřadiště (I/20) – Starý Plzenec – Štáhlavice (v případě nerealizace linky z Dobřan a Stodu)
- NC Olympia – Štěnovice (možné prodloužení linky MHD č. 13 či 32 v prokladu s linkou 421)



6.2.1. Doprava v Plzni

Trasování linek po Plzni má od vzniku pravidelné veřejné linkové dopravy zajímavý vývoj. Původně končily linky u hlavního vlakového nádraží, důležité zastávky byly též v okolí Náměstí Republiky. S rozvojem průmyslu v Plzni a s tím souvisejícím zvyšováním počtu linek a spojů vznikala v Plzni další menší autobusová nádraží. Kromě vlakového hlavního nádraží vzniklo autobusové nádraží v tehdejší Hornické ulici III. brány Škody (dnešní Domažlická ulice, pozůstatky autobusového nádraží jsou v místě stále patrné), další bylo v místě tehdejší Leninovy ulice v místech před divadlem J. K. Tyla (dnešní Husova ulice, dnes je v místě parkoviště aut).

V letech 1977–1986 bylo postaveno **autobusové nádraží před I. bránou Škodovky**, které spolu s ÚAN Florenc v Praze, ÚAN Zvonařka v Brně a ÚAN v Ostravě, patřilo mezi **největší autobusové nádraží v republice**. Přesto vzhledem k tehdejší potřebě provozu, kdy většina spojů jela v jeden čas (příjezdy odjezdy na 6., 8., 14., 16., 18. a 22. hodinu), fungovalo i nadále autobusové nádraží u III. brány Škody. To bylo zrušeno až v 90. letech. Je vhodné ještě zmínit, že různé spoje v minulosti neodjížděly vždy z autobusových nádraží v centru Plzně, ale začínaly třeba na **Borech, Severním předměstí, Habrové**⁸ atp. Po změně společenských poměrů se ukázala **poloha** nově vzniklého **CAN** jako **velmi neefektivní**. Vazba na hlavní vlakové nádraží byla **zcela pomínuta**, navíc klesá potřeba dojíždění do průmyslového areálu Škoda. Výstavba nového autobusového nádraží u vlakového nádraží se ukazuje jako nutná.

Nová koncepce autobusových jízdních řádů, která staví především na pravidelném provozu po celý den a taktovém jízdním řádu, již **nepotřebuje tak velké plochy odstavu**, nicméně rozjezdy spojů v určitých časech (v Plzni jsou uzly x:00 a x:30), zvyšují potřebu většího počtu nástupišť a efektivního řízení provozu.

Aktuální koncepce trasování linkové dopravy po Plzni směřuje **páteřní linky do centra** města (CAN či Terminál Hlavní nádraží), **méně významné** obslužné **linky končí na okrajových přestupních uzlech** (Bory, Slovany, Severka a U Gery s ukončením linek u Nemocnice Lochotín), přičemž podmínkou je provázání těchto okrajových přestupních uzlů s páteřními tramvajovými tratěmi a linkou č. 30. Na CAN či Terminál jsou směřovány též obslužné linky ze směrů, kde nejsou jiné přestupní uzly. Z těchto pravidel se vymyká oblatiště **Doubravka**, linky z něj vycházející (linky 253 a 254) jsou však de facto jen prodloužením linek MHD, byť se statusem veřejné linkové dopravy. Ve večerní čase (zpravidla 19 – 0:00) a o víkendech jsou pak všechny spoje z důvodu delších intervalů provozu linek MHD a vyšší poptávce po návaznostech na drážní dopravu, trasovány na CAN či Terminál Hlavní nádraží (na Terminál jedou všechny víkendové spoje). Výjimku tvoří tzv. účelové linky do oblasti Borských polí, které i ve večerních hodinách a o víkendech mají výchozí/konečnou zastávku na Borech. Není však do budoucna vyloučena, že budou tyto linky z důvodu postupného úbytku frekvence z Borských polí večer či o víkendech prodlouženy do centra Plzně na Terminál Hlavní nádraží.

Na začátku nového tisíciletí s připojením **Lhoty** k Plzni vznikla v nové místní části točna pro přestup mezi linkou MHD (Bory – Lhota) a příměstskou linkou do Dobřan. Vzhledem k nutnosti při cestě z centra dvakrát přestupovat a závleky linky MHD přes Valchu jezdí spoje z Lhoty zcela prázdné, přitom ale musí obsloužit Dobřánky a oblast bývalého Dolu Dobré štěstí. **V roce 2022 se předpokládá prodloužení všech spojů VLD v úseku Lhota – Bory.**

Po městě zastavují linky na významných zastávkách, kde je efektivní přestup na městskou hromadnou dopravu, či je v okolí zastávky cíl cesty. V okrajových částech města obsluhuje veřejná linková doprava i další zastávky, přičemž tak pomáhá **doplňovat obsluhu MHD a zkrátit interval pro obyvatele**. Zároveň lze zde spatřovat určitou frekvenci mezi Plzní a oblastí vnějších zón.

⁸ Autobusové nádraží u bývalé papírny na Slovanech.



Přestup na linky MHD by měl být realizován co nejjednodušeji a efektivně, trasování linek veřejné linkové dopravy po městě pak bez zbytečných záveků. V případě ukončování autobusů na různých konečných je vhodné, aby v místě byl i cíl pro cestující, nejen přestup na tramvaj MHD. Může jít o školu, průmyslový podnik či kancelářský komplex, obchodní centrum. Pro cestující je vhodné mít zastřešené zázemí s možností WC, pro řidiče je zázemí nutnost (více níže). Je nevhodné, aby např. veřejná linková doprava zajížděla na novou konečnou podobnou vzdálenost, jako dnes ke stávajícímu přestupnímu uzlu. **Vzhledem k popsanému není předpoklad ukončování spojů jinde než v zastávkách:** Okounová, U Gery/Nemocnice Lochotín, Severka/Nemocnice Lochotín, Terminál Hlavní nádraží, Doubravka, Slovany, Bory (ev. točna Univerzita) a Centrální autobusové nádraží (CAN, resp. ev. možná budoucí náhrada v oblasti západní oblasti centra města).

Ukončení spojů	Počet odstavných stání - nyní	Potřeby v případě rozvoje	Zázemí pro řidiče
Terminál Hlavní nádraží	23	46	Ano – nedostatečné
CAN	cca 40	5-8	ANO
Bory	6-8	6-8	Čeká se na výstavbu
Univerzita	nejsou	4	NE – není prioritní
Slovany	3	3	NE
Nemocnice Lochotín	1-3	4-6	NE
Okounová	1	1–2	NE
Doubravka	1	2–3	Čeká se na přestavbu
Lhota	1	0	NE

Důležitým bodem je především **zázemí pro řidiče**. Řidiči veřejné linkové dopravy mají jiný režim než vozidla MHD. Zpravidla mezi 8. – 10. hodinou ranní (ale častěji ještě déle, třeba do 12. či 13. hodiny) mají řidiči pauzu. Zázemí v Plzni je o to důležitější z důvodu, že většina linek má konečnou nikoliv v dalším přestupním uzlu či na velkém autobusovém nádraží jinde, ale na vesnicích či menších městech, kde zázemí (včetně možnosti WC) není vůbec žádné. Poskytnuté zázemí včetně možnosti odpočinku má přímou souvislost s kvalitou odbavovaných služeb, nábořem řidičů, ale též se snížením počtu režijních kilometrů např. do zázemí dopravce, kde „si řidič či řidička může dojít na WC, uvařit kávu a odpočinout si“. V zázemí by měly být toalety, odpočinková místnost pro řidiče s kuchyňkou, ev. sprchy či spací místnost (poslední platí zejména pro uzly s velkým počtem odstavených autobusů, nikoliv pro točny Okounová, Slovany či Univerzita. Počet míst je přímo odvislý od počtu odstavených autobusů. V přestupních uzlech bez zázemí pro řidiče do budoucna nebudou linky, resp. spoje ukončovány a bude je nutné směřovat do vybavenějších přestupních uzlů.

Terminál Hlavní nádraží

Počet odstavů nyní:	cca 23
Počet odstavů výhled:	46
Zázemí pro řidiče:	ano (malé – nutno vybudovat větší)
Uzlové body:	x:00, x:30

Terminál Hlavní nádraží je **nejdůležitějším přestupním uzlem v Plzni**. Vzhledem k postupnému zvyšování dojížděky do Prahy se přestupy zejména na linky Ex6 a R16 staly více než žádoucí. Do budoucna se bude poptávka po trasování linek s návazností na vlaky do Prahy zvyšovat. Výhodou Terminálu je přestup na tramvajové linky MHD č. 1 a 2, většinu trolejbusových linek a samozřejmě na páteřní vlakové tratě a řadu dalších autobusových linek.

Možné varianty rozvoje Terminálu Hlavní nádraží:

**Varianta I:**

Rozšíření odstavu „Wenzigova“ dle studie ÚKR z roku 2017 o 23 autobusů, ostatní zůstává jako dnes včetně provizorního odstavu u Šumavské ulice. Nutností je zvýšení prostoru zázemí pro řidiče, dnes má vzhledem k funkci Terminálu nedostatečnou kapacitu. **Tato varianta umožní na Terminál dostat páteřní linky 321 a 322**, nicméně v případě přestupního uzlu v oblasti CAN je stále nutná poměrně velká odstavňá plocha včetně počtu nástupišť (cca 17 odstavů a 8-10 nástupišť) pro příměstskou, dálkovou a mezinárodní dopravu.

Varianta II:

V případě varianty č. II se do Terminálu zasahuje ve větší míře. Nutností je rozšíření odstavu „Wenzigova“ dle studie ÚKR z roku 2017 o 23 autobusů, revitalizace odstavňých míst u Šumavské ulice (dnes provizorní podklad kvůli stání autobusů) a rozšíření počtu nástupišť. V místě stávajícího nástupiště č. 10 rozšíření ideálně o 3 nástupiště (ev. o 2 nástupiště), přičemž délka stávající hrany je 35 metrů. Prověření možnosti samostatného nástupiště pro dálkovou a mezinárodní dopravu v místě stávajících P+R parkovišť o 2 nástupiště (délka 26 metrů). Míst pro parkování je dostatek u hlavního nádraží či v bloku ulic Vocelova. Stanoviště pro dálkovou a mezinárodní dopravu by měly dvě místa pro odstav. Nutností je dobudování zázemí pro řidiče VLD i mezinárodní a dálkové dopravy. Tímto krokem by mohl Terminál Hlavní nádraží hrát úlohu centrálního autobusového nádraží v Plzni.

Díky variantě č. II **by šlo plochu CAN redukovat na nezbytné minimum** (cca 5-8 odstavů, 2-3 nástupiště pro místní dopravu, 1 výstupní) pro příměstskou linkovou dopravu. Plocha „CAN“ (do budoucna očekáváme přejmenování na jiný název) může být přesunut jinam v rámci širšího centra města, ideálně se společnými prostory pro MHD. Vhodné umístění by bylo například poblíž nádraží Jižní Předměstí, v místě Náměstí E. Škody, u křižovatky ulic Kotkova a Přemyslova, v prostorách bývalého autobusového nádraží v Husově ulici naproti Divadlu J. K. Tyla atp.

CAN

Počet odstavů nyní:	cca 40
Počet odstavů výhled:	dle variant (viz výše)
Zázemí pro řidiče:	ano

Budoucnost Centrálního autobusového nádraží úzce souvisí s rozvojem Terminálu Hlavní nádraží. Návrhy rozvoje jsou popsány výše. V místě budoucího přestupního uzlu by měla být vazba na tramvajovou linku a další linky MHD. Jedna z přímých vazeb by měla být na spoje MHD na Borská pole. Samozřejmostí je zázemí pro řidiče.

Bory

Počet odstavů nyní:	6-8
Počet odstavů výhled:	6-8
Zázemí pro řidiče:	v přípravě

Točna Bory nahradila původní malé autobusové nádraží v Klatovské ulici (dnešní zastávka Borský park). V přestupním uzlu je přestup na tramvaj č. 4, autobusovou linku č. 30 a další linky MHD. Točna Bory patří mezi největší přestupní uzly v Plzni, jsou zde ukončeny vybrané linky z jižního Plzeňska a od Zbůchu a Stodu.

Univerzita

Počet odstavů nyní:	nejsou
Počet odstavů výhled:	max. 4
Zázemí pro řidiče:	ne, není priorita



Točna Univerzita může do budoucna sloužit v případě zkrácení intervalů na linkách pro tzv. účelové linky směřující do oblasti Borských polí. Maximální počty odstavených vozidel by byly 4, a to zejména v časech kolem 6., 14. a 22. hodiny. Pro odstav jiných linek se s točnou nepočítá, zejména z důvodu nižší frekvence linek MHD oproti točně Bory.

Okounová

Počet odstavů nyní:	1
Počet odstavů výhled:	1-2
Zázemí pro řidiče:	ne, nutno dobudovat

Točna Okounová slouží pro posilové spoje v trase do Třemošné či Horní Břízy. Nabízí přestup na tramvajovou linku č. 4 a linku MHD č. 30. V místě chybí zázemí pro řidiče VLD.

Severka/U Gery/Nemocnice Lochotín

Počet odstavů nyní:	1-3 (nedostatečné)
Počet odstavů výhled:	4-6
Zázemí pro řidiče:	ne, nutno dobudovat

V oblasti severního předměstí jsou důležité přestupní body Severka a U Gery. V obou zastávkách lze přestoupit na tramvajové linky, resp. na další linky MHD, v místě však chybí odstavné plochy a možnost otáčení autobusů. Ty jsou realizovány v zastávce Nemocnice Lochotín. Zde je však nedostatečný počet odstavných stání a zcela chybí zázemí pro řidiče. V případě propojení Nemocnice Lochotín přes tzv. Obchvat Roudné s centrem města, budou pravděpodobně linky VLD přetrasovány na Terminál Hlavní nádraží, aby nabídly přímé spojení Nemocnice Lochotín s vlakovým nádražím s vazbou na vlakové spoje. V tomto případě by se zde byly ukončeny/začínaly pouze vybrané spoje.

Slovany

Počet odstavů nyní:	3
Počet odstavů výhled:	3
Zázemí pro řidiče:	ne, nutno dobudovat

Přestupní uzel Slovany nabízí vazby na tramvajovou linku č. 1, autobusovou linku č. 30 a další linky MHD. Po optimalizaci linkového vedení v roce 2018 počet zde odstavených autobusů klesl, s rozvojem veřejné dopravy na jižním Plzeňsku však potřeba odstavů může vzrůst. Chybí zde zázemí pro řidiče, které se musí dostavět.

Doubravka

Počet odstavů nyní:	1
Počet odstavů výhled:	2-3
Zázemí pro řidiče:	ne, po přestavbě točny ano

Točna Doubravka není jako jediná napojena na tramvajovou dopravu a linku MHD č. 30. Z hlediska veřejné linkové dopravy mají zde výchozí/konečnou zastávku linky č. 253 a 254, které jsou svým charakterem blízké dopravě MHD. Kvůli nedostatečnému počtu odstavů jezdí vybrané spoje na zastávku Opavská, kde se však otáčejí blokově přes garáže ČSAD autobusy Plzeň, což se v případě rušení garáží může ukázat jako problematické. Chystá se revitalizace točny se zvýšením počtu odstavů a zázemím pro řidiče. Jiné linky VLD než tyto zde končit/začínat nebudou.

Lhota

Počet odstavů nyní:	1
Počet odstavů výhled:	0
Zázemí pro řidiče:	NE – není požadováno



V točně Lhota jsou nyní ukončeny vybrané spoje linky č. 566. Linka vykazuje velmi nízkou obsazenost, přestup ve Lhotě je využíván minimálně, zejména kvůli přestupu pouze mezi linkou MHD č. 26, která končí na Borech. V případě cest z centra Plzně musí cestující absolvovat min. dva přestupy, než se dostane k lince 566, což většinu cestujících (i potenciálních) odradí. Z tohoto důvodu budou časem všechny spoje přetrasovány do točny Bory. Nárůst kilometrů vyváží předpokládaný větší zájem o využití linky, které bude sloužit jako doplněk linky 561 ve špičkových časech.

Kromě přestupních uzlů, které jsou zpravidla též konečnými či autobusovými nádražími jsou ve městě **další důležité přestupní body**. V těchto zastávkách se protínají **příměstské** a významné **městské** linky (vazby na tyto linky jsou tučně).

- Částkova – přestup na linky MHD č. 12, 29 a **30**
- Opavská – přestup na linky MHD č. 13, 16, 17, 29 a **30**
- NC Borská pole – přestup na linky MHD č. **15**, č. 17, 18 a 29
- Sady Pětatřicátníků – přestup na linky MHD č. **1, 2, 4**, č. 28 a 41
- Chodské náměstí – přestup na linku MHD č. **4**
- Tyršův most – přestup na linky MHD č. 14, **30**
- CAN Tylova – přestup na linky MHD č. **2** a 11, **12**, 28 a 41

V těchto zastávkách není plánováno ukončování linek VLD, jsou zde však důležité přestupní vazby, které je třeba sledovat. **V Sadech Pětatřicátníků** staví autobusy VLD pouze v časech od 19:00 do 4:00 v pracovní dny a o víkendech a státní svátcích 0:00 – 24:00. V případě prodloužení zářív (směr Bory) by zde mohly zastavovat všechny linky v tomto směru z důvodu kratších přestupních vazeb na MHD. Ke zvážení je po zklidnění Americké třídy zastavování linek v zastávce U Práce (pro výstup, pouze směr Terminál Hlavní nádraží) či Mrakodrap. V obou zastávkách jsou důležité přestupní vazby na MHD a mnoho cílů pro cestující. To platí i o Sadech Pětatřicátníků.

Zastavování v ostatních zastávkách po městě Plzni je stabilizované. Případné rozšíření počtu zastávek pro VLD či jeho snížení je po dobu trvání PDO možné. Též je ke zvážení dopravní model, kdy příměstské obslužné linky ve směru **do centra města obsluhují všechny zastávky** (určené pro trolejbus či autobus) v režimu MHD (tj. **nástup a výstup všemi dveřmi**). Nutné je prověřit veškeré dopady do provozu (prodloužení jízdních dob, kapacita vozidel, dovybavení odbavovacích zařízení, pořízení dalších vozidel atd.). Tento režim by se **netýkal dálkových a páteřních autobusových linek**.

Využití nových komunikací

V Plzni se aktuálně staví několik nových komunikací, které zásadně změní rozvržení pohybu dopravy ve městě. K prověření bude trasování linek VLD po těchto:

- **Západní okruh** (vybrané spoje na Borská pole, nebude-li po Západním okruhu jezdit přímá linka MHD)
- **Obchvat Roudná** (trasování vybraných linek ze severního Plzeňska na Terminál Hlavní nádraží přes Nemocnici Lochotín; vhodné vybudování zastávky Na Rychtářce směr Roudná)
- **Silnice I/27 Sukova – Borská** (vybrané spoje na Terminál Hlavní nádraží či CAN, alternativa ke Klatovské třídě)
- **I/20 a II/231 Plzeň-Plaská-Na Roudné-Chrástěcká** (vybrané linky ze severního Plzeňska na Terminál Hlavní nádraží)

6.3. Modernizace vozového parku

Vozový park autobusové dopravy v závazku veřejné služby Plzeňského kraje **byl rozsáhle modernizován k 14. červnu 2020** v souvislosti s veřejnou zakázkou na zajištění dopravní obslužnosti



do roku 2030. Podmínkou byla nová vozidla (včetně záložních). Vozidla mají rozsáhlou výbavu, např. celovozová klimatizace, sedadla určité výšky s opěrkou hlavy, opěrky sedaček, audiovizuální systém, nabíječky USB, prostor pro kočárek, na vybraných spojích je k dispozici WI-FI. Všechna vozidla jsou částečně nízkopodlažní. V provozu jsou čtyři kategorie vozidel:

a) mini bus, označení M1

částečně nízkopodlažní, dvoudvéřový, délka cca 8 m, obsaditelnost minimálně 20 sedících, jedno místo pro invalidní vozík nebo kočárek

b) midi bus, označení B1

dvounápravový, dvoudvéřový, částečně nízkopodlažní autobus, délka cca 11 m, obsaditelnost minimálně 35 sedících, jedno místo pro invalidní vozík nebo kočárek

c) standard autobus, označení B2

dvounápravový, dvoudvéřový, částečně nízkopodlažní autobus, délka cca 12 m, obsaditelnost minimálně 43 sedících, jedno místo pro invalidní vozík nebo kočárek

d) maxi bus, označení B3

třínápravový, dvoudvéřový, částečně nízkopodlažní autobus, délka cca 15 m, obsaditelnost minimálně 55 sedících, zvětšené místo pro invalidní vozík nebo kočárek

Vozový park v Plzeňském kraji tak patří díky bohaté výbavě mezi **nejmodernější v České republice**. Autobusy budou v provozu po celou dobu trvání smlouvy, tj. přesahujíc období trvání Plánu dopravní obslužnosti.

6.4. Mezikrajský přesah

Níže jsou vypsány náměty k prověření na rozvoj mezikrajské autobusové dopravy. Spolu se změnami ve společnosti (viz text na začátku kapitoly) však roste poptávka po intenzivnějším mezikrajském spojení. Jednotlivé náměty budou postupně prověřovány spolu s dotčenými kraji a případně postupně realizovány. **Dopravcem může být jak dopravce z Plzeňského kraje, tak z jiných krajů, případně oba, musí však splnit standardy zejména na odbavení kladené Plzeňským krajem. Realizace se pak předpokládá v případě výhradně velmi příznivých finančních možností objednatelů, jelikož část níže zmíněných relací pokryta spojením je, byť s přestupem.** Náměty k prověření jsou:

- Horažďovice – Svěradice – Blatná
- Horažďovice – Strakonice (rozšíření provozu)
- Plzeň – Klatovy – Sušice – Vimperk – České Budějovice (2-3 páry spojů)
- Domažlice – Klatovy – Strakonice – Písek (2-3 páry spojů)
- (Manětín/Plasy –) Kralovice – Praha
- Nepomuk – Blatná (doplnění vlaků linky P12)



- Kralovice – Jesenice – Podbořany
- (Žatec -) Podbořany – Blatno – Žihle
- Kasejovice – Mladý Smolivec – Březnice
- Plzeň – Spálené Poříčí – Rožmitál p. Tř. – Tábor (2-3 páry spojů, doplnění ke stávající lince 523 Plzeň – Rožmitál p. Tř.)
- Jindřichův Hradec – Písek – Blatná – Plzeň (1-2 páry spojů)
- Kařez – Zbiroh – Zvíkovec – Rakovník



7. Specifické projekty v závazku veřejné služby

Kapitola se zabývá specifickými požadavky ve veřejných službách v přepravě cestujících.

7.1. Mezinárodní provoz

V rámci možného budoucího zkvalitnění nabídky (min. v rámci turistického ruchu) bude monitorována poptávka v následujících případech a případně navrženy autobusové linky. Trasa ukazuje vždy pouze nejbližší místo v ČR a SRN, neukazuje případný průběh celé linky:

- (Bor -) Rozvadov – Waidhaus
- Bělá nad Radbuzou – Železná – Eslarn
- (Domažlice –) Klenčí pod Čerchovem – Waldmünchen
- Kdyně – Všeruby – Eschklam
- Tachov – Bärnau (- Flossenbürg)
- Planá – Tirschenreuth
- Rybník – Schönsee
- Klatovy – Nýrsko – Lam – Bodenmais
- Horská Kvilda – Kvilda – Bučina – Finsterau (ve spolupráci s Jihočeským krajem)
- Železná Ruda – Bayerisch Eisenstein

Zejména **o víkendech a v letní sezoně** by tyto linky mohly mít **turistický potenciál**, jelikož se nacházejí v turisticky nově objevované oblasti Českého lesa a na pomezí Šumavy. K jejich zřízení za účelem pravidelné dojížděky například za prací by bylo nutné provést komplexní analýzy, nicméně je zcela objektivní připustit, že část obyvatel Plzeňského kraje do Německa za prací dojíždí. Vzhledem k vyšším platům v SRN není nicméně jisté u těchto obyvatel využití spojů veřejné dopravy. Otázkou zůstává i případné spolufinancování takových linek německou stranou. V letní sezoně musí tyto linky vždy mít kvalitní návaznosti na rychlé spojení do/z Plzně.

7.2. Noční linky

Nedílnou součástí dopravní obslužnosti jsou i noční linky. Tyto linky, ač jsou považovány za jakýsi doplněk, slouží plnohodnotně k dotvoření celkové dopravní obslužnosti. Noční spoje mají smysl zejména v okolí okresních měst. Jejich četnost je jeden pár spojů jedoucí v sobotu a neděli po půlnoci. **Z Plzně je účelný rozjezd linek po příjezdu posledního rychlíku od Prahy**, zároveň nutné obslužení centra Plzně. Jako nejvhodnější jsou k tomu určeny zastávky Sady Pětatřicátníků, U Práce, Mrakodrap a Goethova. Z ostatních cílů odjíždějí noční autobusy po příjezdu posledních vlaků (běžných či nočních) či nočních autobusů.

Na páteřních trasách jsou vhodné **noční vlaky**, kde jsou důležitá sídla i mimo drážní dopravu, je lepší nasadit noční autobusy. Vybraná místa mohou být obslužena pouze na zavození, případně ve slabším směru (tj. do Plzně) vynechána. Nezbyvá než zmínit, že řadu těchto spojů mohou využívat nejen lidé cestou ze zábavy, ale též lidé z práce (v některých zaměstnáních jsou běžné konce směn kolem půlnoci, jedné hodiny).

Návrh nočních vlaků

Zavedení, resp. prověření vedení nočních spojů na železnici bude sledováno primárně v těchto osách:

- Plzeň – Rokycany (– Mirošov město) – již realizováno,
- Plzeň – Stod (– Domažlice),
- Plzeň – Blovice – Nepomuk,
- Plzeň – Přeštice (– Klatovy),



- Plzeň – Plasy,
- Plzeň – Stříbro (– Svojsín)

Návrh nočních autobusů (předpoklad k prověření)

- N180 Kralovice – Plasy – Kaznějov – Horní Bříza (obec) – Třemošná – Plzeň
- N181 Stříbro – Sytno – Sulislav – Pňovany – Úlice – Bdeněves – Kozolupy – Město Touškov – Vochoz rozc. – Křimice – Plzeň
- N182 Radnice – Újezd u Sv. Kříže – Břasy – Všeruby – Bušovice – Sedlecko – Chrást – Dýšina – Kyšice – Plzeň
- N183 Dolní Bělá – Nekmív – Všeruby – Nevřeň – Ledce – Příšov – Chotíkov – Plzeň
- N184 Žichlice – Hromnice – Česká Bříza – Zruč-Senec – Druztová – Bílá Hora – Plzeň
- N185 Rokycany – Dobřív – Strašice (přípoj od posledního vlaku)
- N186 Rokycany – Osek – Volduchy – Svojkovice – Rokycany (přípoj od posledního vlaku)
- N187 Stříbro – Kladruby (přípoj od posledního vlaku, ev. linky N181)
- N190 Nýřany – Úherce – Zbůch – Líně – Vejprnice – Plzeň
- N191 Plzeň – Radobyčice – Útušice – Štěnovice – Štěnovický Borek – Chválenice – Losiná – Plzeň (ev. rozdělení na dvě linky a trasy: Plzeň – Losiná – Chválenice – Plzeň; Plzeň – Útušice – Štěnovice – Št. Borek – Nebílovy – Předence – D. Lukavice – Plzeň/Přeštice)
- N192 Lhůta/Mokrouše, garáž ČSAD – Tymákov – Letkov – Plzeň
- N194 (Plzeň –) Nezvěstice – Žákava – Spálené Poříčí
- N195 Domažlice – Kdyně (přípoj od posledního vlaku)
- N196 Klatovy – Janovice nad Úhlavou – Nýrsko (přípoj od posledního vlaku)
- N197 Domažlice – Horšovský Týn (přípoj od posledního vlaku)
- N198 Klatovy – Sušice (ev. Horažďovice předm. – Sušice); (přípoj od posledního vlaku)

7.3. Turistické linky

Plzeňský kraj má velký potenciál turismu. Oblasti jako **Šumava** či **Brdy** jsou každoročně navštěvovány velkým počtem turistů a je vhodné, aby řada z nich využila ekologičtější veřejnou dopravu namísto individuální automobilové přepravy. Plzeňský kraj rovněž dbá na rozvoj oblasti Českého lesa. Zároveň se postupem času mění preference, kdy existují různorodé preference pro časy odjezdů a příjezdů za účelem turistiky.

I z toho důvodu je možné zvažovat vedení spojů v turisticky nejatraktivnějších oblastech ve dvou časech – ráno a dopoledne z Plzně, příjezd zpět odpoledne (např. kolem 18. hodiny) a později (21. či 22. hodina). Problematikou tohoto řešení je vyšší cena pro objednavatele (nutnost vyššího počtu vleků pro kola, více řidičů atp.).

Níže jsou představeny jednotlivé oblasti včetně navrhovaných turistických spojů k prověření, stávajících či navrhovaných. Z Plzně vyjíždějí turistické linky výhradně z Terminálu hlavní nádraží a staví ve významnějších přestupních uzlech a zastávkách. Je nutné doplnit, že řadu linek níže využívají nejen turisté, ale též cestující jedoucí ze zaměstnání, studenti při cestě na vysokoškolské koleje či internáty atp.

Významné vlakové turistické osy

- **Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín**; turistické spojení je již realizováno,
- **Plzeň – Stříbro – Bělá n. R.**; turistické spojení do/z Českého lesa; již realizováno
- **Plzeň – Bezručice**; turistické spojení do oblasti Bezručicka; je realizováno posílením vybraných spojů a bude posuzováno případné další posílení;



- **Plzeň – Rokycany – Míšov – Příkosice**; posouzení turistického spojení do oblasti Brd
- **Plzeň – Horažďovice – Sušice**; posouzení turistického spojení do oblasti Sušicka (zde mají potenciál i vodní sporty – řeka Otava) a s návazností na autobusy do části Šumavy

V ostatních relacích zpravidla také turistický potenciál existuje, postačí však vedení nebo posílení stávajících spojů o patřičnou kapacitu.

Český les – Tachovsko

- **Plzeň – Stříbro – Bor – Tachov – Lesná, Stará Knížecí Huť**: jeden pár přímého cyklobusu v rozšířené letní sezóně, zvážení vedení dvěma páry spojů v pracovní dny v letní sezóně Tachov – Stará Knížecí Huť
- **Planá – Tachov – Lesná, Stará Knížecí Huť**: zvážení doplňkového spojení od Ex či Sp v Plané o víkendech jedním spojem ráno z Plané, pouze v případě velkého zájmu turistů
- **Tachov – Ctiboř – Halže – Bärnau (- Flossenbürg)**: ke zvážení dva páry v letní sezóně
- **Planá – Chodský Újezd – Broumov – Tirschenreuth**: ke zvážení jeden až dva páry v letní sezóně
- **Bor – Přimda – Rozvadov**: čtyři páry víkendových spojů, v letní sezóně s možností přepravy kol, ke zvážení prodloužení do Waidhausu

Český les – Domažlicko

- **Plzeň – Staňkov – Bělá nad Radbuzou – Železná**: jeden pár přímého cyklobusu, doplněný druhým párem spojů Staňkov – Železná, oba spoje v rozšířené letní sezóně, zvážení vedení spoje v letní sezóně i v pracovní dny, zvážení přetrasování přes Srby u Domažlic místo Poběžovic (dostupnost pomocí tratě č. 182); možné prodloužení do Eslarnu
- **(Holýšov/Staňkov) – Poběžovice – Rybník – Schönsee**: zvážení zavedení spojení dvěma páry spojů v letní sezóně o víkendech
- **Domažlice – Klenčí pod Čerchovem – Čerchov – Waldmünchen**: 2–4 páry spojů v rozšířené letní sezóně o víkendech, ke zvážení vedení dvou párů spojů v letní sezóně v pracovní dny

V případě zpřístupnění části areálu bývalého kláštera v Pivoni lze zvážit zavedení víkendového spoje tamtéž.

Šumava

- **Plzeň – Plánice – Sušice – Horská Kvilda – Kvilda**: jeden pár přímého cyklobusu v rozšířené letní sezóně, možné vedení celoročně; doplnění večerní spojení z Kvildy do Sušice (přes Modravu), ev. do Plzně
- **Horažďovice předměstí,žel.st. – Rabí – Sušice – Modrava – Kvilda**: zvážení zavedení přímého spojení na Šumavu od trati č. 190 (bez nutnosti přestupu v Sušici z lokálky), max. 2 páry spojů v letní sezóně
- **(Plzeň – Přeštice -) Klatovy – Čachrov – Prášíly – Kvilda**: zvážení zavedení rychlého spojení oblasti Přešticka na Prášíly a Kvildu, max. 2 páry spojů v letní sezóně, vhodné trasování již z Plzně. Do značné míry realizováno již nyní vhodnými návaznostmi na/z vlak v Klatovech
- **Domažlice – Klatovy – Prášíly – Kvilda**: přímé spojení Domažlicka, Klatovska se Šumavou bez nutnosti přestupu. Doprava o víkendech v rozšířené letní sezóně jedním párem spojů, ke zvážení provoz o hlavních prázdninách v pracovní dny.
- **Železná Ruda – Prášíly – Modrava – Kvilda**: alespoň 5 párů spojů s návazností na drážní dopravu v Železné Rudě ve směru od Klatov (v letní sezóně denně, mimo letní sezónu od května do září alespoň o víkendech dle finančních možností objednatele).



- **Železná Ruda – Prášíly – Sušice:** alespoň 3 páry spojů s návazností na drážní dopravu v Železné Rudě ve směru od Klatov, resp. v Sušici ve směru od Plzně, v letní sezóně vhodně doplnit alespoň ještě jedním párem spojů Železná Ruda – Hartmanice, resp. Sušice a zpět s návazností na drážní dopravu.
- **Sušice – Kvilda:** V období od podzimu do jara rozsah provozu alespoň 5 páry spojů v pracovní dny a 4 páry spojů ve dnech pracovního klidu. Vzhledem k velkému turistickému potenciálu rozšíření provozu v letní sezóně zejména o víkendech tak, aby bylo možné zajistit interval mezi spoji cca 240 minut, resp. interval dle aktuální přepravní poptávky.
- **Sušice – Kašperské Hory – Stachy:** V úseku Sušice – Kašperské Hory proklad s linkou Sušice – Kvilda, v období od podzimu do jara rozsah provozu alespoň pěti páry spojů s návazností na železniční dopravu směr Plzeň, v letní sezóně rozšíření provozu o víkendový provoz. Provoz v úseku Kašperské Hory dle aktuální poptávky a dohody s Jihočeským krajem, resp. objednatelem.
- **Horská Kvilda – Kvilda – Kvilda, Bučina:** alespoň 5 párů spojů v úseku Kvilda – Bučina, rozsah provozu z Kvildy na Horskou kvildu dle aktuální poptávky (cca 10 párů spojů). Návaznosti na linku Železná Ruda – Prášíly – Modrava (v letní sezóně denně, mimo letní sezónu od května do září alespoň o víkendech dle finančních možností objednatele). Možná spolupráce s bavorskou stranou.

Manětínsko

- **Plzeň – Manětín (– Nečtiny/Žlutice):** v pracovní dny je spojení s Plzní zajištěno v intervalu zhruba 60 minut, o víkendech v intervalu 240 minut. V letní sezóně je víkendový provoz rozšířen o jeden pár dopoledních spojů. Vzhledem k dostatečné časové rezervě na obrat v Manětíně by bylo vhodné tento pár trasovat až do Žlutic. Ke zvážení víkendové přepravy kol na všech spojích. Víkendové spoje přepravují v letní sezóně jízdní kola.
- **Žihle – Rabštejn nad Střelou – Manětín:** provoz o hlavní prázdniny 2–4 páry spojů o víkendech, možná vozba kol. Zachování víkendových spojů na základě vytíženosti.

Brdy

- **Plzeň – Spálené Poříčí – Rožmitál pod Třemšínem:** čtyři páry přímých cyklobusů v rozšířené letní sezóně, v letní sezóně 2–3 páry v pracovní dny, v Rožmitále vhodná návaznost směr Příbram a Praha
- **Plzeň – Rokycany – Strašice:** v provozu již dnes v úseku Rokycany – Strašice, možná vozba kol (dva páry v letní sezóně o víkendech); možnost zvážení návaznosti na vlaky v Rokycanech
- **Plzeň – Rokycany – Mirošov – Trokavec:** ke zvážení provoz dvou párů spojů v letní sezóně o víkendech; možnost zvážení návaznosti na vlaky v Rokycanech.

Mimo tyto oblasti dále jezdí cyklobusy na trasách:

- **Planá – Konstantinovy Lázně – Bezručice**
- **Kařez – Zbiroh – Zvíkovec**
- **Konstantinovy Lázně – Úterý – Teplá** (ke zvážení)

7.4. Skibusy

Zavedení skibusových linek je především do **skiareálů na Šumavě**, ať už ke sjezdovkám či k běžeckým tratím. Skibusem se myslí spoj, který je schopný přepravit lyže ve speciálním ski-boxu. Skibus může jezdit i na běžných linkách, které jsou v provozu celoročně, pokud jsou vhodně trasovány.



Hlavní areál na Špičáku a v Železné Rudě je dobře dostupný železniční dopravou. Veřejná linková doprava naopak může lépe obsloužit např. **výchozí nástupiště na běžkařské tratě** na Gerlově Huti v Hamrech či v oblasti Prášil, Srní a Modravy. V úvahu tak připadají spojení:

- **Klatovy – Nýrsko – Hamry**
- **Domažlice – Klatovy – Čachrov – Gerlova Huť – Špičák/Prášily – Modrava** (rozšíření provozu na lince 981)
- **Plzeň – Přeštice – (Klatovy –) Gerlova Huť – Prášily – Modrava/Špičák** (možná návaznost na vlak v Klatovech)
- **Sušice – Kašperské Hory – Stachy, Zadov** (prodloužení linky 975)
- **Sušice – Horská Kvilda – Kvilda** (rozšíření provozu na lince 452)

V současnosti jsou ski-boxy nasazovány v zimní sezóně na vybrané spoje linek 972, 974, 975.

7.5. Nostalgické linky

Je možné též zvážit objednání linek historických vlaků či autobusů. Prioritou jsou však dvě výše uvedené skupiny (turistická a noční spojení), četnější nostalgické linky budou pouhým doplňkem pouze v případě velmi příznivých finančních možností Plzeňského kraje. **Nejedná se totiž o typické zajištění dopravní obslužnosti dle zákona 194/2010 Sb., a tak k tomu kroku bude přistoupeno případně v jiném režimu.**

7.6. Využití nových komunikací v kraji

V Plzeňském kraji se intenzivně budují nové komunikace. Některé z nich mohou využít i spoje VLD, aby i nadále byly konkurenceschopné vůči IAD, která přirozeně nové komunikace využije. Zpravidla se jedná o obchvaty měst a obcí. **V tomto případě pojedou zpravidla v ranní a odpolední špičce páteří linka po obchvatu, obec (potažmo obce) ale o spojení nepřijdou, v podobný čas pojedou jiné spoje obslužných linek.** Celkové řešení však je vždy odvislé od místní situace.

- **obchvat Horní Lukavice (I/27)** – vybrané spoje linky 424 mohou jet mimo H. Lukavici, která bude obsloužena linkou 431 v podobné časy,
- **obchvat Losiná (I/20)** – možné přetrasování linky 523, St. Plzenec a Štáhlavy by obsloužily spoje v podobné časy jedoucí pouze do Štáhlavic či Nezvěstic; vybrané spoje linky 432/452 by jely mimo Losinou (případně i mimo Chválenice), které by obsloužily jiné spoje v podobné časy,
- **obchvat Plasy (I/27)** – vybrané spoje linky 321 pojedou mimo Plasy, možné vytvoření expresních spojů (Kožlany -) Kralovice – (Kaznějov –) Plzeň, které nepojedou do Plas a Třemošné. Plasy (a případně Kaznějov) obslouží drážní doprava a ostatní spoje linky Kralovice – Plzeň,
- **obchvat Klatovy (I/27)** – možnost přímých expresních spojů na Šumavu v létě či zimě, nutné prověřit poptávku, případné zjetí do Klatov do zastávky Vídeňská,
- **obchvat Přeštice (I/27)** – k prověření 1-2 páry spojů ve špičce trasovat z Klatov do Plzně mimo Přeštice, nutné prověření poptávky,
- **přeložka silnice Kaznějov – Třemošná (I/27)** – vedení vybraných spojů mimo zastávku Horní Bříza, rozc.1.0.; možné prověření vedení linky Plzeň – Dolní Bělá mimo Záluží a po I/27 a Tovární čtvrt v Horní Bříze (případně v případě rozšíření viaduktu v Horní Bříze po I/27 a III/1807 do sídliště Horní Bříza).



8. Služby návazné na dopravu v závazku veřejné služby

Kvalitu veřejné dopravy významně ovlivňují návazné služby, které podporují využívání veřejné dopravy. Tato kapitola shrnuje tyto aspekty.

8.1. Provázanost s automobilovou a cyklistickou dopravou

S plánováním veřejné dopravy úzce souvisí též individuální automobilová a cyklistická doprava. Tyto druhy mohou s veřejnou dopravou spolu do značné míry kooperovat, zejména pak v takovém případě, kdy veřejná doprava je **časově konkurenceschopná a přijatelně čítná**. Zejména obyvatelé malých sídel jsou ochotni při splnění jmenovaných podmínek využívat individuální automobilové/cyklistické dopravy pouze k návozu k nejbližšímu bodu nabízejícímu veřejnou dopravu, odkud ji využívají. Aby však veřejnou dopravu mohli využívat, kromě její výše zmíněné atraktivity je nutné budovat přídatná zařízení. Mezi základní typy těchto zařízení patří:

- **parkoviště P+R** (Park and Ride) – slouží k zaparkování automobilu (zpravidla na jednotky hodin) a následně k jízdě veřejnou dopravu, lze řešit i formou garáží
- **parkoviště B+R** (Bike and Ride) – zde je možné zaparkovat jízdní kolo a pokračovat v jízdě veřejnou dopravu, lze řešit i formou cykloboxů či cyklověží
- **parkoviště K+R** (Kiss and Ride) – slouží ke krátkodobému (jednotky minut) zaparkování automobilu, pokud řidič veze spolujezdce k bodu veřejné dopravy.

Záchytná parkoviště by měla být prioritně budována, resp. prověřena možnost existence v těchto lokalitách návazných zejména na železniční dopravu (do značné míry i na veřejnou linkovou dopravu), která poskytuje kapacitní přepravu (lokality s nejvyšší prioritou **tučně**). V části lokalit přitom tato zařízení mohou být již zřízena, je však nutné sledovat jejich dostatečné kapacity a případné rekonstrukce:

Trat'	Vytipovaná místa doprovodných zařízení pro automobilovou a cyklistickou dopravu
160 Plzeň – Žihle (– hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> • Třemošná (primárně B+R) • Horní Bříza • Kaznějov • Plasy • Žihle
162 Kralovice (– hr. kraje)	
170 (hranice kraje –) Kařez – Plzeň – Klatovy	<ul style="list-style-type: none"> • Kařez • Mýto • Holoubkov (primárně B+R) • Rokycany • Plzeň hl.n. • Plzeň zastávka (primárně B+R) • Dobřany • Chlumčany u Dobřan • Přeštice • Švihov u Klatov • Klatovy
175 Rokycany – Nezvěstice	<ul style="list-style-type: none"> • Rokycany • Nová Huť (zejména B+R) • Mirošov město • Nezvěstice



Trať	Vytipovaná místa doprovodných zařízení pro automobilovou a cyklistickou dopravu
176 Plzeň – Chrást u Plzně – Radnice	<ul style="list-style-type: none"> • Dýšina • Chrást u Plzně obec • Břasy/Stupno • Radnice
177 Plzeň – Pňovany zastávka – Bezručice	<ul style="list-style-type: none"> • Trpísty • Konstantinovy Lázně • Bezručice
178 Plzeň – Planá (– hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> • Plzeň-Zadní Skvrňany • Plzeň-Křimice • Kozolupy • Pňovany/Pňovany zastávka • Stříbro • Planá u Mar. Lázní
180 Plzeň – Domažlice – státní hranice	<ul style="list-style-type: none"> • Vejprnice (primárně B+R) • Tlučná (primárně B+R) • Nýřany • Chotěšov (primárně B+R) • Zbůch (primárně B+R) • Stod • Holýšov • Staňkov • Blížejov • Domažlice
181 Nýřany – Heřmanova Huť	<ul style="list-style-type: none"> • Nýřany • Heřmanova Huť
182 Staňkov – Poběžovice	<ul style="list-style-type: none"> • Staňkov • Horšovský Týn • Poběžovice
183 Klatovy – Železná Ruda	<ul style="list-style-type: none"> • Klatovy • Nýrsko • Špičák • Železná Ruda centrum
184 Planá u Mar. Lázní – Domažlice	<ul style="list-style-type: none"> • Planá u Mar. Lázní • Tachov • Bor • Bělá nad Radbuzou • Poběžovice • Klenčí pod Čerchovem • Trhanov • Domažlice
185 Horažďovice př. – Klatovy – Domažlice	<ul style="list-style-type: none"> • Horažďovice předměstí • Horažďovice • Sušice • Kolinec • Běšiny • Klatovy • Kdyně



Trať	Vytipovaná místa doprovodných zařízení pro automobilovou a cyklistickou dopravu
186 Svojsín - Bor	<ul style="list-style-type: none"> • Domažlice • Bor
191 Plzeň – Horažďovice př. (–hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> • Plzeň hl.n. • Starý Plzenec • Štáhlavy (primárně B+R) • Nezvěstice • Blovice • Ždírec u Plzně • Nepomuk • Pačejov • Horažďovice předměstí
192 Nepomuk – Kasejovice (–hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> • Nepomuk • Kotouň • Kasejovice

Zařízení je také vhodné vybavit na několika místech možností dobítí elektromobilů. Zejména cyklistická stání by měla být ve větší míře cloněná například výsadbou stromků nebo decentními přístřešky (případná otevřená prostranství pro odstavy jízdních kol).

8.2. Odbavování cestujících

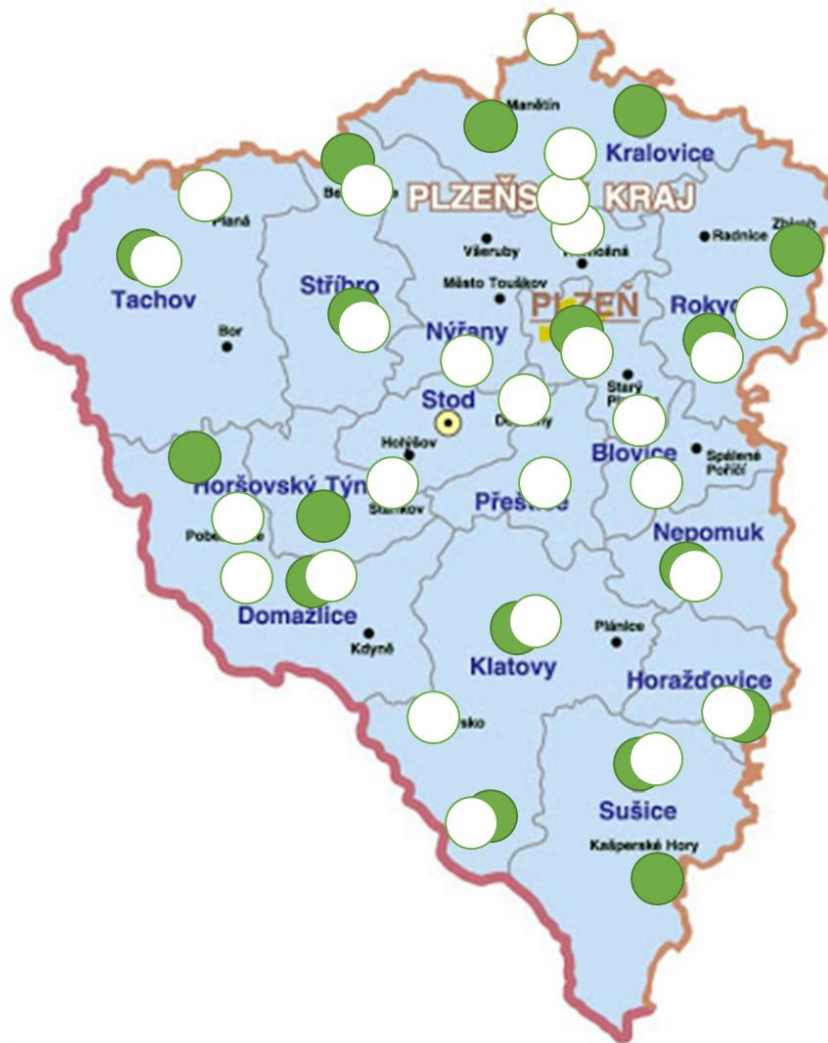
Ve spojích zajišťovaných Plzeňským krajem a i všech spojích zařazených do systému IDPK (nemusí být nutně v objednávkách Plzeňského kraje) se předpokládá korektní odbavování cestujících a výběr tržeb. K tomu mohou sloužit různé druhy odbavovacích zařízení, ať ovládané personálem, tak sloužící k samoobslužnému odbavení cestujících (sem lze zařadit například i mobilní aplikaci). **Je cílem Plzeňského kraje, aby všechny prodejní kanály umožnily co možná nejplnohodnotnější odbavení cestujících s ohledem na jejich účel.**

Speciální entitou by se postupně měla stát tzv. **Kontaktní místa IDPK**, která mohou zajistit obce a dopravci v požadovaných tarifních bodech. Kontaktní místa IDPK mohou zajistit následující funkcionality:

- **prodej jednotlivého integrovaného jízdného** (nutně nemusí být v místech zajišťovanými obcemi, zpravidla se zde jedná o městská infocentra),
- **prodej předplatného integrovaného jízdného,**
- **informování cestujících,**
- **možné řešení reklamací,**
- **nahrávání nároků na slevy do příslušných nosičů jízdného,**
- **veškeré služby spojené s funkcionalitami Plzeňské karty** (včetně technologických inovací, které budou postupně implementovány).

Tato místa by se měla stát základními styčnými body mezi systémem IDPK a cestujícím. **Jejich rozvoj záleží na uzavírání nových smluv s dopravci a ochotou vybraných obcí poskytovat plné portfolio služeb.** Zejména ve smlouvách s dopravci budou pak funkcionality definovány precizněji.

Navrhované možné rozložení Kontaktních míst IDPK shrnuje mapa na níže uvedeném obrázku, přičemž zelená místa by byla ve správě obcí a bílá místa zejména ve správě dopravců.



Navrhované možné rozmístění kontaktních míst IDPK

8.3. Přestupní uzly

Z pohledu dopravního plánování Plzeňského kraje má železniční doprava vytvářet **páteř dopravní obslužnosti regionu**.

Pro funkčnost takového systému je nutné vytvářet přestupní uzly, případně přestupní zastávky mezi železniční dopravou a dalšími módy dopravy. Plzeňský kraj považuje za klíčové vytipovat místa, kde by přestupní uzly/zastávky měly být zřizovány v rámci garantovaných návazností bus-vlak. Pokud to prostorové podmínky umožní, v oblasti přestupních uzlů by též měla být budována parkoviště typů P+R, K+R a B+R.

Přestupním uzlem se rozumí místo s rozvinutějšími návaznostmi mezi vlakem a dalšími módy dopravy. V případě přestupní zastávky se očekávají slabší návaznosti, není nutné budovat tak rozsáhlou infrastrukturu jako v případě přestupního uzlu. Jsou uvedena ale místa, kde do současnosti přestupní zastávky či uzly zvažovány spíše nebyly, ale do budoucna mohou mít význam (kategorie možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky). V případě přestupního uzlu je vhodné zázemí pro řidiče (vytápěná místnost s toaletou, kuchyňkou, a možným odpočinkem). Jednou z možností je zázemí v nádražních budovách, kde je nutná dohoda s majitelem budovy, tj. zpravidla Správou železnic.

**Trať 160 Plzeň – Žatec (na území PK Plzeň – Žihle)**

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Plzeň hl.n.	Plzeň-Bílá Hora	Třemošná u Plzně
Kaznějov	Plzeň-Bolevec	
Plasy	Horní Bříza	
Mladotice		
Žihle		

Přestupní uzly

- Plzeň hl.n.: vazby na MHD, nový přestupní uzel též na vybrané regionální linky
- Kaznějov: vazby na vybrané regionální linky (směr Kralovice, Obora aj.)
- Plasy: vazby na vybrané regionální linky (směr Kralovice, Mladotice, aj.)
- Mladotice: vazby na vybrané regionální linky (směr Kralovice, Manětín)
- Žihle: pro širší oblast (směr Mladotice, Kralovice, Blatno u Jesenice aj.)

Přestupní zastávky

- Plzeň-Bílá Hora: vazby na MHD
- Plzeň-Bolevec: vazby na MHD
- Horní Bříza: možnost vazeb bus-vlak v případě kvalitní páteře železniční dopravy, možnost přestupu již dnes

Možnost zvážení

- Třemošná u Plzně: možnost vazeb bus-vlak v případě kvalitní páteře železniční dopravy

Trať 162 Kralovice u Rakovníka – Rakovník (na území PK Kralovice u Rakovníka – Kožlany)

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
	Kralovice u Rakovníka	

Vzhledem k tomu, že se očekává minimální až nulové využití železniční tratě v budoucích letech, nemá Plzeňský kraj zájem o budování přestupních uzlů. Bude fungovat pouze přestupní zastávka v Kralovicích u Rakovníka v rámci možných jednotlivých návazností, pokud bude železniční osobní doprava v provozu.

**Tratě 170 a 178, úsek Praha – Plzeň – Cheb (na území PK Kažez – Plzeň – Chodová Planá)**

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Kažez	Mýto	Holoubkov
Rokycany	Plzeň-Doubravka	Kozolupy
Plzeň hl. n.	Plzeň-Jižní Předměstí	
Stříbro	Plzeň-Zadní Skvrňany	
Planá u Mar. Lázní	Svojsín	

Přestupní uzly

- Kažez: pro širší oblast Zbirožska, napojení města Zbiroh na páteřní železniční síť
- Rokycany: pro širší oblast Rokycanska
- Plzeň hl.n.: vazby na MHD, nový přestupní uzel též na vybrané regionální linky
- Stříbro: pro širší oblast kolem Stříbra a MHD Stříbro
- Planá u Mar. Lázní: pro širší oblast kolem Plané

Přestupní zastávky

- Mýto: výhodná vazba směr Cheznovice – zkrácení cestovní doby Cheznovice – Rokycany na 20 minut ze zhruba 30 – 40 minut, případně vazby směr Zbirožsko
- Plzeň-Doubravka: vazby na MHD
- Plzeň-Jižní Předměstí: vazby na MHD
- Plzeň-Zadní Skvrňany: vazby na MHD
- Svojsín: vazby na vybrané regionální linky (směr Černošín/Bor)

Možnost zvážení

- Holoubkov: může mít obdobnou funkčnost jako Mýto, případně návaznost směr Hůrky
- Kozolupy: možnost vazeb bus-vlak pro blízké okolí, zřejmě by však bylo problematické tento přestupní uzel zřídit vzhledem k přístupnosti žst. Kozolupy,

Trať 175 Rokycany – Nezvěstice

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Rokycany	Mirošov město	Lipnice
Nezvěstice		

Přestupní uzly

- Rokycany: pro širší oblast Rokycanska
- Nezvěstice: vazby na vybrané regionální linky (směr Spálené Poříčí aj.)

Přestupní zastávky

- Mirošov město: vazby na vybrané regionální linky (směr Skočice, Trokavec aj.)

Možnost zvážení



- Lipnice: možnost zvážení návazností směr Spálené Poříčí; za takových podmínek je však žádoucí odstranit přestup mezi vlaky v Příkoscích, aby se přestupy pro cestující výrazně nekumulovaly

Trať 176 Chrást u Plzně – Radnice

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Radnice	Stupno	Chrást u Plzně obec
		Břasy (dlouhod. výhled)

Přestupní uzly

- Radnice: pro širší oblast Radnicka
- Stupno: zejména obsluhu místních částí Břas

Možnost zvážení:

- Chrást u Plzně obec: záleží na konkrétní podobě spojení na trati

Trať 177, úsek Pňovany zastávka – Bezručice

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Bezručice	Trpísty	Cebiv
Konstantinovy Lázně		

Přestupní uzly:

- Bezručice: širší oblast Bezručicka
- Konstantinovy Lázně: širší oblast Bezručicka

Přestupní zastávky

- Trpísty: možnost směrových vazeb do/z obcí Erpužice a Pernarec

Možnost zvážení

- Cebiv: malá sídla či místní části obcí v okolí obce

**Trať 180 Plzeň – Domažlice – Furth im Wald (na území PK Plzeň – Česká Kubice)**

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Plzeň hl.n.	Plzeň-Jižní Předměstí	Domažlice město
Nýřany	Blížejev	
Stod		
Holýšov		
Staňkov		
Domažlice		

Přestupní uzly:

- Plzeň hl.n. vazby na MHD, nový přestupní uzel též na vybrané regionální linky
- Nýřany: pro širší oblast v okolí města (menší obce, příp. místní části)
- Stod: pro širší oblast v okolí města (zejména obce v bezprostředním okolí)
- Holýšov: pro širší oblast v okolí města (zejména obce v bezprostředním okolí)
- Staňkov: pro širší oblast (zejména návaznosti směr Horšovský Týn a Koloveč)
- Domažlice: pro širší oblast v okolí města, MHD Domažlice

Přestupní zastávky

- Plzeň-Jižní Předměstí: vazby na MHD
- Blížejev: vazby do okolních malých sídel

Možnost zvážení

- Domažlice město: vazby na vybrané regionální autobusové linky, případě MHD Domažlice

Trať 181 Nýřany – Heřmanova Huť

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Nýřany	Heřmanova Huť	

Přestupní uzly:

- Nýřany: pro širší oblast v okolí města (menší obce, příp. místní části)

Přestupní zastávky

- Heřmanova Huť: pro širší oblast v okolí

Trať 182 Staňkov – Poběžovice

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Staňkov		
Horšovský Týn		
Poběžovice		

**Přestupní uzly:**

- Staňkov: pro širší oblast (zejména návaznosti směr Horšovský Týn a Koloveč)
- Horšovský Týn: pro širší oblast Horšovskotýnska
- Poběžovice: pro širší oblast v okolí

Tratě 170 a 183, úsek Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Plzeň hl.n.	Plzeň zastávka	Janovice nad Úhlavou
Dobřany	Plzeň-Doudlevice	
Přeštice	Chlumčany u Dobřan	
Švihov u Klatov	Špičák/Žel. Ruda město	
Klatovy	Žel. Ruda centrum	
Nýrsko	Borovy	

Přestupní uzly:

- Plzeň hl.n. vazby na MHD, nový přestupní uzel též na vybrané regionální linky
- Dobřany: vazby do okolních malých sídel a místních částí Dobřan
- Přeštice: pro širší oblast Přešticka
- Švihov u Klatov: vazby do okolních malých sídel
- Klatovy: pro širší oblast Klatovska, MHD Klatovy
- Nýrsko: okolí města, jeho místní části

Přestupní zastávky:

- Plzeň zastávka: MHD Plzeň (v docházkové vzdálenosti)
- Plzeň-Doudlevice: MHD Plzeň
- Chlumčany u Dobřan: vybrané směrové vazby (např. Oplot, centrum města)
- Špičák/Žel. Ruda město: vazby na vybrané regionální autobusové linky
- Žel. Ruda centrum: vazby na vybrané regionální autobusové linky
- Borovy (vazby směr Jíno)

Možnost zvážení

- Janovice nad Úhlavou: zvážení možnosti vytvoření návazností

**Trať 184 Domažlice – Bělá nad Radbuzou – Tachov – Planá u Mariánských Lázní**

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Domažlice	Trhanov	Domažlice město
Klenčí pod Čerchovem	Postřekov	Tachov zastávka
Poběžovice	Mutěnin	
Bělá nad Radbuzou		
Bor		
Tachov		
Planá u Mar. Lázní		

Přestupní uzly

- Domažlice: širší oblast v okolí města, MHD Domažlice
- Klenčí pod Čerchovem: vazby do okolních malých sídel
- Poběžovice: vazby do okolních malých sídel
- Bělá nad Radbuzou: vazby do okolních malých sídel
- Bor: pro širší oblast v okolí města
- Tachov: širší oblast v okolí města, MHD Tachov
- Planá u Mar.Lázní

Přestupní zastávky

- Trhanov: vazby do okolních malých sídel
- Postřekov: vazby do okolních malých sídel
- Mutěnin: vazby do okolních malých sídel

Možnost zvážení

- Domažlice město: vazby na vybrané regionální autobusové linky, případě MHD Domažlice
- Tachov zastávka: MHD Tachov, případně vybrané regionální linky

Trať 185 Horažďovice předměstí – Sušice – Klatovy – Domažlice

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Horažďovice předměstí	Klatovy město	Žichovice
Horažďovice		Klatovy centrum
Sušice		
Kolinec		
Běšiny		
Klatovy		

Přestupní uzly

- Horažďovice předměstí: návaznosti do malých obcí v okolí
- Horažďovice: pro širší oblast v okolí města
- Sušice: pro širší oblast v okolí města, MHD Sušice



- Kolinec: návaznosti do malých obcí v okolí
- Běšiny: návaznosti do malých obcí v okolí
- Klatovy: pro širší oblast Klatovska, MHD Klatovy

Přestupní zastávky

- Klatovy město: MHD Klatovy, vybrané regionální linky

Možnost zvážení

- Žichovice: možnost dalších vazeb do malých sídel v okolí
- Klatovy centrum: MHD Klatovy, vybrané regionální linky

Trať 186 Svojsín – Bor

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Bor	Svojsín	

Přestupní uzly

- Bor: pro širší oblast v okolí města

Přestupní zastávky

- Svojsín: možnost směrových vazeb, např. Černošín

Trať 191 Plzeň – Nepomuk – Horažďovice předměstí – České Budějovice (na území PK Plzeň – Horažďovice předměstí)

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Plzeň hl.n.	Plzeň-Slovany	Starý Plzenec
Nezvěstice		
Blovice		
Nepomuk		
Pačejov		
Horažďovice předměstí		

Přestupní uzly

- Plzeň hl.n.: vazby na MHD, nový přestupní uzel též na vybrané regionální linky
- Nezvěstice: zejména směrová vazba do/z města Spálené Poříčí
- Blovice: pro širší oblast Blovicka
- Nepomuk: pro širší oblast Nepomucka
- Pačejov: návaznosti do malých obcí v okolí a dalších místních částí obce
- Horažďovice předměstí: návaznosti do malých obcí v okolí

Přestupní zastávky



- Plzeň-Slovany: především MHD Plzeň

Možnost zvážení

- Starý Plzenec: možnost zvážení vazeb do blízkého okolí (Šťáhlavice) vč. dopravy po městě a místních částech

192 Nepomuk – Blatná (na území PK Nepomuk – Kasejovice)

Přestupní uzly	Přestupní zastávky	Možnost zvážení zřízení přestupního uzlu/zastávky
Nepomuk	Kotouň	
Kasejovice		

Přestupní uzly

- Nepomuk: širší oblast v okolí a centrum města
- Kasejovice: širší oblast

Přestupní zastávky

- Kotouň: směrová vazba do/z obce Oselce

8.4. Přístupnost veřejné dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Při zvyšování kvality veřejné dopravy (zejména vozového parku a infrastruktury) bude Plzeňský kraj dbát na zlepšení přístupnosti veřejné dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Cesty, kterými se Plzeňský kraj snažit dosahovat tohoto cíle, jsou dvě základní:

- **patříčné úpravy na infrastruktuře** a jejího vybavení pro všechny typy osob s omezenou schopností a orientace,
- **vhodná vozidla a jejich vybavení pro všechny typy osob s omezenou schopností a orientace.**
 - v případě autobusů v celcích jih a sever jsou všechna vozidla nízkopodlažní,
 - v případě železniční dopravy se kontinuálně zvyšuje počet nízkopodlažních a železničních vozidel; cíle Plzeňského kraje je v budoucnu v železniční dopravní mít majoritní podíl vozidel nízkopodlažní a vozidla, která nebudou nízkopodlažní, by měla být bezbariérová.

Pokud bychom měli hodnotit skupiny osob s omezenou schopností pohybu a orientace, nejedná se pouze osoby např. upoutané na invalidní vozík, jak se mohou někteří mylně domnívat, ale skupina těchto osob je mnohem širší. **Pro účely plánování ve veřejné dopravě se jedná obecně o všechny skupiny s omezenou schopností pohybu (takže např. i seniory), nevidomé, neslyšící anebo bychom do skupiny s omezenou schopností pohybu mohli řadit též rodiče s kočárky či s malými dětmi.** Všem těmto skupinám se bude Plzeňský kraj snažit zlepšit přístupnost veřejné dopravy a zajistit komfort cestování, i když **vše je odvislé od dostupných finančních prostředků, a nejen od zájmů Plzeňského kraje.**

Primárním cílem je zlepšit dostupnost zejména tam, kde jsou identifikovány silné a středně silné přepravní proudy, tudíž v oblastech, kde i přirozeně lze očekávat nejvyšší koncentraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Budou však řešeny i specifické potřeby. Nemusí se jednat pouze o cíle denní dojíždky, ale také o lepší zajištění dostupnosti volnočasových aktivit.



8.5 Elektromobilita

S rozvojem elektromobility bude nutné se ve větší míře zabývat i rozvojem elektromobility i ve veřejné dopravě, zejména v autobusové. Na rozdíl od elektrifikované železniční dopravy má elektromobilita ve veřejné linkové dopravě řadu problémů. Bude-li požadován stav, že bude nařízeno elektrické (či vodíkové) autobusy povinně provozovat v určité míře ve veřejné linkové dopravě, bude nutné se soustředit zejména na **rozvoj infrastruktury, zázemí pro nabíjení** a zejména nasazení vozidel pouze na vhodné linky. Je samozřejmě možné, že baterie elektrobusů budou do budoucna umožňovat mnohem delší dojezd než dnes, přesto ujetí denně například 300 km v náročných sklonových poměrech bude pro ně velmi náročné, ne-li nemožné.

Zatímco v městské dopravě bude nutné od roku 2025 podle nařízení EU mít zhruba 20 % autobusů bezemisních⁹ a dalších 20 % nízkoemisních (a postupně se procenta budou zvyšovat), ve veřejné linkové dopravě žádné takové nařízení zatím neexistuje. **Bezemisní vozidlo** však bude vždy **dražší**, což bude znamenat i vyšší cenu pro objednatele za ujetý kilometr. Zejména pro malé systémy MHD vyvstane otázka, zdali má smysl (vzhledem k výrazně vyšší ceně za provoz MHD) dopravu takto provozovat, či zda nebude lepší například systém MHD zakomponovat do veřejné linkové dopravy. Provoz vybraných systémů MHD v krajském systému může mít za následek **vyšší cenu za kilometr** pro veřejnou linkovou dopravu jako celek.

Elektrobusy mají několik úskalí. Potřebují nabíjecí místo během směny a nabíjecí místo v garážích při nočních pauzách. Kvůli nutnému nabíjení během dne bude patrně nutné nasadit vícero vozidel na linky. Na rozvoj elektromobility ve veřejné dopravě však **není aktuálně infrastruktura připravená**. Nabíjecí místa na autobusových nádražích znamenají **rozšíření ploch**, které většinou v okolí **chybí**, případně přizpůsobení jízdních řádů kvůli přejezdu do garáží na nabíjení. Problémem může být rovněž, že všechno zázemí autobusové dopravy (někdejší garáže ČSAD) je v soukromých rukách, tj. **nikoliv v majetku Plzeňského kraje**, kdy může být problém s budováním infrastruktury pro (například konkurenčního) dopravce či ceny za poskytování takových služeb.

Určitým řešením by mohlo být budování infrastruktury **v garážích SÚS PK** jako krajské organizace. V tomto případě zcela určitě přestane být možné parkování autobusů v obcích, kde daná linka začíná a končí, ale bude nutné do jízdních řádů zakomponovat **přejezdy mezi nabíjecím místem a počátkem/koncem trasy** (v případě převedení těchto kilometrů na bedra dopravce se zvýší cena dopravního výkonu a autobusy budou přejíždět manipulačně bez cestujících), to samé platí pro nabíjení během jednotlivých směn.

Jak bylo popsáno na začátku, legislativa zatím nenařizuje provoz bezemisních vozidel ve veřejné linkové dopravě. V případě změny nařízení bude nutné prověřovat všechny výše popsané problémy a vyřešit je. Je vysoce pravděpodobné, že po roce 2025 se zvýší i společenská poptávka po provozu elektrobusů či vodíkových autobusů vzhledem k plánům EU o zákazu spalovacích motorů v osobních automobilech.

8.6 Rozvoj infrastruktury pro veřejnou linkovou dopravu (VLD)

Pro veřejnou linkovou dopravu je důležitý i rozvoj infrastruktury. Jde o stav pozemních komunikací, jejich šířkové uspořádání, ale i o množství zastávek. **Majetkové vztahy u pozemních komunikací mohou být často složité**, kdy jízdní pruhy a pásy pro chodce mohou mít jiné vlastníky.

Dnešní autobusy mají šířku včetně zrcátek zhruba tři metry, ideální šířka obousměrné komunikace tak je 7 metrů (jízdní pruh min. 3 metry pus započtení bezpečnostních odstupů). Rovněž je třeba mít na paměti obtížnější manévrovací možnosti autobusů, jejichž trajektorie je značně odlišná od trajektorie

⁹ Za bezemisní vozidla se považují pouze elektrobusy či vodíkové autobusy.



osobního vozidla – je tedy nutné u komunikací **prověření vlečných křivek**. Velkokapacitní tříosé autobusy o délce 15 metrů, které jsou provozovány zejména na páteřních komunikacích, mají průjezd nejobtížnější. Problémem mohou být rovněž vysoké obrubníky, středové ostrůvky, nevhodně umístěné lampy či dopravní značky, které zasahují do trajektorie autobusu. Zpravidla se tak děje v křižovatkách, kdy kvůli případným překážkám musí autobus vyjíždět pomaleji a tím blokuje provoz v křižovatce.

Problematické mohou být zátkové zastávky se středovým pásem, protože linkové autobusy odbavují cestující pomaleji než autobusy MHD. **Zátkové zastávky se obecně z důvodu bezpečnosti a plynulosti nedoporučuje navrhnout tam, kde hrozí delší pobyty autobusu v zastávce.** Zastávky je ideální zpravidla vymístit do zálivu, který však musí mít řádně zvolený nájezdový a výjezdový klín a dále musí mít délku odpovídající délku. Nelze-li zastávku umístit do zálivu, je nutné zastávku umístit do jízdního pruhu (posouzení by mělo určit, zda se středovým pásem nebo bez). Ideálním povrchem zastávky v místě zastavení vozidla je betonový monolit. **V zastávce je vhodné mít přístřešek**, kde se cestující mohou schovat v případě nepřízně počasí, vhodné jsou typy se střechou a vyplněnými bočními stěnami a zády. V současné době s rozvojem nové bytové i obchodní či průmyslové zóny velmi často zaostává výstavba nových zastávek pro VLD. Cestující zpravidla nechtějí překonávat vzdálenost k zastávce VLD delší jak 500 metrů. S rozvojem zastávek u nové výstavby, či v nových průmyslových zónách, roste počet cestujících, tím často i počet spojů VLD, čímž roste atraktivita dané lokality, ať jde o obec, obchodní centrum či průmyslovou zónu.

Při rekonstrukci stávající infrastruktury doporučujeme se vždy obrátit na Plzeňský kraj či POVED. Není výjimkou rušení spojů kvůli nevhodně upraveným komunikacím či obratištím a jejich následné nákladné přestavbě.



9. Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách

Kapitola shrnuje předpokládaný časový harmonogram uzavírání smluv s dopravci. Ten se může s ohledem na aktuální požadavky a možnosti může měnit, nicméně k datu schválení dokumentu jsou preferovány níže uvedené postupy.

9.1. Železniční doprava

V případě železniční dopravy je aktivních na území Plzeňského kraje aktuálně (k 12/2021) aktivních více smluv, a to:

- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě pro rok 2020-2022**
 - přímé zadání
 - dopravce České dráhy
 - provoz do 12/2022 s možností prodloužení do 12/2023,
 - linky R16, P1 západ (do 12/2021), P2 (do 12/2021), P4, P11, P13, P14, P21, P22, P23, P24, P31, P32, P33 a P34.
- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na tratích č. 190 Plzeň - České Budějovice a č. 170 Plzeň – Cheb**
 - přímé zadání
 - dopravce České dráhy
 - provoz do 12/2023
 - linka P1 jih
- **Smlouva o závazku veřejné služby v drážní dopravě**
 - přímé zadání
 - dopravce České dráhy
 - provoz do 12/2026
 - linka P3
- **Smlouva o veřejných službách na linku R25 Plzeň – Most**
 - přímé zadání
 - dopravce GW Train Regio
 - provoz do 12/2026
 - linka R25

V současnosti je možné postupovat jak formou přímých zadání (do roku 2023), tak nabídkových řízení. Plzeňský kraj předpokládá využití obou možností, nicméně s ohledem na legislativu bude zřejmě upřednostňovat nabídková řízení, v případě přímých zadání pak bude preferovat taková, kterým budou předcházet předběžné tržní konzultace.

Pro budoucí období jsou uzavřeny nové smlouvy:

- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celek Jihozápad – část Pošumaví**
 - nabídkové řízení
 - dopravce GW Train Regio
 - provoz do 12/2023
 - linky P11, P23



- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na Linku P2**
 - nabídkové řízení
 - dopravce České dráhy
 - provoz od 12/2021
 - linka P2 vč. území Středočeského kraje – veřejnoprávní smlouva
- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na trati č. 170 Plzeň – Cheb**
 - přímé zadání
 - dopravce České dráhy
 - provoz 12/2021 – 12/2023
 - linka P1 západ

Předpokládá se uzavření kontraktů v následujících celcích:

- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na lince P1 jih**
 - nabídkové řízení – s ohledem na podmínky dotačního titulu nutné dodržet
 - provoz od 12/2023 na min. 10 let
 - linka P1 jih
- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na lince P1 západ**
 - nabídkové řízení – s ohledem na podmínky dotačního titulu nutné dodržet
 - provoz od 12/2023 na min. 10 let
 - linka P1 západ
- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celek Plzeňsko**
 - provoz nejdříve od 12/2022 na min. 10 let
 - linky P4, P13, P21, P22, příp. P14 a P31
- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celek Český les**
 - provoz nejdříve od 12/2022 na min. 10 let
 - linky P32, P33 příp. P14
- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na linku P3**
 - provoz nejdříve od 12/2026 na min. 10 let
 - linka P3, příp. linky nebo jejich části P31, P32 a P33
- **Řešení linek P24 a P34 v rámci dohody s německou stranou**
- **Ve spolupráci s MD ČR se předpokládá uzavření vhodných kontraktů na linky R16 a R25, kde Plzeňský kraj objednává část spojů, zejména v případě linky R25 (+Turistický vlak) by však Plzeňský kraj ocenil plnou objednávku ze strany MD ČR do intervalu 120 minut.**

Pokud nebudou uzavřeny výše uvedené kontrakty, mohou být uzavřeny jiné kontrakty na přechodné období či kontrakty jinak pospojovány. Výše uvedený přehled nastiňuje záměry k datu schválení dokumentu a může se měnit dle aktuálních skutečností.

Výkony, které jsou na území Plzeňského kraje realizovány spoji jiných objednatelů, a jejichž vyrovnání probíhá v rámci veřejnoprávních smluv, jsou v gesci sousedních objednatelů a Plzeňský kraj poskytuje těmto objednatelům součinnost v případě jejich zadávání.



9.2. Veřejná linková doprava

Ve veřejné linkové dopravě jsou smlouvy s dopravcem ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o. uzavřeny do roku 2030 na celky Sever a Jih. **Během platnosti tohoto dokumentu se předpokládá příprava nových nabídkových řízení a v případě příznivých okolností i jejich vypsání.** Počet celků bude stanoven na základě zkušeností, rozhodnutí orgánů Plzeňského kraje a v rámci platných právních úprav.

Dále má Plzeňský kraj uzavřenou smlouvu s dopravcem PMDP. Tato smlouva se uzavírá vždy s roční platností. Předpokládá se stejný princip po dobu trvání Plánu dopravní obslužnosti, a to do doby, než se dopravce stane tzv. vnitřním operátorem města Plzně. Následně bude provoz objednávat město Plzeň s tím, že Plzeňský kraj bude smluvený provoz hradit městu na základě smluvních vztahů.

Výkony, které jsou na území Plzeňského kraje realizovány spoji jiných objednatelů, a jejichž vyrovnání probíhá v rámci veřejnoprávních smluv, jsou v gesci sousedních objednatelů a Plzeňský kraj poskytuje těmto objednatelům součinnost v případě jejich zadávání.



10. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

Kapitola shrnuje předpokládaný rozsah kompenzace pro jednotlivé módy dopravy.

10.1. Železniční doprava

V roce 2021 se očekávají následující kompenzace pro jednotlivé smlouvy:

- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě pro rok 2020-2022**
 - cena dopravního výkonu **141,89 Kč/vlkm**; předpokládaná absolutní částka kompenzace brutto cca **580 mil. Kč**
- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na tratích č. 190 Plzeň - České Budějovice a č. 170 Plzeň – Cheb**
 - cena dopravního výkonu **182,01 Kč/vlkm**; předpokládaná absolutní částka kompenzace brutto cca **135 mil. Kč**
- **Smlouva o závazku veřejné služby v drážní dopravě**
 - cena dopravního výkonu **220,62 Kč/vlkm**; předpokládaná absolutní částka kompenzace brutto cca **135 mil. Kč**
- **Smlouva o veřejných službách na linku R25 Plzeň – Most**
 - cena dopravního výkonu **108,59 Kč/vlkm**; předpokládaná absolutní částka kompenzace brutto cca **12 mil. Kč**

Od prosince 2021 budou realizovány také výkony na základě smluv pro linky P1 západ a P2, tudíž dojde ke kompenzaci i u těchto smluv.

Do cen se dále nově promítají poplatky za různé služby spojené s užitím drážní infrastruktury či staničních služeb (např. „ošlapné“ apod.)

V rámci veřejnoprávních smluv jsou v roce 2021 dohrazovány krátké mezikrajské přesahy zejm. s Jihočeským krajem, resp. Středočeským krajem, kdy činí bilance úhrady pro Plzeňský kraj jiným objednatelům zhruba **5 mil. Kč**. V souvislosti s novou smlouvou na lince P2 se očekává užití tohoto institutu v mnohem větším rozsahu financí na hranici se Středočeským krajem od 12/2021.

Výše stanovení ceny dopravního výkonu, tj. valorizace v následujících letech, bude probíhat dle ve smlouvách uvedených mechanismech. Přechází se zpravidla postupně na systémy, kdy často k valorizaci nepostačuje pouze všeobecná inflace, ale jednotlivým položkám finančního modelu se přiřazují přesnější hodnoty indexů spotřebitelských cen pro jednotlivé produkty nebo např. růstu mezd v odvětví doprava a skladování. Smluvní mechanismy také stanovují, nakolik se smí měnit dopravní výkon oproti základnímu rozsahu.

10.2. Veřejná linková doprava

Stávající smlouvy k zajištění základní dopravní obslužnosti VLD pro oblasti **SEVER a JIH** byly uzavřeny mezi Plzeňským krajem a smluvním dopravcem **ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY** v březnu 2019.

Jedná se o relativně nový systém vyúčtování VLD, který by měl být platný minimálně na dobu deseti kalendářních let. Tyto smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Plzeňského kraje byly uzavřeny dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Z uzavřených smluv vyplývá závazek Plzeňského kraje uhradit smluvní odměnu na provoz objednaných spojů a linek v celé délce trasy, tj. včetně přesahů do sousedních krajů. Doba trvání smlouvy je sjednána na deset kalendářních let od zahájení provozu.



Cena dopravního výkonu je stanovena v souladu s uzavřenými veřejnoprávními smlouvami s dopravcem. Cena dopravního výkonu se stanovuje v zásadě dvakrát. Jednou pro účely výpočtu záloh na kompenzace, a to před zahájením dopravního roku. Pro dopravní rok 2020/2021 jsou tyto ceny stanoveny pro oblasti SEVER a JIH v následující výši:

- **celek SEVER:** cena dopravního výkonu **40,81 Kč/buskm**; předpokládaná absolutní částka kompenzace brutto cca **320 mil. Kč**.
- **celek JIH:** cena dopravního výkonu **40,69 Kč/buskm**; předpokládaná absolutní částka kompenzace brutto cca **395 mil. Kč**.

Druhé stanovení ceny dopravního výkonu, pro účely vyúčtování, je realizováno v období dubna až května roku následujícího po skončení dopravního roku. Za uplynulé období dopravního roku dojde k valorizaci nákladových položek dle Finančního modelu a zohlední se skutečně vybrané tržby za jízdné na linkách, které jsou obsahem sjednané objednávky na příslušný dopravní rok. Na základě toho probíhá konečné vyúčtování s dopravcem a je stanovena konečná cena za zajištění dopravní obslužnosti v příslušném dopravním roce.

V případě smlouvy s PMDP je pro rok 2021 jednotková cena dopravního výkonu **80,71 Kč/buskm**, předpokládaná absolutní částka kompenzace brutto cca **1 mil. Kč**.

Na základě uzavřených veřejnoprávních smluv se sousedními kraji jsou kompenzovány vzájemně vybrané spoje na hranicích krajů. Vybrané spoje jsou odjety dopravci v objednávce Plzeňského kraje, naopak jiné v objednávce krajů sousedních. Celková bilance v roce 2021 vychází tak, že zhruba **1 mil. Kč** dále Plzeňský kraj dohradí v roce 2021 v rámci těchto vyrovnávek.

Naopak je v roce 2021 očekáván příjem od obcí za příspěvky obcí a nadstandardy zhruba **27 mil. Kč**.

Výše kompenzace v následujících letech bude stanovena na základě smluvních parametrů v jednotlivých kontraktech a v souladu s pravidly smluv.



11. Harmonogram a způsob integrace

Na území Plzeňského kraje je vyhlášen tarif **Integrované dopravy Plzeňského kraje (IDPK)**. **Tarif IDPK umožňuje předplatné i integrované jednotlivé jízdné na základě zónové a časové platnosti.** Platnost IDPK přesahuje časový rámec Plánu dopravní obslužnosti. Během trvání Plánu dopravní obslužnosti může dojít k úpravám jednotlivých zón, jejich snížení či zvýšení počtu. Rovněž ceny tarifu IDPK mohou být průběžně upravovány¹⁰. Systém IDPK spravuje POVED s.r.o., Plzeňský organizátor veřejné dopravy. Aktuální informace o systému jsou k nalezení na www.idpk.cz.



INTEGROVANÁ DOPRAVA PLZEŇSKÉHO KRAJE

Logo Integrované dopravy Plzeňského kraje

11.1. Úkoly v působnosti IDPK

Úkoly v působnosti IDP je nutné vnímat v rámci čtyř druhů integračních opatření [6]:

- **dopravně-provozní integrace** (časová a prostorová koordinace jízdních řádů a linek),
- **stavební integrace** (přestupní uzly, společná nástupiště),
- **technická integrace** (vozidla, prodej jízdenek, odbavovací zařízení, společný dispečink či infrastruktura),
- **organizační integrace** (nezávislý koordinátor, tarifní integrace, marketing).

Je přirozené, že jednotlivá integrační opatření se mohou prolínat. **Aby bylo možné prohlásit systém za integrovaný, každé ze jmenovaných opatření musí fungovat alespoň na nízkém stupni integrace. To je v současném systému IDPK zajištěno, kdy po zavedení jednotlivého jízdného od 1. 7. 2020 je stupeň integrace v regionu již střední až vysoký ve všech ukazatelích.**

V rámci dalšího rozvoje a smysluplnosti systému Integrované dopravy Plzeňska je nutné, aby byly splněny následující premisy, o které bude usilováno v rámci platnosti tohoto dokumentu:

- **Rozšíření IDPK na území celého kraje včetně logických přesahů**
Systém je rozšířen do celého kraje. Budou řešeny logické přesahy do sousedních krajů v případě společného zájmu i sousedních objednatelů. V současnosti zasahuje systém IDPK i na území Bavorska, kde se předpokládá též jeho další potenciální rozvoj.
- **Integrace vlaků dálkové dopravy a vybraných mezikrajských linek**
Vlaky dálkové dopravy jsou integrovány do systému IDPK. Konkrétně se jedná o linky v objednávce Ministerstva dopravy ČR:
 - Ex6 (Rokycany) – Plzeň – Mar. Lázně/Domažlice
 - R11 Plzeň – Strakonice

¹⁰ O tarifu více v další kapitole.



- R16 Kažez – Rokycany – Plzeň – Klatovy – Žel. Ruda
- R25 Plzeň – Blatno u Jesenice

Další masivní rozšíření se nepředpokládá, jelikož je již komplexní. V případě rozšíření systému na území sousedních objednatelů se však předpokládá rozšíření integrace o toto území, je-li obsluhováno vlaky dálkové dopravy. Výsledek však závisí na jednání s dopravci a sousedními objednateli.

V případě souhlasu sousedního objednatele je možná i integrace vybraných mezikrajských linek, zejm. regionální osobní železniční a veřejné linkové dopravy. Záleží na konkrétní situaci a vzájemné dohodě.

- **Zlepšení dopravně-provozní integrace**

Zkvalitnění návazností mezi jednotlivými spoji veřejné hromadné dopravy. Tam, kde vlak nabízí kvalitní páteřní spojení, zajištění jeho výrazné preference – až úplná eliminace souběžných autobusových linek, případně zajištění vhodných časových prokladů mezi spoji. Významné změny v tomto byly provedeny již v letech 2019 a 2020 a dle vývoje infrastruktury budou pokračovat.

- **Preference koncepce taktové dopravy**

Pro budoucí dopravní řešení bude preferována koncepce taktové dopravy s pravidelně opakujícími se návaznostmi v důležitých uzlech za účelem vytváření atraktivního kvalitního systémového spojení po celém kraji.

- **Zlepšení stavební integrace**

Vybudování nových přestupních uzlů a zastávek tam (včetně záchytných parkovišť P+R, K+R a B+R), kde je to účelné. Rekonstrukce stávajících dopravních uzlů, které již nevyhovují současným nárokům a normám (již začalo probíhat). Důraz na zajištění minima bariér při pěším přesunu cestujících při přestupech mezi spoji veřejné hromadné dopravy.

- **Rozvoj systému jednotlivého a přestupního jízdného**

Jednotlivé jízdné bylo zavedeno k 1. 7. 2020. V případě přestupního jízdného bude zvážena úprava jeho principů tak, aby více korelovalo s novějším jednotlivým jízdným (změna ze zónového tarifu na zónově-relační)

- **Moderní odbavení cestujících**

Implementace moderních odbavovacích kanálů a metod. Vyšší využití např. bankovní karty a mobilní aplikace v celém systému IDPK. K datu schválení dokumentu např. mobilní aplikace umí vydat jednotlivé jízdné, neumožňuje předplatné a doplatky. Je předpokládán rozvoj moderních kanálů odbavení.

- **Dosažení lepší funkčnosti dispečinku**

Dispečink IDPK je aktuálně v provozu. Cílem během platnosti tohoto dokumentu je zvýšení kvality jeho funkcionalit tak, aby umožňoval lepší řízení provozu. Cílem je i všeobecná koordinace s ostatními objednateli.

- **Jednotný grafický manuál pro marketingové materiály a propagaci IDPK**

V současné době existují velmi jednoduchá pravidla a symbolika pro propagační materiály IDPK, které tak uživatel snadno pozná. Je však dále účelné stanovit přesnější pravidla a



směrování, tj. vytvoření jasné a unikátní grafické identity systému IDPK. Tato identita jako základ byla na přelomu let 2019 a 2020 vytvořena a postupně se začala využívat, je účelný její rozvoj.

- **Standardy kvality**

Cílem je uplatňovat ve spojích v závazku veřejné služby standardy kvality a také vzájemně komunikovat nad standardy mezi objednateli.

11.2. IDS sousedních objednatelů

S územím Plzeňského kraje bezprostředně sousedí následující integrované dopravní systémy:

- **PID – Pražská integrovaná doprava** (Praha + Středočeský kraj)
- **DÚK – Doprava Ústeckého kraje** (Ústecký kraj)
- **IDOK – Integrovaná doprava Karlovarska** (Karlovarský kraj)

Na základě dohody se sousedními objednateli jsou možné vzájemné přesahy systémů nebo jejich styčné body tak, aby cestující měl možnost cestovat výhradně na jízdní doklady integrovaných systémů bez nutnosti využít např. tarif dopravce. Postupně očekáváme i rozšíření integrované dopravy v Jihočeském kraji k hranicím Plzeňského kraje.



12.1.1. Jednotlivé integrované jízdné

Tarif jednotlivého integrovaného jízdného je **zónově-relační**.

Informace o principech tarifu a cenotvorbě jsou k dispozici na www.idpk.cz.

12.1.2. Předplatné integrované jízdné

Tarif jednotlivého integrovaného jízdného je **zónový**. Během platnosti dokumentu bude zvažována změna tarifu na zónově-relační (z pohledu prodeje platných zón) tak, aby byl v souladu s principy nověji implementovaného jednotlivého jízdného.

Informace o principech tarifu a cenotvorbě jsou k dispozici na www.idpk.cz.

12.2. Ostatní tarify

Ve vybraných spojích v územní působnosti Plzeňského kraje jsou k dispozici také jiné tarify než obvyklý tarif IDPK. Konkrétně se předpokládá platnost níže uvedených tarifů.

12.2.1. OneTicket

Na železnici platí kromě tarifu IDPK tarif SJT, tj. **Státní jednotný tarif**.

12.2.2. TR 10

TR 10 je tarifem společnosti České dráhy. Konkrétní rozsah platnosti tarifu TR 10 ve spojích v závazku veřejné služby Plzeňského kraje upravuje dohoda o akceptaci tarifu TR 10 se společností České dráhy. Plzeňský kraj předpokládá spíše útlum nabídky TR 10, a to s ohledem na existenci tarifů SJT a IDPK. Konkrétní rozsah akceptace tarifu TR 10 se během platnosti tohoto dokumentu může měnit.

12.2.3. GWTR

Ve vlacích linky R25 Plzeň – Most platí také tarif dopravce GW Train Regio.

12.2.4. Mezikrajské tarify a přesahy IDS

V oblasti na hranicích krajů a u přeshraničních linek jsou sledována řešení:

- **překryv systémů IDS či jejich setkání v konkrétním bodě** (typicky Pražská integrovaná doprava či Doprava Ústeckého kraje)
- **vyhlášení mezikrajského tarifu na vybraných linkách** (typicky tarif pro linku Plzeň – Karlovy Vary pro mezikrajské cesty)
- **akceptace nabídek sousedních objednatelů na části území** (typicky např. jízdenka JIKORD+ na pomezí Plzeňského a Jihočeského kraje)

Mohou být zvolena i jiná atypická a méně četná řešení s ohledem na potřeby v konkrétních oblastech. Zde vyjmenovaná řešení jsou platná k datu schválení dokumentu. Aktuální stav lze nalézt na www.idpk.cz a na webech partnerských integrovaných dopravních systémů.

12.2.5. Další tarify

V souvislosti se zadáváním veřejných zakázek a příchodem jiných dopravců či koncepčních změn může Plzeňský kraj rozhodnout o platnosti dalších zde neuvedených tarifů během platnosti tohoto dokumentu nebo naopak o utlumení výše zmíněných tarifů, pokud toto Plzeňský kraj na základě smluvních parametrů smí učinit.



13. Závěrečné shrnutí

Dokument Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje pro léta 2022 – 2026 poskytuje ucelený pohled **na předpokládané dopravní plánování v Plzeňském kraji** v tomto období.

Cílem autorů tohoto dokumentu nebylo dokument naplnit pouze strohými zákonem požadovanými informacemi, ale dokument zpracovat tak, aby byl **strategickým dokumentem** dobře čitelný pro všechny partnery (státní správa, obce, dopravce, správci infrastruktury apod).

Na základě zákonných požadavků byl materiál korespondenčně projednán s těmito partnery:

- Karlovarský kraj/KIDS KK
- Jihočeský kraj/JIKORD
- Ministerstvo dopravy ČR
- Správa železnic
- Středočeský kraj/IDSK
- Ústecký kraj

Vypořádání připomínek je součástí jednou z příloh dokumentu.



14. Přílohy

Plán dopravní obslužnosti pro období 2022 – 2026 obsahuje následující **přílohy, které jsou jeho nedílnou součástí.**

14.1. Karty železničních linek

Přílohou 1 jsou karty linek veřejné hromadné dopravy.

14.2. Karty linek VLD

Přílohou 2 jsou karty linek veřejné hromadné dopravy.

14.3. Síťová grafika

Součástí dokumentu je také síťová grafika železniční dopravy. Jako příloha 3.1 je popsán stávající stav a jako příloha 3.2 rozvoj v krátkodobém horizontu.

14.4. Projednání připomínek s dotčenými subjekty

Výsledek projednání a zapracování případných připomínek dotčených subjektů je přílohu č. 4. tohoto dokumentu.



15. Zdroje informací

- [1] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika kraje* [online]. [cit. 2016-10-19]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11252/17840049/charakteristika_kraj.pdf/69b5df83-6174-4024-871c-6ae89d2c474b?version=1.1
- [2] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Počty obyvatel v obcích k 1. 1. 2021* [online]. [cit. 2021-07-22]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112021>
- [3] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Projekce obyvatelstva* [online]. [cit. 2016-10-19]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xp/projekce_obyvatelstva_v_plzenskem_kraji_do_roku_2050
- [4] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a do škol* [online]. [cit. 2016-10-19]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20533800/32413513k5.pdf/4f204cdb-2408-416b-850d-658d45658002?version=1.0>
- [5] ČSN 73 6380 *Železniční přejezdy a přechody*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a zkušebnictví, 2004.
- [6] JAREŠ, Martin. *Integrovaná doprava v praxi: jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád, jedna síť*. 1. vydání. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2016. ISBN 978-80-01-05896-1.
- [7] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy: zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012 – 2016* [online]. 2011 [cit. 2016-10-19]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/90D75F36-3966-4555-8115-F19BE04DED54/0/MaterialProPMDPlanDopravniObsluhyUzemi.pdf>
- [8] PURKART, Pavel. *Posílení železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska*. Praha, 2016. Diplomová práce. ČVUT v Praze, Fakulta dopravní. Vedoucí práce Ing. Tomáš Javořík.
- [9] SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY – veřejně dostupné materiály (např. mapy železniční sítě, Prohlášení o dráze aj.)
- [10] *Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.*