



Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2017 – 2021



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



Obsah

1	Úvod a základní informace k plánu dopravní obslužnosti.....	4
2	Plzeňský kraj	5
2.1	Hospodářství a významné cíle zejména denní dojíždky Plzeňského kraje	7
2.2	Základní demografické údaje Plzeňského kraje	8
3	Dojíždka a vyjíždka v řešeném území.....	12
3.1	Dojíždka za prací.....	12
3.2	Dojíždka do škol.....	16
3.3	Souhrnná bilance pravidelně dojíždějících.....	17
3.4	Shrnutí základních přepravních vztahů pro dopravní obslužnost	17
4	Standardy dopravní obsluhy.....	21
5	Základní informace o železniční síti na území Plzeňského kraje	23
5.1	Kategorizace železničních drah na území Plzeňského kraje.....	24
6	Železniční doprava na území Plzeňského kraje	26
6.1	Osobní doprava v závazku veřejné služby – dálková doprava	26
6.2	Osobní doprava v závazku veřejné služby – regionální doprava.....	29
6.3	Výhled financování železniční dopravy v Plzeňském kraji.....	30
6.4	Železniční linky v kraji.....	31
6.5	Předpokládané provozní soubory linek v Plzeňském kraji pro nabídková řízení či přímá zadání 32	
6.6	Základní vybrané předpokládané provozní charakteristiky linek.....	35
6.7	Předpoklad nasazení vozidel a obnova vozového parku.....	36
6.8	Osobní doprava v provozu na komerční riziko dopravců.....	39
6.9	Nově očekávané produkty na železnici v Plzeňském kraji.....	40
7	Infrastrukturní opatření na železnici	42
7.1	Problematika traťové rychlosti a přejezdů	42
7.2	Shrnutí základních požadavků na jízdní doby a infrastrukturní úpravy u jednotlivých tratí. 43	
7.3	Elektrizace železniční sítě	46
8	Karty popisu jednotlivých železničních linek objednávaných v závazku veřejné služby Plzeňským krajem.....	47
9	Síť pozemních komunikací na území Plzeňského kraje	52
10	Veřejná linková doprava na území Plzeňského kraje	55
10.1	Současnost veřejné linkové dopravy na území Plzeňského kraje	55
10.2	Budoucí dopravní řešení.....	57
10.3	Oblasti pro autobusové linky v nabídkových řízeních	58
10.4	Rozsah veřejné linkové dopravy a výhled financování.....	61



10.5	Trasování regionálních autobusových linek po Plzni.....	62
10.6	Obsluha zastávek veřejnou linkovou dopravou na území Plzně	63
10.7	Přestupní uzly ve městě Plzni	63
11	Přestupní body mezi železniční a veřejnou linkovou (městskou hromadnou) dopravou	66
12	Přístupnost veřejné dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	74
13	Doprava v klidu (statická doprava).....	75
14	Mezikrajská a přeshraniční spojení	77
14.1	Mezikrajská spojení páteřního charakteru.....	77
14.2	Mezikrajská spojení doplňkového charakteru.....	79
14.3	Přeshraniční spojení	81
15	Integrovaná doprava Plzeňska	83
15.1	Úkoly v působnosti IDP.....	84
16	Vybrané přehledy tržeb a prodaných jízdních dokladů v systému IDP	87
17	Přílohy.....	90
18	Zdroje informací	91



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 – 2021)*, 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.



2 Plzeňský kraj

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. Zároveň je Plzeňský kraj v ČR třetím nejřidčeji zalidněným krajem a z hlediska počtu obyvatel se řadí na 9. místo.



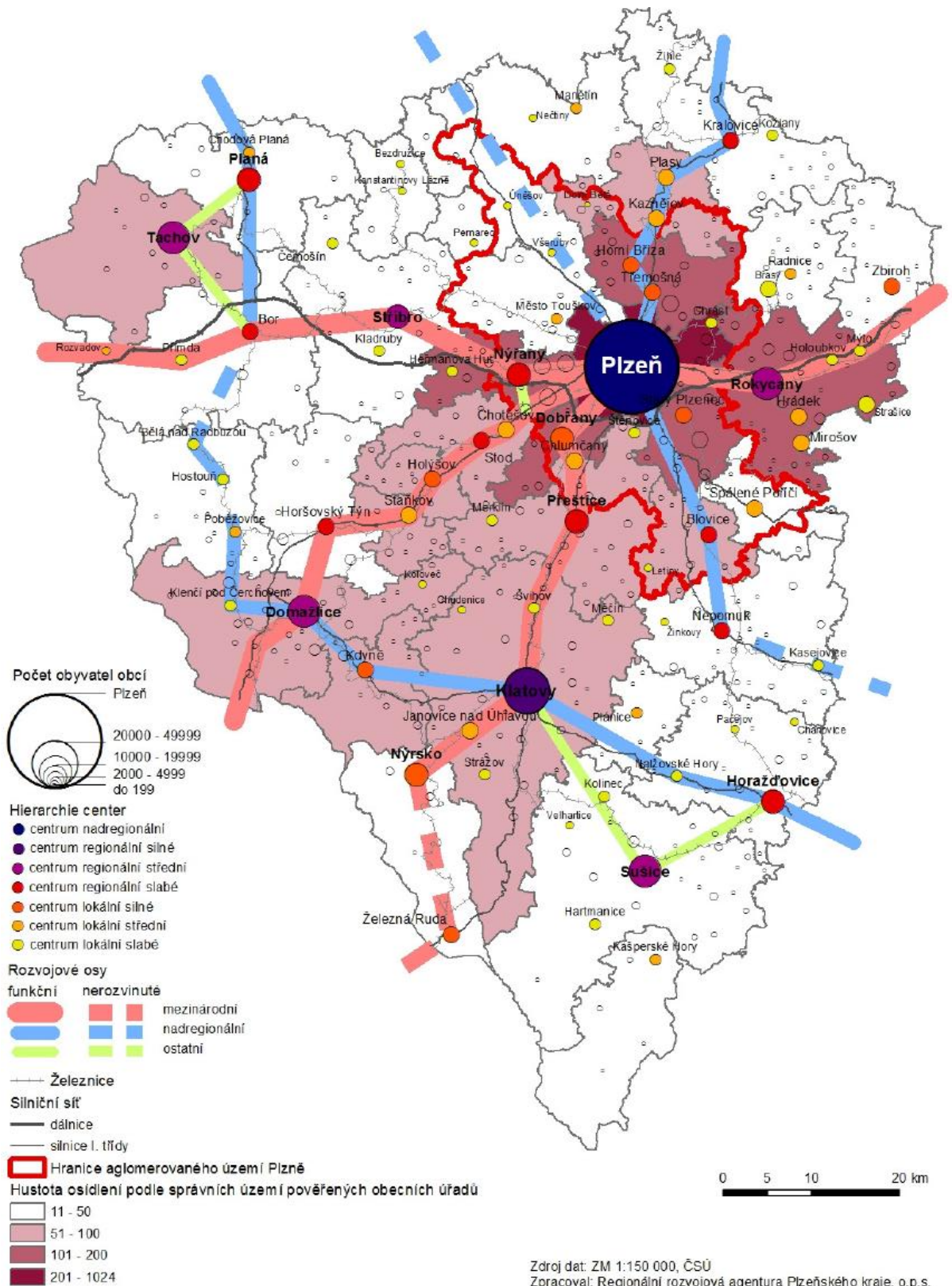
Zdroj dat: ARCDATA (ArcCR 500)
Zpracoval: Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s.

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 dojíždky Plzeňského kraje

Plzeňský kraj je nejen důležitou zemědělskou, ale též průmyslovou oblastí. Podíl Plzeňského kraje na celkovém hrubém domácím produktu představoval v roce 2014 v běžných cenách asi 5,2 %. 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 (školný zákon) **by každá obec měla mít stanovenou tzv. spádovou školu** (zde



myšleno základní školství), **kam budou žáci dojíždět. Sem bude zajištěno spojení primárně.** Rodiče sice nejsou povinni žáka umístit do tzv. spádové školy, nicméně sem nemusí být dopravní obslužnost objednávaná krajem zajištěna. **Z hlediska zajištění dopravní obslužnosti je vhodné požadovat, 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.

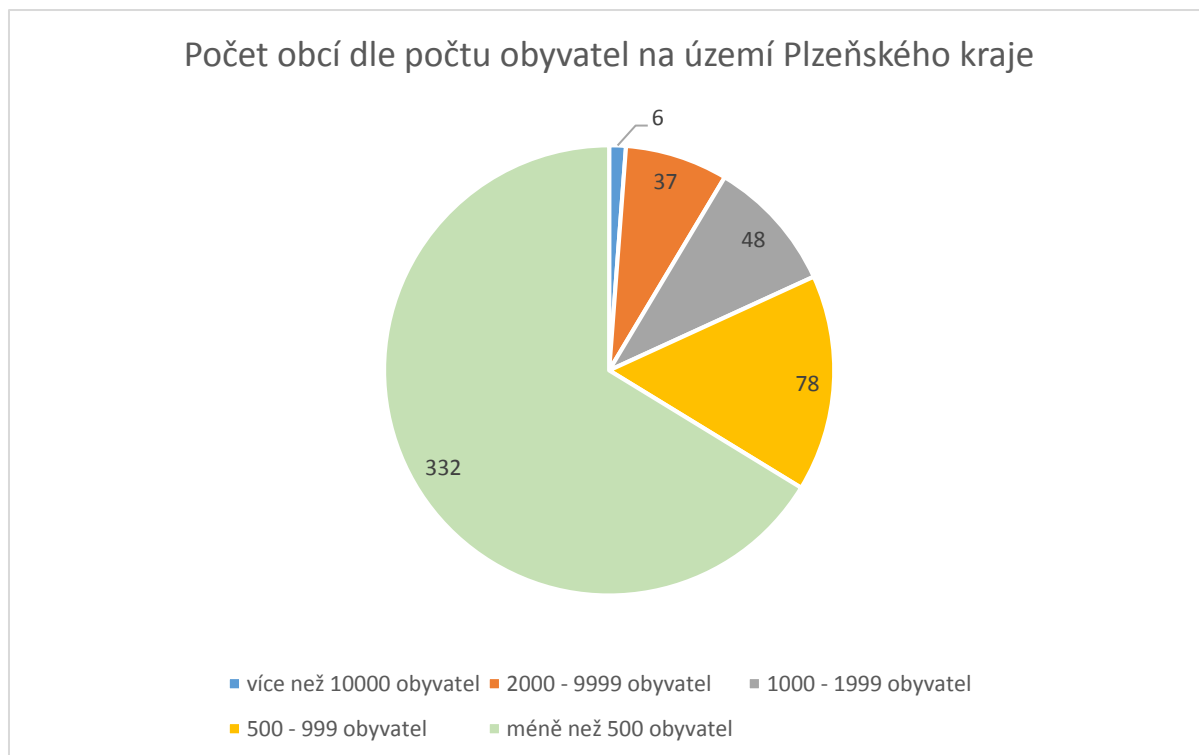
2.2 Základní demografické údaje Plzeňského kraje

K 1. lednu 2016 žilo na území Plzeňského kraje více než 575 tisíc obyvatel v 501 obcích. V krajském městě Plzni je k pobytu trvale hlášeno více než 165 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	169 858
Klatovy	22 415
Rokycany	13 969
Tachov	12 609
Sušice	11 163
Domažlice	11 130

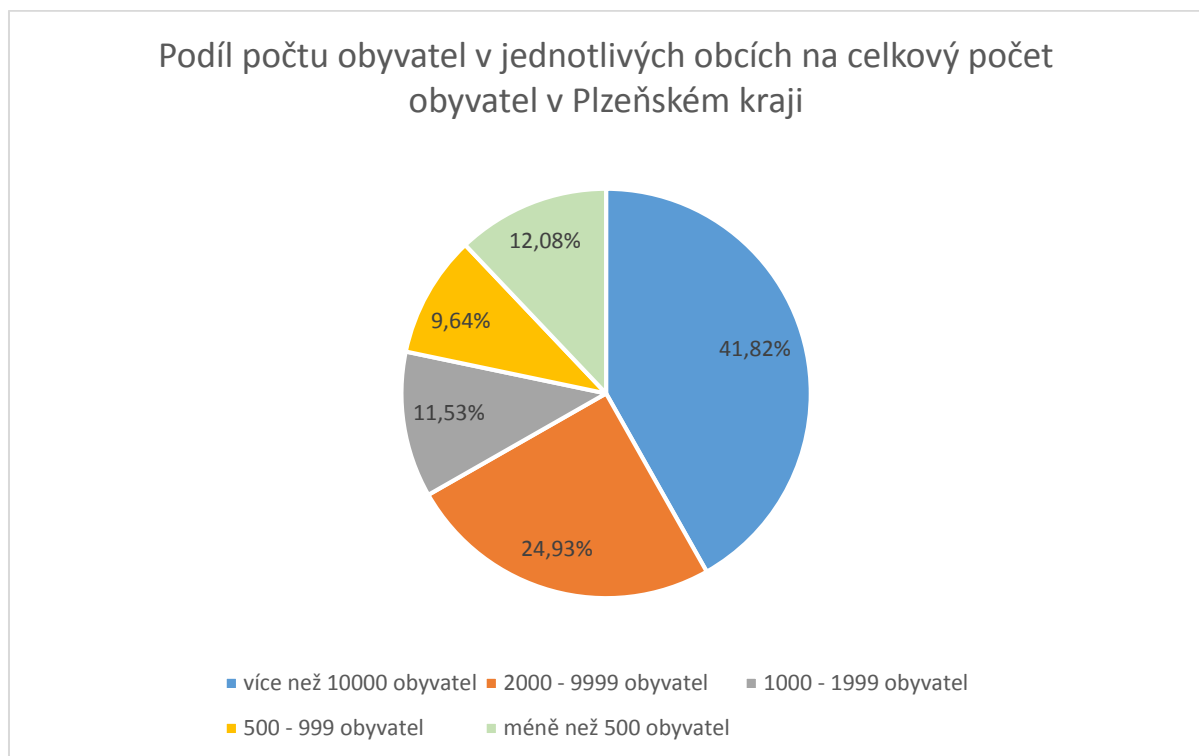
*Počty obyvatel v nejvýznamnějších sídlech
k 1. lednu 2016 (dle dat ČSÚ [2])*

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



Obce v Plzeňském kraji dle počtu obyvatel (k 1. lednu 2016, 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 2016, dle dat MV ČR [2])

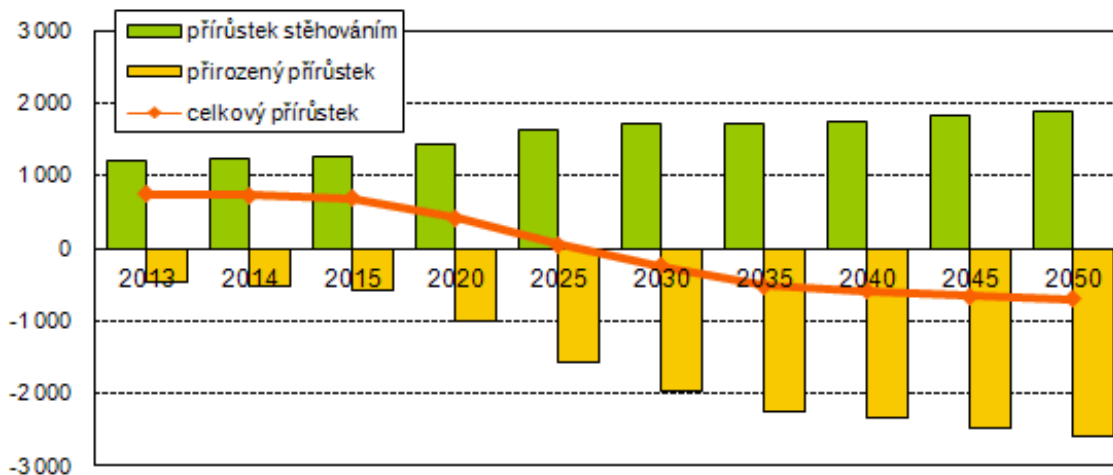


Největší podíl obyvatel se však soustřeďuje v obcích s deseti tisíci a více obyvateli, a to více než 40 %. V obcích s počtem obyvatel vyšším než dva tisíce se soustřeďuje souhrnně zhruba 2/3 obyvatel celého kraje. V obcích s počtem obyvatel méně než 500 obyvatel, kterých je na území kraje většina, žije sotva 13 % 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 stěhování v Plzeňském kraji v letech 2013 až 2050

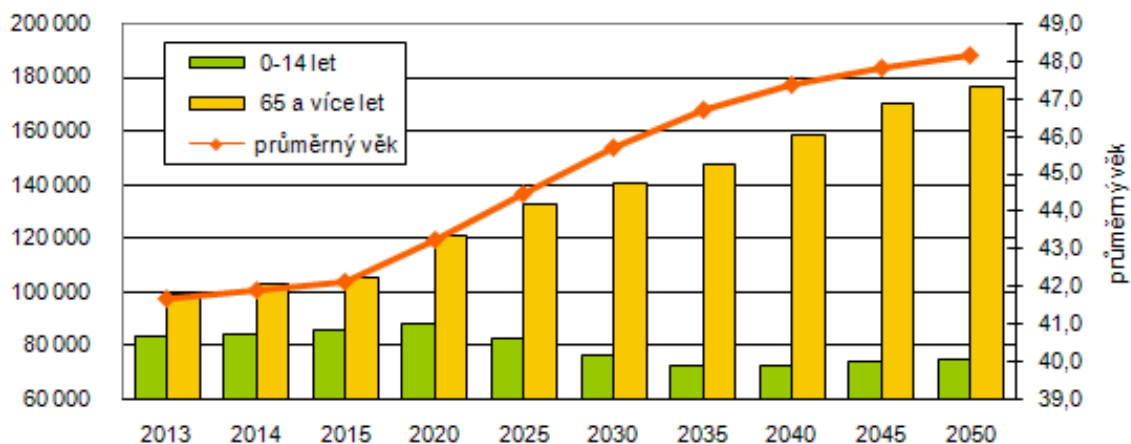


Přirozený přírůstek a přírůstek stěhování v Plzeňském kraji v letech 2013 až 2050 (zpracoval ČSÚ [3])

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])



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 dojízdce 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 dojíždky byl podchycen. V rámci ČR však bohužel neexistují lepší veřejná data, která by se dala pro shrnutí tohoto tématu využít.

3.1 Dojíždka za prací

V rámci Plzeňského kraje dle SLDB 2011 vyjíždí za prací mimo obec zhruba 59 % obyvatel (téměř 70 tisíc osob vyplnilo dojíždku 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 dojíždky a vyjíždky, 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 vyjíždky dosáhl za Plzeňský kraj hodnoty téměř 86 %. Nejvyšší podíl denní dojíždky – téměř 90 % zaměstnaných vyjíždějících za prací – zaznamenaly okresy kolem krajského města. V rámci intenzity denní vyjíždky a dojíždky 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 dojíždky 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])

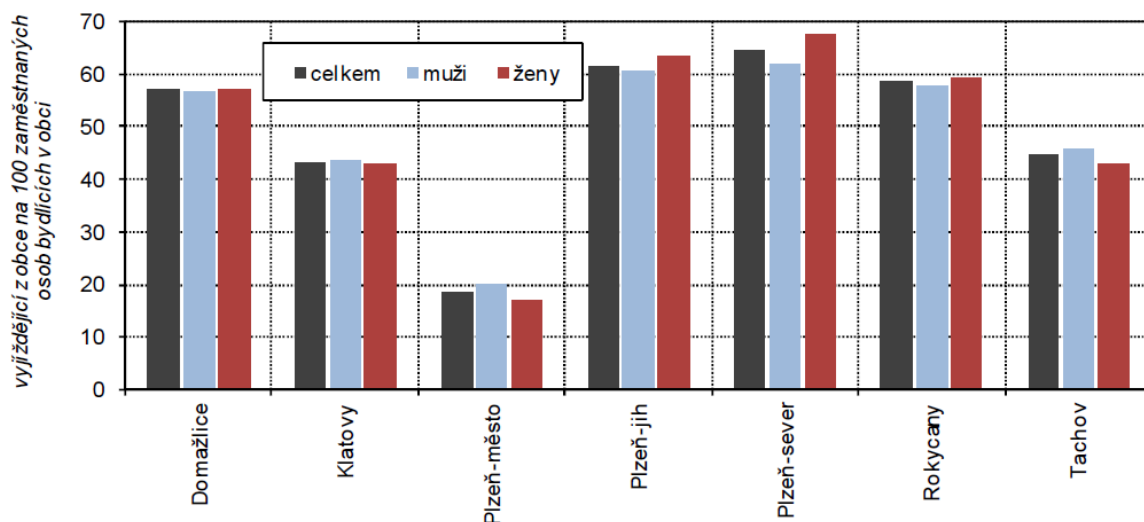
V jednotlivých okresech jsou podíly vyjížděky do zaměstnání poměrně odlišné. Nejvyšší podíl vyjížděky do jiné obce okresu vykazují okresy Domažlice, Klatovy a Tachov. **Z hlediska vyjížděky do jiného okresu kraje absolutně i relativně vykazují největší čísla Plzeň-sever a Plzeň-jih. Tyto dva okresy spolu 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])

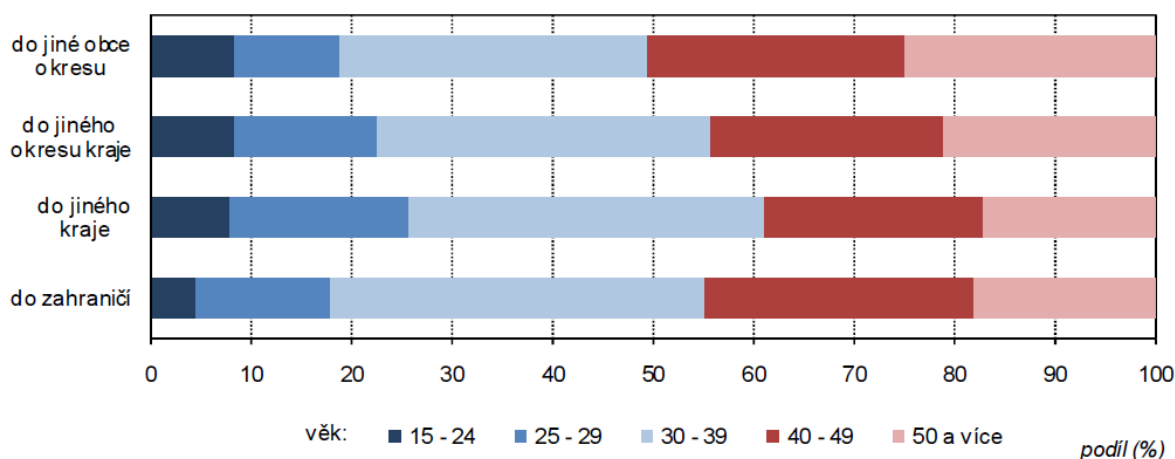
Podle prostorového typu dojížděky v rámci okresu se nejvyšší podíl dojížděky vyskytuje v okresech Domažlice a Klatovy, dojíždějících z jiných okresů kraje je nejvíce v okrese Plzeň-město. Intenzita vyjížděky z obcí dosáhla téměř 43 % (intenzita vyjížděky z obcí je definována jako podíl vyjíždějících 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.



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

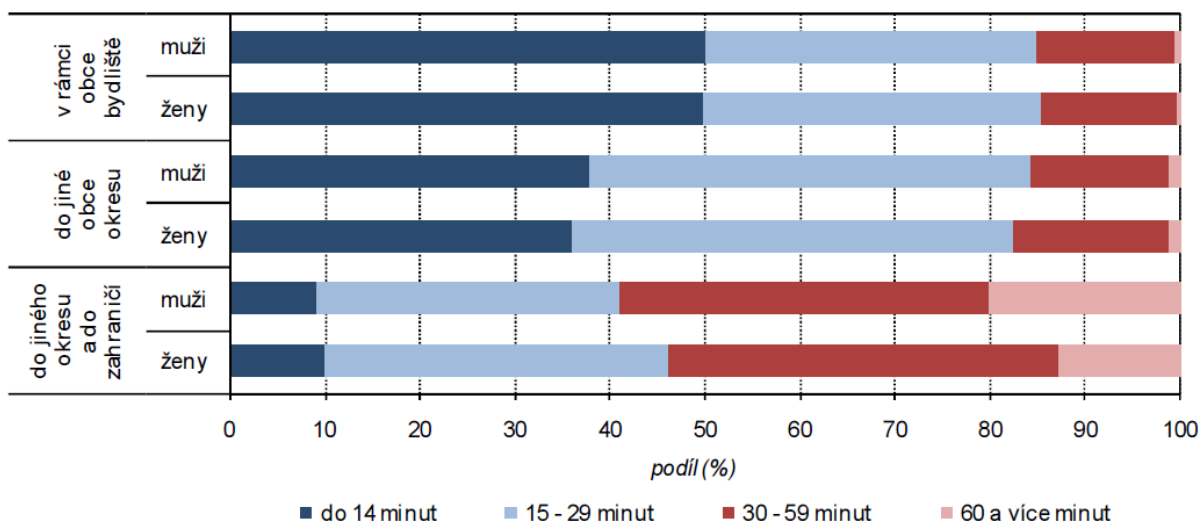
Ve vyjíždce za práci je nejvíce zastoupena věková skupina 30 až 39 let (zhruba 1/3) následovaná skupinou 40 až 49 let (zhruba 1/4).



Vyjíždka do zaměstnání z obcí podle věku a typu vyjíždky (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 vyjíždce 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 vyjíždky mírně častěji než muži. Podle územního hlediska mají největší počet osob vyjíždějících denně okresy Plzeň-jih a Plzeň-sever, což souvisí s pravidelnou dojíždkou 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 dojížděnce 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])



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])



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]

3.4 Shrnutí základních přepravních vztahů pro dopravní obslužnost

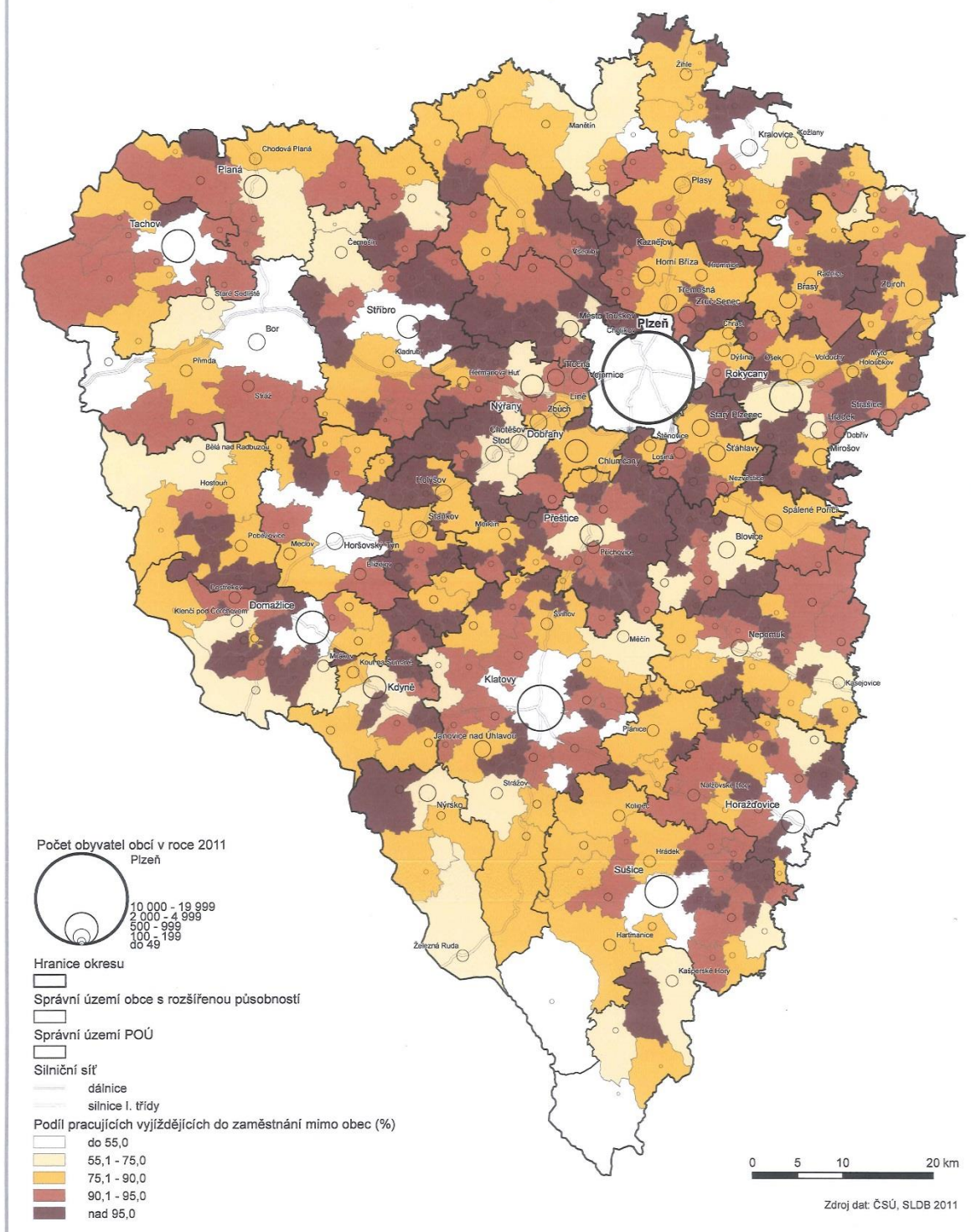
Z hlediska dojížďky do škol a za prací lze identifikovat globálně v rámci Plzeňského kraje následující směrovost:

- **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** – byt' 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 nabízejí 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.



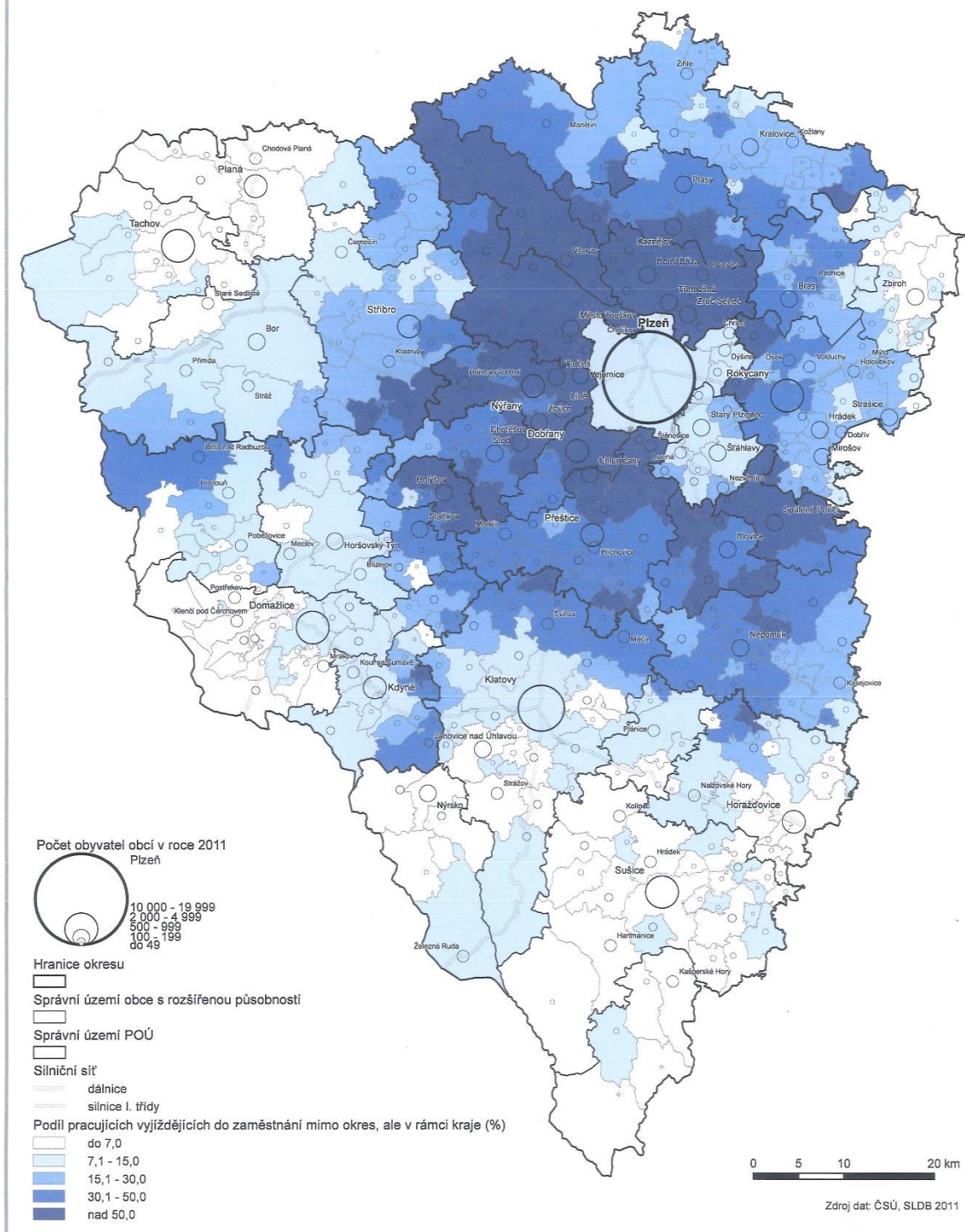
Obyvatelstvo obcí Plzeňského kraje podle vyjížd'ky za prací a do škol Sčítání lidu, domů a bytů 2011



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



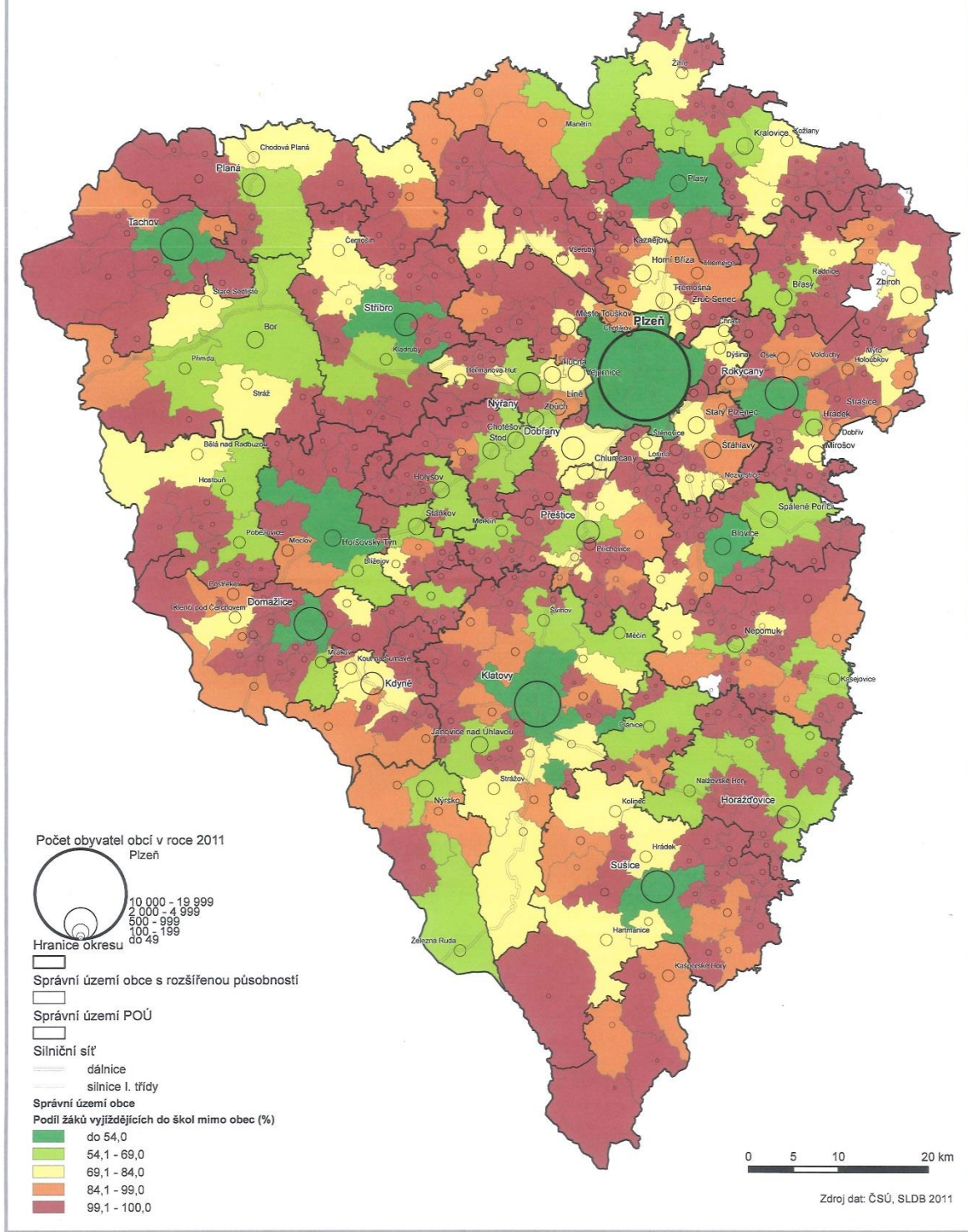
Obyvatelstvo obcí Plzeňského kraje podle vyjžd'ky za prací a do škol Sčítání lidu, domů a bytů 2011



Podíl pracujících vyjždějících 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.)



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. Do doby schválení tohoto plánu neměl Plzeňský kraj standard dopravní obsluhy definován. Jedná o důležité kvalitativní měřítko.

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

- stanovit návrh standardu dopravní obsluhy

Během období platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti proběhne:

- 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 dojížděnkou, 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	2-3 páry	1 pár	0 párů
300 - 599	3 páry	1 pár	3-4 páry	1-2 páry	2-3 páry
600 - 999	60'	120' (180')	60'	120' (180')	5-6 párů
1000-1999	30'-60'	60'-120'	30'-60'	60'-120'	120' (6 párů)
2000 a více	30'	60' (120')	30' (60')	60' (120')	60'-120'

V závorkách jsou uvedeny hodnoty, které by měly být méně typické.

Návrh standardu minimální četnosti dopravní obslužnosti ve vztahu k jádrovým částem obcí (částečně převzato z [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 měřítko jsou stanovena jako minimální pro obsluhu jádrové části obce¹, 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]**

¹ 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 Kajejcov 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.



5 Základní informace o železniční síti na území Plzeňského kraje

Na území Plzeňského kraje se v současnosti nachází níže uvedených 16 provozuschopných traťových úseků (rozdělení dle potřeby Plzeňského kraje), jejichž provozovatelem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC).

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
170P	hranice kraje – Kažez – Plzeň hl. n.	42,9
170CH	Plzeň hl. n. – Chodová Planá – hranice kraje	71,2
175	Rokycany – Nezvěstice	27,1
176	Chrást u Plzně – Radnice	17,0
177	Pňovany – Bezručice	24,0
178	Svojsín – Bor	15,2
180	Plzeň hl. n. – Domažlice – státní hranice	74,5
181	Nýřany – Heřmanova Huť	9,7
182	Staňkov – Poběžovice	21,7
183	Plzeň hl. n. – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín (st. hr.)	97,3
184	Domažlice – Planá u Mariánských Lázní	88,1
185	Horažďovice předměstí – Klatovy – Domažlice	97,8
190	Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí – hranice kraje	60,9
191	Nepomuk – Kasejovice – hranice kraje	15,8

Délka jednotlivých železničních tratí na území Plzeňského kraje

Celková délka těchto železničních tratí činí 725,7 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 nesjízdná železniční trať Mladotice – Kralovice (část trati 162), kde Plzeňský kraj zvažuje zajištění alespoň minimální objednávky v případě obnovy tratě. K březnu 2018 je ze strany SŽDC trať ve fázi prodeje a není reálné, že trať obnoví SŽDC, tj. je nutné, aby toto učinil případně jiný (budoucí) provozovatel dráhy.

Nejvýznamnější železniční tratí z hlediska železniční sítě ČR na území Plzeňského kraje je III. tranzitní železniční koridor v úseku hranice kraje – Kažez – 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 a Ex), **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, výrazná sezónnost je též patrná u vlaků Plzeň – Bezručice.



5.1 Kategorizace železničních drah na území Plzeňského kraje

Prohlášení o dráze 2017 vydané společností SŽDC dělí tratě do třech následujících kategorií:

- **E:** část dráhy celostátní evropského významu,
- **C:** část dráhy celostátní,
- **R:** dráha regionální.

V železniční síti v územní působnosti Plzeňského kraje se nacházejí všechny kategorie drah stanovené Prohlášením o dráze 2016. Tato kategorizace má z hlediska objednávky regionální železniční dopravy v závazku veřejné služby vliv především na výši poplatku za použití železniční dopravní cesty (obecně jsou nejvyšší poplatky nastaveny u kategorie E, nejnižší poplatky u kategorie R). Rozdělení tratí do kategorií E, C a R na území Plzeňského kraje je následující:

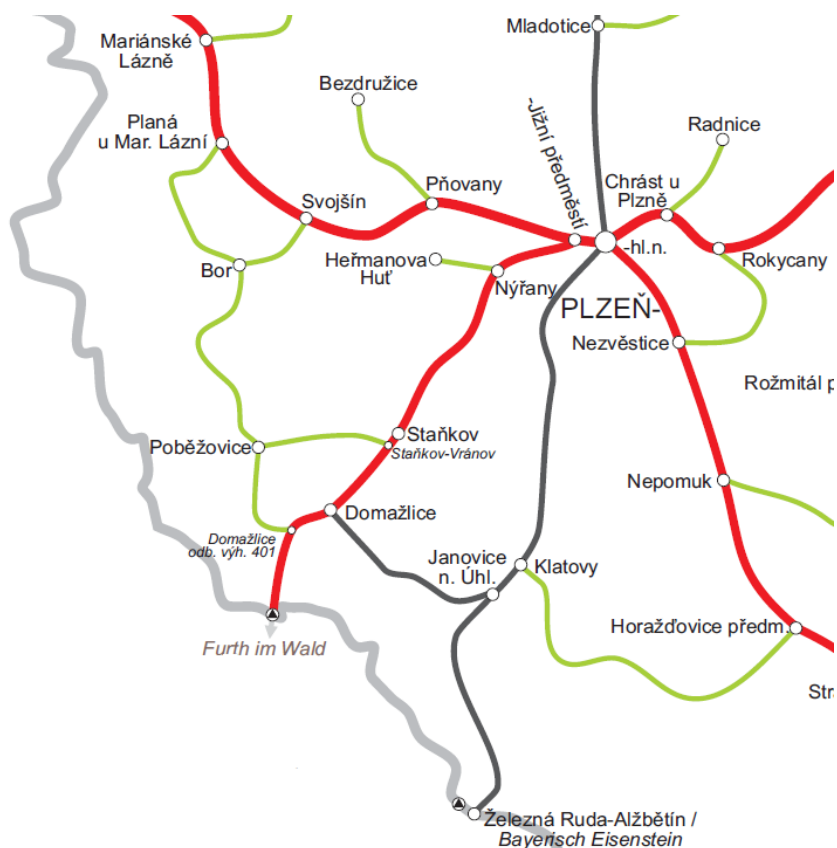
trať	úsek	kategorie
160	Plzeň hl. n. – Žihle – hranice kraje	C
162	Kralovice – hranice kraje	R
170	hr. kraje – Kařez – Plzeň hl. n. – Chodová Planá – hr. kraje	E
175	Rokycany – Nezvěstice	R
176	Chrást u Plzně – Radnice	R
177	Pňovany – Bezručice	R
178	Svojšín – Bor	R
180	Plzeň hl. n. – Domažlice – státní hranice	E
181	Nýřany – Heřmanova Huť	R
182	Staňkov – Poběžovice	R
183	Plzeň hl. n. – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín (st. hr.)	C
184	Domažlice – Planá u Mariánských Lázní	R
185	Horažďovice předměstí – Klatovy	R
185	(Klatovy –) Janovice n. Úhl. – Domažlice	C
190	Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí – hranice kraje	E
191	Nepomuk – Kasejovice – hranice kraje	R

Kategorizace jednotlivých železničních tratí na území Plzeňského kraje (dle dat SŽDC [9])

Z hlediska zajištění dopravní obslužnosti lze obecně označit většinu železniční sítě za páteřní. Plzeňský kraj má zájem, aby většina železničních tratí v regionu zajišťovala v budoucnu páteř dopravní obslužnosti regionu, plně v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb. („Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti“). Pouze doplňkovou, nikoliv páteřní úlohu bude zřejmě i v budoucnu hrát regionální (nikoli dálková) železniční doprava na trati 180 v úseku Domažlice – Furth im Wald. Na ostatních tratích může za splnění určitých podmínek železniční doprava kvalitní páteř vytvořit, byť v některých případech pouze částečně nebo velmi obtížně.

S ohledem na význam železniční sítě jsou z pohledu Plzeňského kraje nejvýznamnější tratě kategorie E a C vyjma trati 185 v úseku Janovice nad Úhlavou – Domažlice (ve skutečnosti je spíše tratí regionálního charakteru), které vytvářejí nosný systém celé dopravní obslužnosti. Ostatní tratě pak doplňují tyto nejvýznamnější dopravní spojnice v kraji.

Kategorizaci železniční sítě v Plzeňském kraji znázorňuje schématický následující obrázek:



Kategorie tratí v Plzeňském kraje (výřez z mapy – zpracovala Správa železniční dopravní cesty, Ing. Pavel Krýže PhD. [9])

- celkem 15 železničních tratí
- **červeně: celostátní tratě mezinárodního významu (páteřní tratě)**
- šedě: celostátní tratě (zpravidla též páteřní tratě)
- zeleně: **regionální tratě**



6 Železniční doprava na území Plzeňského kraje

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 operuje na železniční síti na území Plzeňského kraje v současnosti pouze jediný dopravce, a to České dráhy, a. s. (dále jen ČD). V oblasti komerčních produktů se též jedná o aktivity společnosti ČD. Na území Plzeňského kraje nově vstoupil od jízdního řádu 2016/17 dopravce GW Train Regio do segmentu závazkových služeb.

6.1 Osobní doprava v závazku veřejné služby – dálková doprava

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

- **R6 Praha – Plzeň – Cheb/Německo/Klatovy**
 - Praha – Plzeň: takt 60 minut,
 - Plzeň – Cheb: takt 120 minut²,
 - Plzeň – Domažlice – Německo: takt 240 minut,
 - Plzeň – Klatovy (– Železná Ruda-Alžbětín): takt 240 minut,
- **R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň**
 - Plzeň – České Budějovice: takt 120 minut,
- **R16 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most**
 - Plzeň – Most: takt 120 minut (výj. 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. Jedná se o následující spoje:

- veškeré spoje kategorie R v úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín,
- dva páry spojů kategorie R linky R16 Plzeň – Most ve spolupráci s Ústeckým krajem.
Konkrétně se jedná o tyto spoje:
 - R 1188 Plzeň hl. n. (12:05) – Most,
 - R 1182 Plzeň hl. n. (18:05) – Most,
 - R 1181 Most – Plzeň hl. n. (7:52),
 - R 1189 Most – Plzeň hl. n. (17:52).

² V některých případech jsou vlaky kategorie Rx nahrazeny vlaky kategorie SC Pendolino, které v úseku Plzeň – Cheb jsou závazkem veřejné služby. Z rozdílných jízdních vlastností souprav též plynou určité odchylky od pravidelného intervalu 120 minut.



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

R6 Praha – Plzeň – Cheb/Německo/Klatovy (budoucí Ex6 a R16)
<ul style="list-style-type: none"> • v současné době do dokončení modernizace III. tranzitního železničního koridoru v úseku Rokycany – Plzeň jsou u linky R6 pro Plzeňský kraj důležité uzly v minutu X:00 v žst. Plzeň hl. n., těsný uzel v minutu X:30 v žst. Rokycany a uzel v L:00 v žst. Planá u Mar. Lázní, který však není vhodné z hlediska regionální dopravy více rozvolňovat – tj. zachování stávajícího stavu, • na základě materiálů MD ČR předpokládá Plzeňský kraj po dokončení III. tranzitního železničního koridoru vytvoření dvou segmentů dálkových spojů v úseku Plzeň – Praha (nově linky Ex6 a R16), a tedy vedení až 4 spojů dálkové dopravy za období 120 minut (podobný model jako na linkách Ex3 a R5 v úseku Praha – Ústí nad Labem), • 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 bude s ohledem na minimalizaci negativních dopadů velmi vytížené regionální dopravy nutné dohledat 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, současný průjezd všech bodů mezi Plzní a Domažlice není možné ze strany Plzeňského kraje při zahuštění tras vlaků kategorie Ex akceptovat (MD předpokládá v době zpracování plánu zastavení v Holýšově). V úsecích Plzeň – Domažlice a Plzeň – Cheb je Plzeňský kraj ochoten doplnit nadregionální nabídku vlaků dalšími vlaky kategorie Sp do souhrnného intervalu cca 60 minut minimálně ve špičkových obdobích. • pro Plzeňský kraj je účelné dosažení co nejtěsnějších uzlů Plzeň v X:00, Planá u Mar. Lázní X:00 a Domažlice X:00, z tohoto pohledu není možné souhlasit s případným přesunem křižování vlaků linky R6 (Ex) do Mariánských Lázní, což rozvolní přestupní vazby v Plané u Mar. Lázní, může ohrozit návaznosti na linku R11 v Plzni a způsobit problémy při konstrukci tras Tachov – Planá u Mar. Lázní, • II. přepravní segment 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 Plzeň 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, zde zčásti zřejmě v objednávce Plzeňského kraje jako vlaky kategorie Sp s návaznostmi na ukončené vlaky linky R6 v Plzni (komfortní by bylo vedení přímých vlaků, • 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 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



průjezd vlaků skrz uzel Klatovy 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 akceptuje, • v budoucnu sleduje Plzeňský kraj variantu s křižováním rychlíků linky R11 v železniční stanici Horažďovice předměstí, • 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 plně podporuje a přiklání se k němu, • 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, • vzhledem ke změně dopravce u spojů v objednávce MD ČR může Plzeňský kraj toto reflektovat v následujících letech u své objednávky (není vyloučeno kompletní převzetí linky jediným dopravcem včetně krajských výkonů), • 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, s výjimkou nového segmentu obsluhy na trati mezi Plzní a Prahou po dostavbě III. tranzitního železničního koridoru, 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.



Roční objem výkonů dálkové dopravy v závazku veřejné služby na území Plzeňského kraje překračuje mírně 1,8 mil. vlkm (rok 2017).

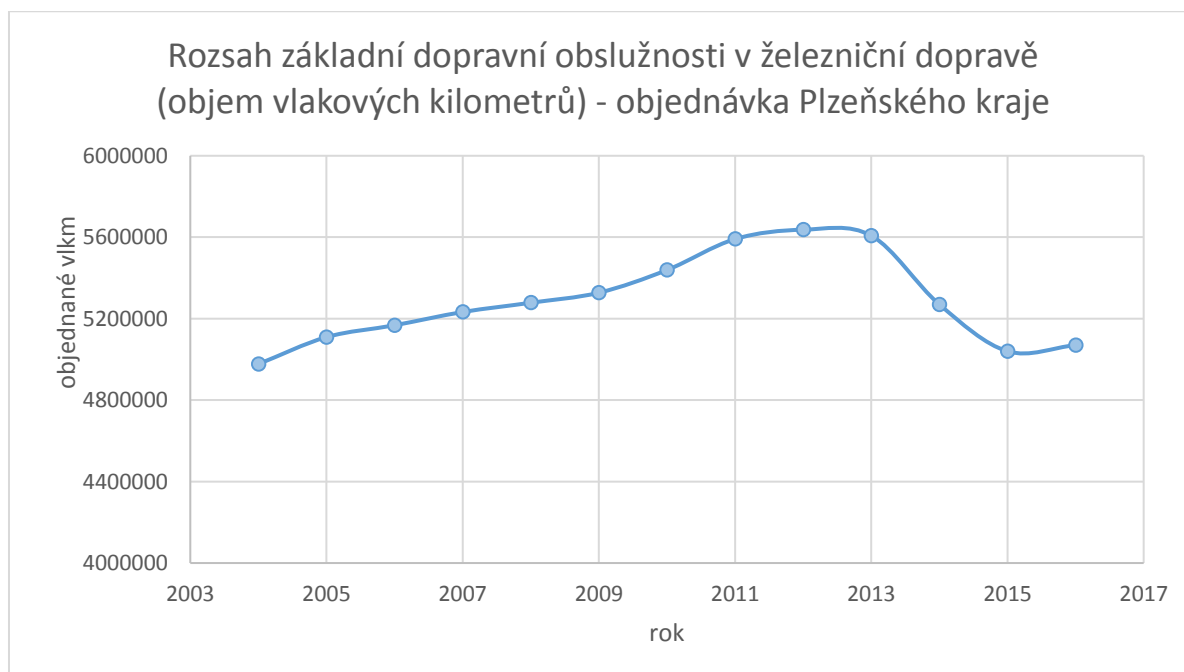
6.2 Osobní doprava v závazku veřejné služby – regionální doprava

Kapitole osobní dopravy v závazku veřejné služby, a to regionální dopravy, se věnuje materiál zevrubněji, jelikož spadá přímo do kompetence Plzeňského kraje.

Pro rok 2013 činil objem železniční dopravy zhruba 5,6 mil. vlkm. Do roku 2012 byl tento objem každoročně mírně navyšován, jednak přidáváním jednotlivých spojů a jednak tvorbou nových dopravních řešení. Mezi tato dopravní řešení patří například:

- Projekt Regionova na trati 175 Rokycany – Nezvěstice,
- Optimalizace dopravy na severním Plzeňsku (trať 160),
- Plzeňská linka Kozolupy – Blovice.

Z důvodu omezených finančních možností bylo pro rok 2014 přistoupeno ke snížení objemu regionální železniční dopravy na rozsah necelých 5,3 mil. vlkm., v roce 2015 další snížení na hranici těsně nad 5 mil. vlkm. V letech 2016 a 2017 je již rozsah stabilizovaný a jeho vývoj za uplynulých téměř 15 let reprezentuje následující graf.



Rozsah základní dopravní obslužnosti v železniční dopravě (objem vlakových kilometrů) – objednávka Plzeňského kraje

V následujícím období bude snahou tento rozsah udržet a již dále nesnižovat. Z hlediska rozvojových potřeb území Plzeňského kraje by měl být rozsah každoročně spíše mírně navyšován alespoň o jednotky procent celkového rozsahu, aby byly postupně splňovány cílové parametry obsluhy na jednotlivých tratích dle jednotlivých karet linek.

Cílem aktivit dopravního plánování v podmínkách regionální železniční dopravy na území Plzeňského kraje je postupné zavádění taktového grafikonu do celé oblasti Plzeňského kraje. Základem na všech



železničních tratích by měl být interval spojů 120 minut, na většině tratí v přepravních špičkách posilován na 60 minut. U frekvenčně nejsilnějších tratí, a to především v plzeňské aglomeraci, by již v krátkodobém horizontu měl být v dopravních špičkách takt dále krácen. Vzhledem k charakteru provozu a jednokolejným úsekům však na některých tratích zcela pravidelný takt dodržovat nelze, avšak bude možné se mu velmi přiblížit.

6.3 Výhled financování železniční dopravy v Plzeňském kraji

Pro zajištění stabilního, resp. mírně rostoucího rozsahu drážní dopravy je nutné zajistit zároveň stabilní financování. To je zároveň předpokladem pro udržení atraktivity systému, přičemž právě i jeho stabilita je důležitým měřítkem pro cestující, zda se na služby v přepravě cestujících mohou dlouhodobě spolehnout.

Pokud má být zejména veřejná doprava v plzeňské aglomeraci atraktivní a zároveň má být zachována železniční doprava ve všech částech Plzeňského kraje v rozumném rozsahu, neobejde se toto bez každoročního alespoň mírného navýšování výkonů v železniční dopravě v horizontu následujících minimálně 5 – 10 let.

Za tímto účelem jsou simulovány tři scénáře celkové výše kompenzace v železniční dopravě, které představuje následující tabulka.

Prostředky v rozpočtu	Varianta		
	pesimistická	střední	optimistická
2017	560 557 000 Kč		
2018	571 768 140 Kč	582 979 280 Kč	599 795 990 Kč
2019	580 344 662 Kč	612 128 244 Kč	659 775 589 Kč
2020	591 951 555 Kč	630 492 091 Kč	705 959 880 Kč
2021	600 830 829 Kč	662 016 696 Kč	748 317 473 Kč
2022	612 847 445 Kč	681 877 197 Kč	785 733 347 Kč

Výhledový roční objem finančních prostředků potřebných k zajištění dopravní obslužnosti kraje železniční dopravou

Rozpočet pro zajištění základní dopravní obslužnosti drážní dopravou pro rok 2016 (kapitola „ZDO dráhy“) činí zhruba 557 mil. Kč. **V této částce je již započten podíl státu dle Memoranda o zajištění financování drážní dopravy, které je platné do roku 2019.** Na základě předpokládaného modelu financování po roce 2019 by se prostředky pro Plzeňský kraj měly mírně navýšit.

Předpoklad potřebných prostředků v letech 2017 – 2021 je simulován **ve třech základních variantách:**

- **pesimistická varianta:** znamená meziroční navýšení prostředků o 1,5 – 2 %, což hrubě odpovídá růstu inflace v posledních letech s velmi mírnou rezervou. Tato varianta tak znamená konzervaci stavu bez větších možností obnovy vozového parku (v případě příznivých možností spíše repasovanými vozidly než novými), v případě výraznějšího růstu inflace pak hrozbu nestability systému (potenciální riziko škrtů spojů). **Taková varianta je přípustná pouze za velmi omezených finančních možností, přičemž by neměla být dále zhoršována.** Předpoklad takové varianty pro rok 2022 je minimální roční objem 5,2 mil. vkm.
- **střední varianta:** znamená meziroční navýšení prostředků o 3 – 5 %, což by mělo zpravidla pokrýt potřeby inflace a ještě by měly být k dispozici základní prostředky pro mírné navýšování



výkonů či nákup vozidel v drážní dopravě. **Taková varianta bude patrně znamenat dosažení stability systému a východisko pro jeho mírné zkvalitňování. Nemusí být však úplnou zárukou výraznějšího zlepšení kvality systému drážní dopravy, přestože by měla být postačující alespoň pro dosažení stability a mírného rozvoje systému.** Předpoklad takové varianty pro rok 2022 je minimální roční objem 6,1 mil. vlkm.

- **optimistická varianta:** znamená meziroční navýšení prostředků o 5 – 10 %, což by mělo pohodlně pokrýt potřeby inflace a ještě by měly být k dispozici relativně dostačující prostředky pro navýšování výkonů či nákup vozidel v drážní dopravě. **Taková varianta je výrazně zaměřená na růst veřejné dopravy a díky ní může být dosaženo skokového zkvalitnění systému.** Předpoklad této varianty pro rok 2022 je minimální roční objem 7,1 mil. vlkm.

Realizace růstu v intencích variant střední až optimistické zaručuje stabilní a velmi potřebný rozvoj drážní dopravy, a to primárně v plzeňské aglomeraci. Tento růst je nutný též pro provádění výraznějších infrastrukturních opatření, aby správce infrastruktury, tj. SŽDC vnímala garanci dostatečného rozsahu objednávky dopravy při zpracovávání různých stupňů projektové dokumentace.

Zároveň bude kladen důraz na vytvoření účelnějšího využití prostředků zejména využitím institutu nabídkových řízení, možnosti využití nasazení repasovaných a současně kvalitních vozidel či efektivnějšího využívání vozidel (zvýšení proběhů vozidel), což může do značné míry ekonomickou náročnost systému snížit. Zároveň jsou vytipovány dvě drážní linky (P14 a P41), jejichž efektivita je velmi nízká a kde může dojít k přesměrování finančních prostředků na jiné, vhodnější výkony, byť už tyto linky v minulosti výrazně omezeny byly.

6.4 Železniční linky v kraji

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 obecně definuje zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů („Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti“).

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 Svojšín – Bor • P21 Rokycany – Příkosice – Nezvěstice*



- **P22** 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 – Planá u Mar. Lázní
- **P34** Domažlice – Furth im Wald
- **P41** Kralovice – Kožlany (-hranice kraje)

* 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. **V budoucích letech bude Plzeňský kraj požadovat 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 lze očekávat významnější změny, je oblast Rokycanska po dokončení modernizace trati mezi Rokycany a Plzní.

6.5 Předpokládané provozní soubory linek v Plzeňském kraji pro nabídková řízení či přímá zadání

Za účelem zajištění dopravní obslužnosti drážní dopravou na území Plzeňského kraje definuje Plzeňský kraj jednotlivé ucelené provozní soubory, ve kterých předpokládá v budoucnu zadávat zakázky jednotlivým dopravcům.

V současnosti je možné postupovat jak formou přímých zadání, tak nabídkových řízení. Plzeňský kraj předpokládá využití obou možností, nicméně u většiny provozních souborů nemůže zatím jednoznačně definovat, kterou z možností využije.

U vymezení jednotlivých provozních souborů jsou užity následující zkratky, které vymezují předpokládaný vozový park z hlediska stáří nasazených vozidel na začátku období uzavřeného kontraktu:

N: nová vozidla

R: repasovaná vozidla

RŠ: v rámci efektivity zvážit pořízení repasovaných (starších) vozidel na vybrané špičkové vlaky

RV: pořízení repasovaných vozidel zvážit na méně vytížené linky v souboru, příp. vybrané špičkové vlaky

Provozní soubor „Plzeňská linka 1“ elektrická trakce N+RŠ 170CH, 190

- **P1** (hranice kraje -) Horažďovice předměstí – Plzeň – Planá u Mariánských Lázní (-hranice kraje)



Zde se předpokládají společné projekty s Jihočeským a Karlovarským krajem na vedení alespoň spěšných vlaků přes hranice krajů.

Provozní soubor „Plzeňská linka 2“ elektrická trakce N+RŠ 170P, 183

- **P2** (hranice kraje -) Kařez – Rokycany – Plzeň – Klatovy

Jedná se o druhý soubor elektrické trakce. Realizace nabídkového řízení/přímého zadání je vhodná až po dokončení modernizace úseku Rokycany – Plzeň, tedy v období, kdy bude možné definitivně usadit novou dopravní koncepci a zároveň MD ČR pevně stanovit jím objednávaný rozsah (předpokládaný rozsah ministerstvo stanovuje v dokumentu „Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy“, předpoklad realizace změn v dálkové dopravě od jízdního řádu 2017/18).

Provozní soubor „Plzeňsko“ nezávislá trakce N+RŠ 160, 175, 176, 177

- **P4** Plzeň – Žihle (-hranice kraje)
- **P13** Plzeň – Pňovany – Bezručice
- **P21** Rokycany – Příkosice – Nezvěstice
- **P22** Chrást u Plzně – Radnice

Jedná se o soubor, který obsahuje výkony nezávislé trakce v plzeňské aglomeraci. Ty je vhodné mít pro jednoduchost v uceleném souboru.

Otázkou jsou linky **P31** Nýřany – Heřmanova Huť (trať 181) a **P3** Plzeň – Domažlice (trať 180). Zejména na linku P3 se dnes vážou nová vozidla nezávislé trakce a je zde prodloužena smlouva do konce platnosti období jízdního řádu 2025/2026 vzhledem k racionálnímu využití finančních prostředků, za která byla nakoupena. U obou tratí se dá navíc předpokládat elektrizace, byť dnes se jedná o výkony výhradně nezávislé trakce.

V krátkodobém horizontu (do doby elektrizace) je tedy zařazení těchto linek do některého z provozních souborů obtížné (resp. nejvhodnější přiřadit k souboru „Plzeňsko“), ve střednědobém či dlouhodobém horizontu je vhodné sloučit tyto výkony s provozním souborem „Plzeňská linka 1“, jelikož je velmi vhodný přímý průvoz regionálních osobních vlaků v ose Nepomuk – Nýřany. Zařazení k souboru „Plzeňská linka 2“ je však vzhledem k technologii provozu a přepravním proudům cestujících mnohem méně vhodné.

Provozní soubor „Pošumaví“ nezávislá trakce N/R 185, 183, 180 Něm.

- **P11** Horažďovice předměstí – Sušice – Klatovy (zvážení přesahu do Strakonice a Nepomuku)
- **P23** Klatovy – Domažlice
- **P24** (Plattling –) Železná Ruda-Alžbětín – Klatovy
- **P34** Domažlice – Furth im Wald

Jedná se o tratě nezávislé trakce v oblasti Pošumaví.

Již nadále (cca v horizontu roku 2020) se nepředpokládá přímé vedení vlaků kategorie R Praha – Železná Ruda, bude nastaven přestup v Klatovech. O víkendech (celoročně) a v sezoně častěji (léto, zima) je však vhodné zajistit přímé propojení Plzeň – Železná Ruda. Tyto sezónní vlaky by mohla zajistit vozidla ze souboru „Plzeňsko“, kde by mohla být ve vybraných dnech k dispozici. Do doby elektrizace



trati Plzeň – Domažlice se dají bez větších potíží použít i posilové klasické soupravy s lokomotivou z této trati.

Soubor by zároveň obsahoval veškeré mezinárodní výkony v regionální dopravě (propojení do Bavorska). U obou případů přeshraničního spojení (Plattling, Schwandorf) je nutné předpokládat případnou vyrovnávku výkonů mezi českou a německou stranou, tedy rozložení finančních nákladů formou spravedlivé naturální výměny vedení jednotlivých spojů vozidly zainteresovaných dopravců na obou stranách hranice odpovídajícími díly mezi obě strany (případně jinak).

Provozní soubor „Český les“ nezávislá trakce spíše R 178, 182, 184

- **P14** Svojsín – Bor
- **P32** Staňkov – Poběžovice
- **P33** Domažlice – Poběžovice – Bělá n R. – Bor – Tachov – Planá u Mar. Lázní

Soubor zahrnuje veškeré regionální železniční tratě v oblasti Českého lesa. Vyšší potenciál cestujících je v současné době pouze v krajních úsecích linky P33 (úseky Domažlice – Poběžovice a Tachov – Planá), což vede k úvaze využít spíše repasovaná vozidla. Po rekonstrukci tratě Plzeň – Domažlice či omezení vybraných linek veřejné linkové dopravy provozovaných na komerční bázi však může značně nabýt na významu železniční trať Poběžovice – Staňkov, kde v úseku Staňkov – Horš. Týn jsou provozovány vlaky dnes pouze o víkendech. V případě spojení Horšovského Týna je však možné zvážit i přímé vedení vlaků do/z Plzně.

V případě trati Svojsín – Bor je navíc zvažována myšlenka úplného zastavení provozu z důvodu výrazné ekonomické neefektivity.

U provozních souborů „Pošumaví“ a „Český les“ je pro případ nabídkového řízení/přímého zadání možné uvažovat o sloučení těchto dvou celků do jednoho.

Jednoznačné řešení není pak přesně stanoveno pro linky, které zasahují do oblasti kraje okrajově, a tudíž je nutné problematiku hlouběji řešit se sousedními objednateli.

U linky **P12** Nepomuk – Kasejovice (-hranice kraje) (trať 191) je nutné otázku řešit s Jihočeským krajem, jelikož není vhodné vytvářet uměle přestup mezi vlaky v Kasejovicích a zároveň tato linka již dnes spadá technologicky do oblasti jižních Čech. Je dohodnuto, že po roce 2019 bude provoz na trati zajištěn náležitostmi Jihočeského kraje.

Podobná situace jako u linky P12 nastává u linky **P41** Kralovice – Kožlany (-hranice kraje) (trať 162). Zde zasahuje však pouze minoritní část tratě 162 Kralovice – Rakovník na území Plzeňského kraje a časové polohy spojů si určuje především Středočeský kraj. Na území Plzeňského kraje se zároveň jedná o jednu z linek s velmi podprůměrnými přepravními výsledky, kde nelze zaručit stabilní objednávku regionální železniční dopravy s větším rozsahem spojů. Pro Plzeňský kraj by byla tato linka výrazně zajímavější až tehdy, umožnila-li by možnost vytvoření rychlého spojení s Plzní, což je však v krátkodobém a střednědobém horizontu zcela nereálné.



6.6 Základní vybrané předpokládané provozní charakteristiky linek

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

Linka	Trakce	Základní předpokládaný interval (především krátkodobý a střednědobý horizont)
P1 (trati 170CH, 190)	E	<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).</p>
P2 (trati 170P, 183 severní část)	E	<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.</p> <p>Dokud nedojde ke zdvoukolejnění trati 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> <p>Realizace části výkonů Sp vlaky bude rozhodnuta na základě konečné podoby dálkové dopravy.</p> <p>Možný provoz sezónních a víkendových přímých Sp vlaků Plzeň – Železná Ruda, pokud nebudou provozovány přímé vlaky R Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda -Alžbětín (v tomto případě zřejmě nezávislá trakce v celém provozním úseku sezónních vlaků)</p>
P3 (trať 180)	M/(E)	<p>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.</p> <p>Realizace části výkonů Sp vlaky.</p>
P4 (trať 160)	M	<p>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.</p> <p>Potřeba vedení spojů kategorie R ve dvouhodinovém taktu celodenně a celotýdenně, ve střednědobém a dlouhodobém horizontu případně sledováno doplněním nabídkou Sp vlaků.</p> <p>Nelze vyloučit výraznější koncepční změny u dálkové dopravy na území Ústeckého kraje, které však nemají dopad na časové polohy vlaků na území Plzeňského kraje.</p>
P11 (trať 185, východní část)	M	<p>V úseku Klatovy – Sušice sledován základní interval 60 minut, mimo špičku 120 minut.</p> <p>V navazujícím úseku Sušice – Horažďovice předměstí vozba přípojných vlaků ke každému spoji kategorií R a Sp (minimální přestupní doby v žst. Horažďovice</p>



Linka	Trakce	Základní předpokládaný interval (především krátkodobý a střednědobý horizont)
		předměstí), návaznosti na vlaky kategorie Os jako doplňující, ale též snaha maximalizovat. V souhrnu až 3-4 spoje za 120 minut ve špičkách (možné nepravidelnosti).
P12 (trať 191)	M	Interval až 60 minut ve špičkách, 120 minut v dopravním sedle. O víkendech základní interval v současnosti 240 minut, bude však snaha jej zkrátit na poloviční.
P13 (trať 177)	M	Základní interval 120 minut, případné rozšiřování na základě vývoje poptávky a rozvoje infrastruktury.
P14 (trať 178)	M	Jednotlivé spoje, v případě příznivých finančních možností a nalezení smysluplného dopravního řešení základní interval 120 minut. Nelze garantovat budoucí objednávku.
P21 (trať 175)	M	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)	M	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)	M	Interval až 60 minut ve špičkách, 120 minut v dopravním sedle.
P24 (trať 183, jižní část)	M	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, pokud nebudou provozovány přímé vlaky R Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín.
P31 (trať 181)	M/(E)	Interval až 60 minut ve špičkách (výhledově až 30 minut), 120 minut v dopravním sedle.
P32 (trať 182)	M	Základní interval 120 minut – obnovení provozu v celé trase trati. V případě příznivých podmínek a zlepšení stavu infrastruktury trati 180 rozšíření provozu a možnost vedení přímých vlaků Plzeň – Horšovský Týn – Poběžovice.
P33 (trať 184)	M	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 ojediněle), 120 minut v dopravním sedle.
P34 (trať 180, přeshraniční část)	M	Jednotlivé spoje (předpoklad intervalu 120 minut dálkové dopravy, která pro přeshraniční dopravu i v rámci regionu by měla postačovat jako základ), v případě příznivých finančních možností dosažení základního intervalu 120 minut.
P41 (trať 162)	M	Neintervalový občasný provoz. Nelze garantovat budoucí objednávku.

Vysvětlivky:

E: elektrická trakce

M: nezávislá trakce

M/(E): nezávislá trakce, ve střednědobém horizontu lze očekávat provoz v elektrické trakci

6.7 Předpoklad nasazení vozidel a obnova vozového parku

Předpokládá se postupná obnova vozového parku na všech linkách na základě dlouhodobých smluv o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci s ohledem na potřeby financování nových vozidel. V případě požadavků objednatele na úroveň vozového parku bude v maximální možné míře



kladen důraz na bezbariérovost. V závislosti na vývoji struktury poptávky a potřeb cestujících lze uvažovat například o požadavcích na vyšší úroveň kvality služby v podobě možnosti připojení k internetu či možnosti koupě občerstvení prostřednictvím minibaru či automatu ve vozidle.

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

- trakce,
- obsaditelnost vozidel,
- splnění norem TSI,
- 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	Trakce	Současný vozový park a budoucí předpoklady
P1 (tratě 170CH, 190)	E	V současné době je většina vlaků provozována v klasických soupravách, spoje linky PL a vybrané spoje vozidly Regionova (řada 814) či RegioShark (řada 844). Předpokládá se nasazení moderních elektrických jednotek, vzhledem k frekvenci cestujících mohou být v úseku Plzeň – Horažďovice předměstí ve špičkách nasazovány zdvojené. Na vybraných spojích mohou zůstat nasazeny klasické vratné soupravy, nicméně rozhodně nabízející vyšší kvalitu než stávající. Též v rámci mezikrajské spolupráce s Karlovarským krajem je zvažována obnova vozidel na lince vlaků kategorie Sp Plzeň – Cheb.
P2 (tratě 170P, 183 severní část)	E	V současné době je většina vlaků provozována v klasických soupravách, některé spoje motorovými vozy. Předpokládá se nasazení moderních elektrických jednotek, na základě vývoje frekvence cestujících mohou být ve špičkách nasazovány zdvojené. Na vybraných spojích mohou zůstat nasazeny klasické vratné soupravy, nicméně rozhodně nabízející vyšší kvalitu než stávající.
P3 (trať 180)	M/(E)	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. Při zahuštění provozu se předpokládá též provoz motorových vozů řady 842 s přívěsnými vozy, klasické soupravy v minimálním měřítku. Další obnovu vozidel lze očekávat s elektrizací tratě v horizontu 10 – 15 let v souvislosti se změnou trakce.



Linka	Trakce	Současný vozový park a budoucí předpoklady
P4 (trať 160)	M	Na vlaky jsou nasazovány modernizované motorové vozy či jednotky řad 814 (Regionova), 842 a 844 (RegioShark), příp. přívěsné vozy. V budoucnu se očekává obměna modernějšími motorovými vozidly a především sjednocení vozového parku.
P11 (trať 185, východní část)	M	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, s přednostním požadavkem objednatele na nahrazení vozidel řady 810 minimálně vozidly řady 814.
P12 (trať 191)	M	Vlaky jsou plně zajištěny vozidly řady 810. V krátkodobém horizontu by měla být vozidla alespoň po rekonstrukci interiéru, v ostatních plánovacích obdobích předpokládá objednatel zvýšení kvality vozového parku nasazením modernějších motorových vozidel.
P13 (trať 177)	M	Vlaky jsou plně zajištěny vozidly řady 814, v letní sezoně i zdvojeně. Motorové vozy řady 810 nejsou již pravidelně dále nasazovány.
P14 (trať 178)	M	Provoz je plně zajištěn vozidly řady 810. V krátkodobém horizontu by měla být vozidla alespoň po rekonstrukci interiéru, v ostatních plánovacích obdobích předpokládá objednatel zvýšení kvality vozového parku nasazením modernějších motorových vozidel, bude-li provoz zachován.
P21 (trať 175)	M	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 krátkodobém horizontu by měla být vozidla řady 810 alespoň po rekonstrukci interiéru, v dalších plánovacích obdobích se očekává celková obměna vozového parku modernějšími vozidly.
P22 (trať 176)	M	V současnosti je většina vlaků zajištěna vozidlem řady 814 (Regionova). Od jízdního řádu 2016/17 nejsou vozidla řady 810 dále pravidelně nasazována, v dalších plánovacích obdobích se očekává celková obměna vozového parku modernějšími vozidly.
P23 (trať 185, západní část)	M	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 s přednostním požadavkem objednatele na obměnu či alespoň rekonstrukci interiéru vozidla u řady 810.
P24 (trať 183, jižní část)	M	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 motorovými 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)	M/(E)	Provoz je plně zajištěn vozidly řady 814 (Regionova). V budoucnu se očekává obměna modernějšími vozidly (lze očekávat i elektrickou trakci)
P32 (trať 182)	M	V současnosti provoz zajišťují motorové vozy řady 810. V budoucnu se očekává obměna modernějšími motorovými vozidly, s přednostním požadavkem objednatele na obměnu či alespoň rekonstrukci interiéru vozidla u řady 810.
P33 (trať 184)	M	Provoz je zajišťován vozidly řady 810, 814 (Regionova) a přívěsnými vozy. V budoucnu se očekává obměna modernějšími motorovými vozidly, s přednostním požadavkem objednatele na obměnu či alespoň rekonstrukci interiéru vozidla u řady 810.
P34	M	V současnosti provoz zajišťují německé motorové vozy a tento model vozby lze zřejmě považovat za stabilizovaný.



Linka	Trakce	Současný vozový park a budoucí předpoklady
(trať 180, přeshraniční část)		
P41 (trať 162)	M	Vzhledem k uvažovanému rozsahu provozu nebude objednatel klást vysoké požadavky na kvalitu vozového parku. Provoz převažuje na území Středočeského kraje, bude tedy respektován především pohled Středočeského kraje a případné nesrovnalosti budou diskutovány.

Vysvětlivky:

E: elektrická trakce

M: nezávislá trakce

M/(E): nezávislá trakce, ve střednědobém horizontu lze očekávat provoz v elektrické trakci

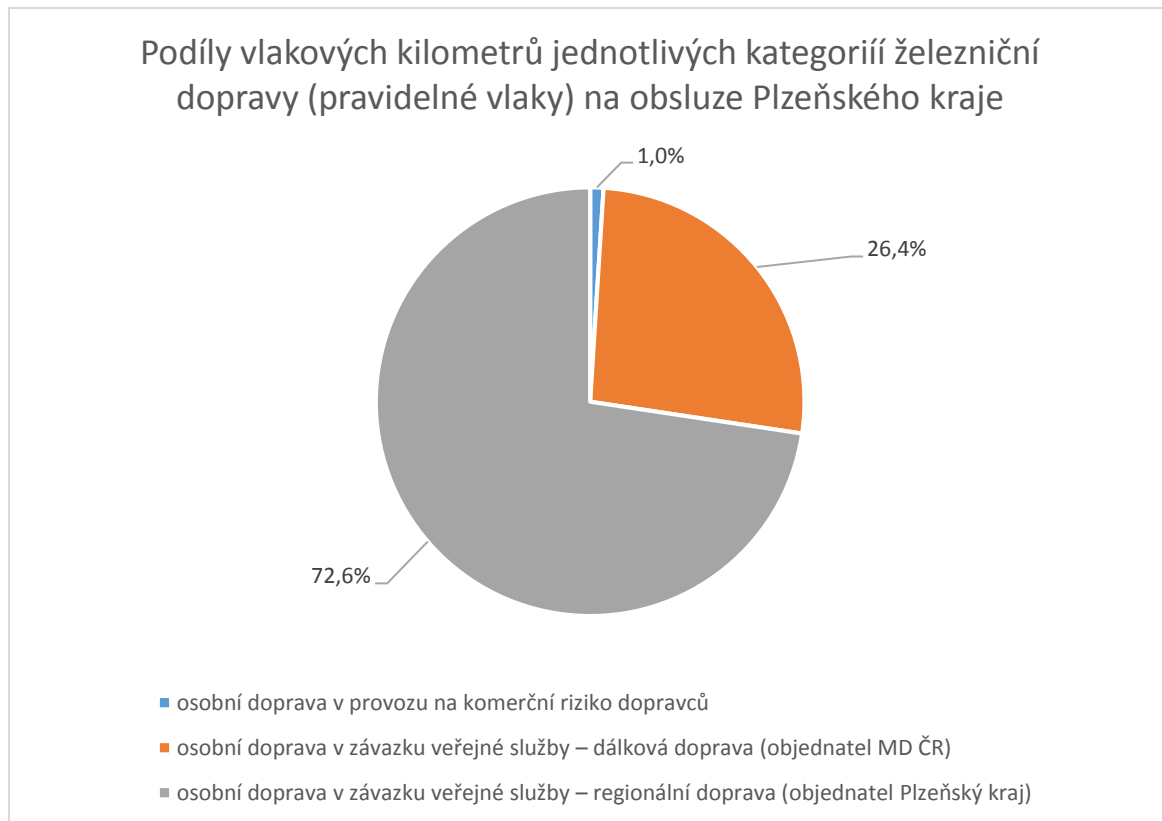
6.8 Osobní doprava v provozu na komerční riziko dopravců

V Plzeňském kraji lze k dubnu 2017 v jízdním řádu identifikovat také několik pravidelných vlaků, které jsou provozovány na komerční riziko dopravce – jedná se o jediného dopravce, a to ČD. Do této skupiny spadají následující vlaky:

- vlaky kategorie SuperCity v úseku hranice kraje – Rokycany – Plzeň hl.n.,
- posilové spoje Rx 762 a Rx 763 v úseku Plzeň hl.n. – Mariánské Lázně

V roce 2015 činí odhad výkonů v osobní železniční dopravě provozované na komerční riziko dopravce ČD na území Plzeňského kraje (pravidelné vlaky, nikoli nostalgické) zhruba 70 tis. vlnm.

Následující graf představuje podíl vlakových kilometrů jednotlivých kategorií železniční dopravy (osobní doprava v závazku veřejné služby – dálková doprava, osobní doprava v závazku veřejné služby – regionální doprava a osobní doprava v provozu na komerční riziko dopravců) na zajištění dopravní obslužnosti kraje železniční dopravou v roce 2017.



Podíly vlakových kilometrů jednotlivých kategorií železniční dopravy (pravidelné vlaky) na obsluze Plzeňského kraje

6.9 Nově očekávané produkty na železnici v Plzeňském kraji

S ohledem na páteří charakter železniční dopravy a její dobrou využitelnost za cestami nejen do škol a za prací bude Plzeňský kraj zvažovat v období platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti o zavedení zcela nových produktů v železniční dopravě v závazku veřejné služby.

- **cyklovlaky, výletní a turistické vlaky**

Produkt primárně určený pro cykloturisty a pěší turisty v atraktivních oblastech. Je nutné nasazení speciální soupravy, zejména vlivem očekávané přepravy většího množství jízdních kol. Zvažovány jsou primárně lokality Český les, Šumava a Brdy.

- **noční vlaky**

Z hlediska zajištění dopravní obslužnosti v plzeňské aglomeraci je nejen četnost vlaků za celý den obecně spíše nižší, ale problémem je též celková absence nočního spojení (alespoň ve víkendových dnech). Taková spojení úspěšně fungují v jiných oblastech a dochází k jejich rozšiřování (možnost dopravy z kulturních akcí apod.), zatímco v Plzeňském kraji zcela chybí.

Zavedení nočních spojů na železnici bude sledováno primárně v těchto osách:

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



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

V oblastech mimo plzeňskou aglomeraci je potenciál nižší, přesto nelze vyloučit ve frekvenčně zajímavých relacích zavádění noční spojů i zde (v současnosti jsou pro prověření zajímavé relace Domažlice – Poběžovice, Tachov – Planá, Klatovy – Nýrsko či Horažďovice – Sušice).

- **nostalgické linky**

Je možné též zvážit objednání historických vlaků. Prioritou jsou však dvě výše uvedené skupiny, četnější nostalgické linky budou pouhým doplňkem pouze v případě velmi příznivých finančních možností Plzeňského kraje.

Je nutné podotknout, že všechny tyto produkty již ve vybraných krajích v rámci ČR úspěšně fungují, přičemž často jsou zajímavé pro podporu nejen cestovního ruchu v regionu.



7 Infrastrukturní opatření na železnici

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 křížování na některých úsecích či nedostatečnou propustností některých železničních tratí.

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

7.1 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 cestovní doby, 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, co 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 popsaných v tabulce níže.

Některé negativní vlivy přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži

- 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 moment³ 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.

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).

7.2 Shrnutí základních požadavků na jízdní doby a infrastrukturní úpravy u jednotlivých tratí

Trat'	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 – Třemošná u Plzně (zde nejvýraznější), obecně je v budoucnu nutné řešit zvýšení kapacity celého příměstského úseku Plzeň – Plasy, • v budoucnu (2020+) 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

³ 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)



Trať	Požadavky
	autobusové linky mezi Plzní a Plasy a jejímu nahrazení páteří rychlou železniční dopravou
162 Mladotice – Kralovice (–hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> v případě obnovy trati Mladotice – Kralovice předpokládá Plzeňský kraj minimální nutný rozsah provozu (cca 2 páry spojů denně nebo jejich alikvótní počet během roku), k březnu 2018 předpokládá SŽDC prodej trati, trať by tak musel obnovit jiný provozovatel dráhy, což je i předpokladem pro případné obnovení provozu
170 (hranice kraje –) Kažez – Plzeň – Chodová Planá (–hranice kraje)	<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 objevují,
175 Rokycany – Nezvěstice	<ul style="list-style-type: none"> dokončení revitalizace trati v úseku Rokycany – Příkosice (již hotové), 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 – Bezdržice	<ul style="list-style-type: none"> s ohledem na zvýšení konkurenceschopnosti přímých vlaků Plzeň – Bezdržice je velmi žádoucí zvýšení traťové rychlosti (až na min. 80 km/h) a zvýšení úrovně zabezpečení přejezdů – bylo by vhodné jízdní dobu vlaků Plzeň – Bezdržice 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 Svojsín – Bor	<ul style="list-style-type: none"> vzhledem k plánovanému rozsahu provozu a diskutabilní využitelnosti tratě z hlediska osobní přepravy je v současnosti obtížné definovat pro Plzeňský kraj potřebné zvýšení traťové rychlosti nebo jiná infrastrukturní opatření u této trati, resp. potřeba jízdní doby (Svojsín – Bor jízdní doba 10 minut) vede s ohledem na význam trati a její trasování na nereálná infrastrukturní opatření,
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 páteří železniční trati, nová trasa Plzeň – Stod pro dálkovou a rychlou meziregionální (regionální) dopravu, stávající trasa Plzeň – Stod zůstane zachována pro příměstskou dopravu,



Trať	Požadavky
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 požadavek na 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,
183 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda	<ul style="list-style-type: none"> 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, problematická je nízká kapacita úseku Přeštice – Švihov u Klatov (chybí místo pro křižování), těž nízká kapacita úseku Plzeň hl.n. – Plzeň Valcha (chybí místo pro křižování, může být Plzeň zastávka), dále v budoucnu (2020+) komplexní řešení zvýšení kapacity trati (zdvoukolejnění části tratě – zejména u Plzně, místa pro letmá křižování) v úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín již rekonstrukce proběhla, cílem je dosáhnout návrhový grafikon po změně modelu dálkové dopravy mezi Plzní a Prahou
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 190, 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
190 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
191 Nepomuk – Kasejovice (–hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> s přihlédnutím na potenciální výraznější změny na trati 190 (patrně ve střednědobém plánovacím horizontu) nutnost aktivace dopravní Kotouň pro křižování vlaků, zkrácení jízdních dob je žádoucí pro celkové zkrácení cestovních dob v relacích Plzeň – Blatná/Kasejovice



7.3 Elektrizace železniční sítě

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.

V krátkodobém, resp. blízkém střednědobém horizontu (do roku 2025), 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 2025), je sledováno prověřování elektrizace následujících traťových úseků:

- **Rokycany – Příkosice,**
- **(Plzeň –) Chrást u Plzně – Radnice,**
- **Horázdovice předměstí – Sušice,**
- **Planá u Mar. Lázní – Tachov,**
- **Staňkov – Horšovský Týn,**
- 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.



8 Karty popisu jednotlivých železničních linek objednávaných v závazku veřejné služby Plzeňským krajem

Pro jednotlivé železniční tratě, tedy spíše síť jednotlivých linek regionální železniční dopravy, byly vytvořeny karty s jejich popisem (**příloha 1**). Pro vysvětlení jednotlivých dat na kartách linek slouží tato kapitola.

Záhlaví karty:

LINKA P3 Plzeň - Nýřany - Stod - Holýšov - Staňkov - Domažlice (město)				
Typická souprava			Trakce	Kapacita (osob)
			M	různá
			M	různá
Délka linky (km)	Obvyklý počet cestujících v nejsilnějším úseku		Výkon vlkm (odhad 2014)	
58,4	✂ 5226	Ⓢ a † 2270	571 523	
Obvyklý přepravený počet osob na lince			✂ 6336	Ⓢ a † 2891
Zóny IDP na lince			001, 101, 103 (Plzeň hl. n. - Hradec u Stoda)	
			objednatel Plzeňský kraj	

Linka: číslo linky a její trasa včetně nejvýznamnějších mezilehlých sídel.

Typická souprava: obrázky graficky znázorňují typické soupravy nasazované na danou linku. Nejsou znázorňovány soupravy, které se na lince vyskytují sporadicky. Znázornění je nutné brát pouze ilustrativně, nemusí zcela odpovídat skutečnosti.

Trakce: jednotlivá písmenka vyjadřují provozovanou trakci vozidel:

- E – elektrické jednotky či soupravy tažené elektrickou lokomotivou, tj. elektrická, resp. závislá trakce,
- M – soupravy nevyužívající elektrickou trakci, tj. nezávislá trakce – zpravidla motorové jednotky či motorové lokomotivy s klasickou soupravou.

Kapacita (osob): zpravidla vyjadřuje počet míst k sezení v typicky nasazované soupravě, v případě, že ji nelze u většiny spojů pevně podchytit, údaj se omezuje na konstatování „různá“.

Délka linky (km): kilometrická délka linky rozhodná pro objednávku spojů v závazku veřejné služby.

Obvyklý počet cestujících v nejsilnějším úseku: počet cestujících v nejvytíženějším úseku (zpravidla údaj z dat z roku 2013 před četnými výlukami a výraznějším snižováním výkonu, u tratí 170 v úseku Plzeň – Chodová – Planá u Mar. Lázní a 177 Pňovany zast. – Bezručice došlo k aktualizaci dle dat z přelomu jara a léta 2016 z důvodu výrazných koncepčních změn), nejedná se zpravidla o frekvenčně nejsilnější z úseků mezi dvěma tarifními body, ale o ucelenější část linky. Údaj je rozdělen pro pracovní den a pro soboty, neděle a svátky.

Výkon vlkm (odhad 2014): odhad výkonu linky pro kalendářní období roku 2014 ve vlkm (vlakové kilometry).

Bezbariérovost: stanovuje odhad podílu bezbariérových (garantovaných) spojů na lince.

Obvyklý přepravený počet osob na lince: znázorňuje průměrný přepravený počet osob v celé trase linky. Údaj je rozdělen pro pracovní den a pro soboty, neděle a svátky (zpravidla údaj z dat z roku 2013 před četnými výlukami a výraznějším snižováním výkonu, u tratí 170 v úseku Plzeň – Chodová – Planá u Mar. Lázní a 177 Pňovany zast. – Bezručice došlo k aktualizaci dle dat z přelomu jara a léta 2016 z důvodu výrazných koncepčních změn).

Zóny IDP na lince: číselné vyjmenování zón Integrované dopravy Plzeňska, slovně vyjádření úseku pokrytého IDP. Není-li ještě linka zcela zařazena v IDP, definuje se problém následovně: „linka není v současné době integrována v systému IDP“.



Údaje o počtech přepravených cestujících:

Úsek	Počet cestujících/den		Jízd. doba (min)	Vzdálenost (km)	Poměr JD vlak/auto
Plzeň hl. n. - Domažlice	✂ 6336	Ⓜ a † 2891	60-80	58,4	1,07 - 1,42
Plzeň hl. n. - Nýřany	✂ 5226	Ⓜ a † 2270	15-21	13,4	1,06
Nýřany - Stod	✂ 2980	Ⓜ a † 1468	12-16	12,0	1,00
Stod - Domažlice	✂ 2436	Ⓜ a † 1401	33-45	33,0	1,22

Tabulka shrnuje údaje o počtech přepravených cestujících v jednotlivých úsecích, a to jak průměry pro pracovní den, tak pro soboty, neděle a svátky. Dále přibližně nastiňuje jízdní dobu spojů a kilometrickou vzdálenost zvolených úseků (vzdálenost je opět rozhodná pro objednávku vlaků v závazku veřejné služby na území Plzeňského kraje). Poměr JD vlak/auto je definován jako podíl jízdní doby vlaku a jízdní doby automobilu v dané relaci. Jízdní doby vlaku byly uvažovány zpravidla jako obvyklé v souladu s platným jízdním řádem, jízdní doby automobilu byly stanoveny pomocí Plánovače cest Škoda (na webové adrese <http://www.skoda-auto.cz/mini-apps/new-routeplanner>) a serveru www.mapy.cz.

Reálné jsou tři možnosti:

- je-li poměr menší než jedna, vlak je v dané relaci rychlejší než automobil,
- je-li poměr jedna, vlak je v dané relaci stejně rychlý jako automobil,
- je-li poměr větší než jedna, vlak je v dané pomalejší než automobil.

Tato hodnota může být sice zajímavým ukazatelem rychlosti veřejné hromadné dopravy, nicméně mimo to je vhodné zvážit další aspekty (případný vznik kongescí na silniční síti, čas strávený řízením automobilu místo efektivněji stráveného času v železničním spoji apod., tj. hodnota vyšší než jedna není automatickým ukazatelem, že železniční doprava není z hlediska cestovní doby atraktivní).

Základní charakteristiky a poznámky:

Základní charakteristiky:
Regionální železniční trať zajišťující dopravní obslužnost jihu Rokycanska s přesahem na jižní Plzeňsko. V Rokycanech navazuje linka primárně na spoje linky R6 (v objednávce MD ČR), v Nezvěsticích na osobní vlaky. Linka zajišťuje nejvýznamnější podíl přeprav ve veřejné dopravě na jihu Rokycanska.
Poznámky:
Od GVD 2009/2010 prošla linka změnou provozního konceptu. Je sledován nárůst počtu cestujících v jednotlivých měsících v rozmezí od 20 % do 50 %, oproti původní provozní koncepci, a to především v úseku Rokycany - Příkosice.

Jedná se o základní popis linky (obsluhované území, krátké zhodnocení přepravních proudů apod.) s případnou poznámkou (zpravidla vyjádření současné situace).



Výhled v plánovacím období a základní požadavky na infrastrukturu

Výhled v plánovacím období a požadavky na infrastrukturu:	
krátkodobý horizont (2016+)	
<ul style="list-style-type: none"> -stabilizace modelu, přímé vlaky z Plzně dokázaly stabilizovat frekvenci cestujících a zajistit jejich -urychlená rekonstrukce mostu přes Hracholusky z důvodu nevyhovujícího technického stavu -doplnění chybějících spojů do taktu 120 minut (dopoledne, chybějící večerní spojení) - bylo by vhodné zajistit komfortní možnosti křižování v dopravních Cebiv a Trpísty (možnosti více tras pro nostalgické vlaky, přeložení křižování, budoucí posílení provozu) 	
střednědobý horizont (2020+)	
-v závislosti na vývoji přepravní poptávky v případě jejího růstu zvážit zkrácení intervalu na 60 minut ve špičkových obdobích pracovních dnů	
dlouhodobý horizont (2030+)	
<ul style="list-style-type: none"> -zájem postupně doplnit spojení Os vlaky na takt 60 minut, přímé spojení s Plzní zrychlit tak, aby jízdní doba Plzeň - Bezručovice nepřesahovala 60 minut -v případě dostavby spojky Bezručovice - Teplá bude Plzeňský kraj uvažovat o promítnutí této skutečnosti do objednávky regionální železniční dopravy a podoby přípojových vazeb 	

Tato část karty vyjadřuje především výhledovou podobu provozu pro jednotlivé plánovací horizonty (krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý) s důrazem na možná infrastrukturní opatření, která mohou pomoci požadovaného stavu dosáhnout. Společně s tímto je pak nutné přihlídnout ke globálním problémům železniční sítě popsaných v kapitole 7 (zejména problematika traťové rychlosti a přejezdů, případně ale také železničních zastávek a stanic včetně bezbariérovosti). Zatímco stanoviska pro krátkodobý horizont jsou poměrně pevně daná, a to i vzhledem k úvahám MD ČR v rámci dálkové dopravy, aby mohly být realizovány potřebné návaznosti mezi vlaky dálkové a regionální dopravy (ale též mezi regionálními vlaky navzájem), záměry pro dlouhodobý horizont se však mohou částečně měnit na základě vývoje přepravní poptávky. Střednědobý horizont je pak na pomezí mezi krátkodobým a dlouhodobým plánováním.

Počty spojů na jednotlivých linkách

Počet spojů za 120 minut - 2016			
	pracovní den - špička	pracovní den - sedlo	soboty, neděle, svátky
Pňovany - Cebiv	1 Os	0-1 Os	0-1 Os
Cebiv - Bezručovice	1 Os	0-1 Os	0-1 Os
Počet spojů za 120 minut - krátkodobý horizont (2016+)			
	pracovní den - špička	pracovní den - sedlo	soboty, neděle, svátky
Pňovany - Cebiv	1-(2) Os	1 Os	1 Os
Cebiv - Bezručovice	1-(2) Os	1 Os	1 Os
Počet spojů za 120 minut - střednědobý horizont (2020+)			
	pracovní den - špička	pracovní den - sedlo	soboty, neděle, svátky
Pňovany - Cebiv	2 Os	1 Os	1 Os
Cebiv - Bezručovice	2 Os	1 Os	1 Os
Počet spojů za 120 minut - dlouhodobý horizont (2030+)			
	pracovní den - špička	pracovní den - sedlo	soboty, neděle, svátky
Pňovany - Cebiv	2 Os	1-2 Os	1-2 Os
Cebiv - Bezručovice	2 Os	1-2 Os	1-2 Os

Tato část tabulky vyjadřuje předpokládanou objednávku počtu spojů v daných úsecích linky, a to včetně odhadu frekvence spojů dálkové dopravy, která je gesci MD ČR. Jednotlivé počty spojů jsou pak stanoveny s přihlídnutím na nerovnoměrnosti v poptávce po přepravě (pracovní den, víkend, dopravní



špička a sedlo). Výhled je opět rozdělen pro jednotlivé plánovací horizonty. Nachází-li se hodnota v závorkách, je méně typická (v plánovacích horizontech méně předpokládaná) ze zmíněných hodnot či rozsahu hodnot, avšak v plánovacích horizontech je možné požadovat její dosažení. Zároveň opět platí fakt, že čím vzdálenější plánovací horizont, tím je oprávněnější předpokládat možnou změnu požadavků na počet vedení spojů v rámci vývoje přepravní poptávky.

Poznámka (pod počty spojů)

Poznámka
Na území Plzeňského kraje zastavují spoje kategorie Ex v žst. Plzeň hl. n. a Domažlice. Plzeňský kraj usiluje o vyšší podíl zastavování. V úvahu přichází body Holýšov, Staňkov a Stod.

Poznámka specifikuje dále zastavovací politiku dálkového segmentu, který zpravidla Plzeňský kraj neobjednává až na několik výjimek. Je zahrnuta pod počet spojů z důvodu přehlednosti, aby při případném pročitání dokumentu nebylo nesprávně pojato čtenářem, že dálková doprava zastavuje ve všech zastávkách a stanicích v daném úseku linky.

Návazné linky železniční dopravy

Návazné linky železniční dopravy
současné
-Rokycany: linka R6 Praha - Plzeň - Cheb/Klatovy/Německo v žst. Rokycany (objednatel MD ČR) -Rokycany: vybrané Os vlaky ve/ze směru Plzeň linky P2 (východ) -Nezvěstice: Os vlaky ve/ze směru Plzeň a ve/ze směru Nepomuk linky P1 (jih)
budoucí možné návaznosti
-Rokycany: zachování návazností na současné linky, snaha přizpůsobit návaznosti linky P21 změnám linky R6. Možné vedení přímých vlaků do/z Plzně -Nezvěstice: zachování návaznosti na současné linky

Tato část charakterizuje současné návaznosti na ostatní linky železniční dopravy. Zároveň specifikuje budoucí možnosti návazností (zachování současných návazností a vytvoření nových). Tyto návaznosti jsou sumarizovány do jednotlivých železničních stanic, kde je možné je vytvářet či se předpokládá existence návazností.

Návazné linky autobusové dopravy, příp. jednotlivé vazby na autobusovou dopravu či MHD

Návazné linky autobusové dopravy, příp. jednotlivé vazby na autobusovou dopravu či MHD
současné
-v pravidelných intervalech nenavazuje vlak garantovaně na žádnou autobusovou linku -jediná garantovaná návaznost (1x v pracovní dny) vlak-bus je vytvořena v nové Huti na linku 470 600 Rokycany - Spálené Poříčí (doba na přestup cca 5 minut)
budoucí možné návaznosti
-vhodné vybudování terminálů bus-vlak u zastávek Mirošov město a Lipnice pro častější garantované návaznosti, omezení souběhů bus-vlak Mirošov město: autobusové linky 470 260 Trokavec-Plzeň, 470 330 Rokycany - Borovno a 470 600 Rokycany-Spálené Poříčí, ideálně vybudování zast. BUS u žel. zast. -Lipnice: autobusová linka 470 600 Rokycany - Spálené Poříčí -Rokycany, Nezvěstice: možnost vazby na další autobusové linky



Další část karet jednotlivých linek shrnuje možnost návazností na jiné druhy veřejné linkové dopravy, a to především na linky BUS – veřejná linková doprava. Jednak je zhodnocen současný stav a dále navrženy vazby budoucí. V místech, kde se očekávají pravidelné vazby, je vhodné budování přestupních terminálů či zřízení přestupních zastávek.

Zastávky BUS s docházkovou vzdáleností max. 5 minut

Železniční zastávky s docházkovou vzdáleností max. 5 minut na nejbližší zastávku BUS - potenciál dalších návazností		
zastávka VLAK	zastávka BUS	docházková vzdálenost
Chrást u Plzně obec	Chrást,,u školy	4 minuty
Chrást u Plzně zastávka	Chrást,,konečná	3 minuty
Sedlecko	Bušovice,Sedlecko	1 minuta
Střapole	Bušovice,Střapole	4 minuty
Všenice	Všenice	4 minuty
Dolní Stupno	Břasy,Dolní Stupno	2 minuty
Stupno	Břasy,Stupno,žel.st.	2 minuty
Bezděkov	Bezděkov,,ves	4 minuty
Břasy	Břasy,,u statku	3 minuty
Radnice	Radnice,,žel.st.	1 minuta

V kartě jsou též definovány zastávky BUS (případně tramvaje či MHD), které jsou dostupné od železničních zastávek/stanic do pěti minut včetně. Zde je možné spatřovat potenciál dalších návazností mezi spoji veřejné hromadné dopravy. Potenciálně návazné zastávky BUS (příp. MHD) jsou znázorněny ve dvojici s tarifním bodem na železnici a se stanovenou docházkovou vzdáleností mezi těmito zastávkami v minutách. Pro určení stanovení docházkové vzdálenosti byla využita data z vyhledávače www.mapy.cz, v případě komplikovanějšího přístupu (ostrovní nástupiště a podchody) byla snaha data tomuto faktu úměrně korigovat.

Cíle generující cestující na lince

Cíle generující cestující na lince
Pracovní dny -doprava za prací a do škol především do Klatov, Nýrska, případně Železné Rudy -v sezoně též turistická frekvence
Víkendy, prázdniny -doprava pro místní obyvatele -v letní a zimní sezoně značná turistická frekvence včetně slabšího přepravního proudu z Německa

Závěrečná část karty shrnuje zjednodušeně cíle generující cestující na lince, tj. hlavní účely, za jakými cestující danou linku využívají.



9 Síť pozemních komunikací na území Plzeňského kraje

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. 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:

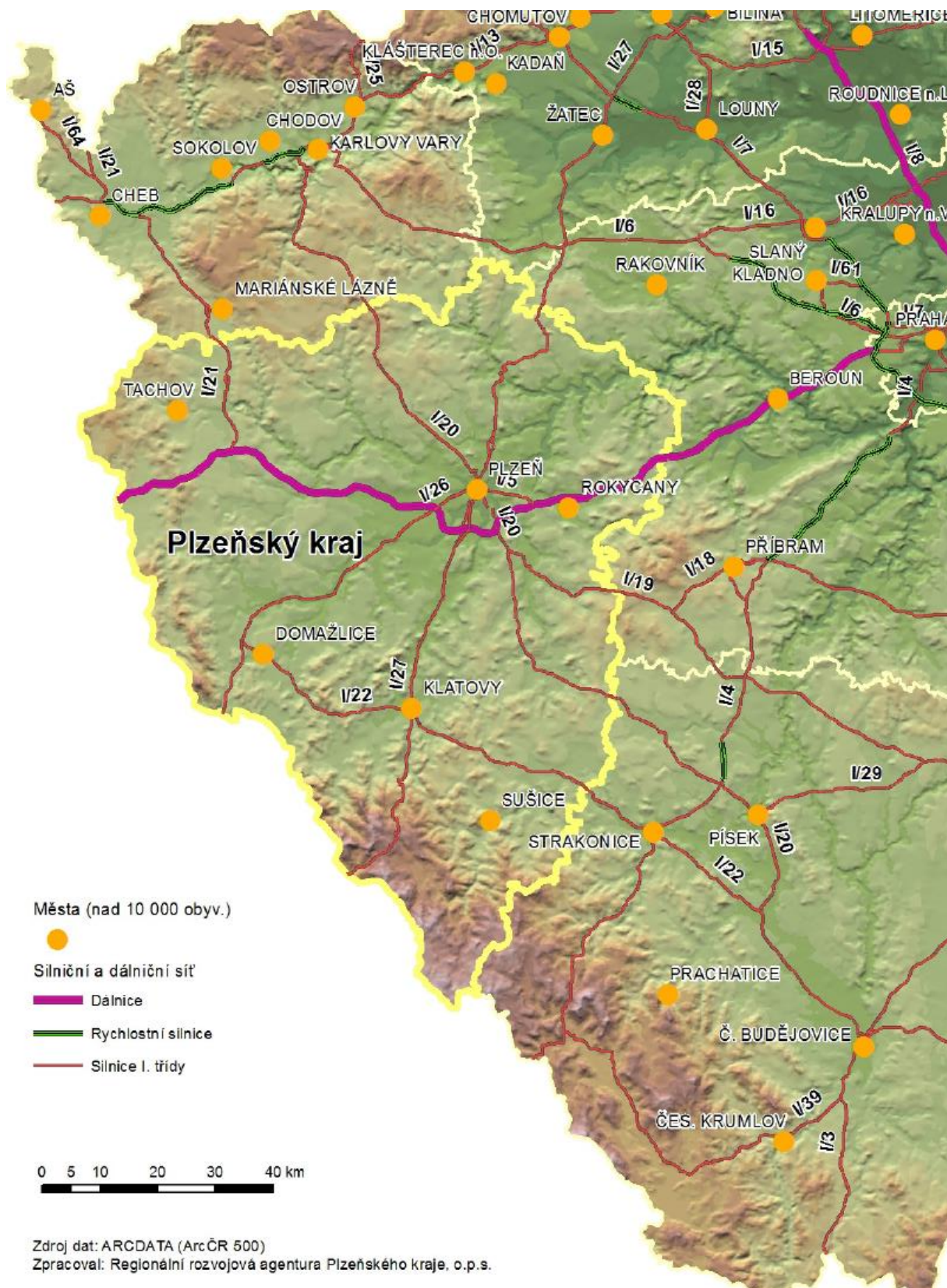
Okres	Silnice			
	I. třída [km]	II. třída [km]	III. třída [km]	Celkem [km]
Domažlice	66,911	202,665	495,776	765,352
Klatovy	104,940	357,716	663,311	1125,976
Plzeň-jih	91,826	225,771	544,676	862,273
Plzeň-sever	79,656	277,563	554,472	911,691
Rokycany	0	139,886	321,45	461,336
Tachov	21,599	284,899	478,967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

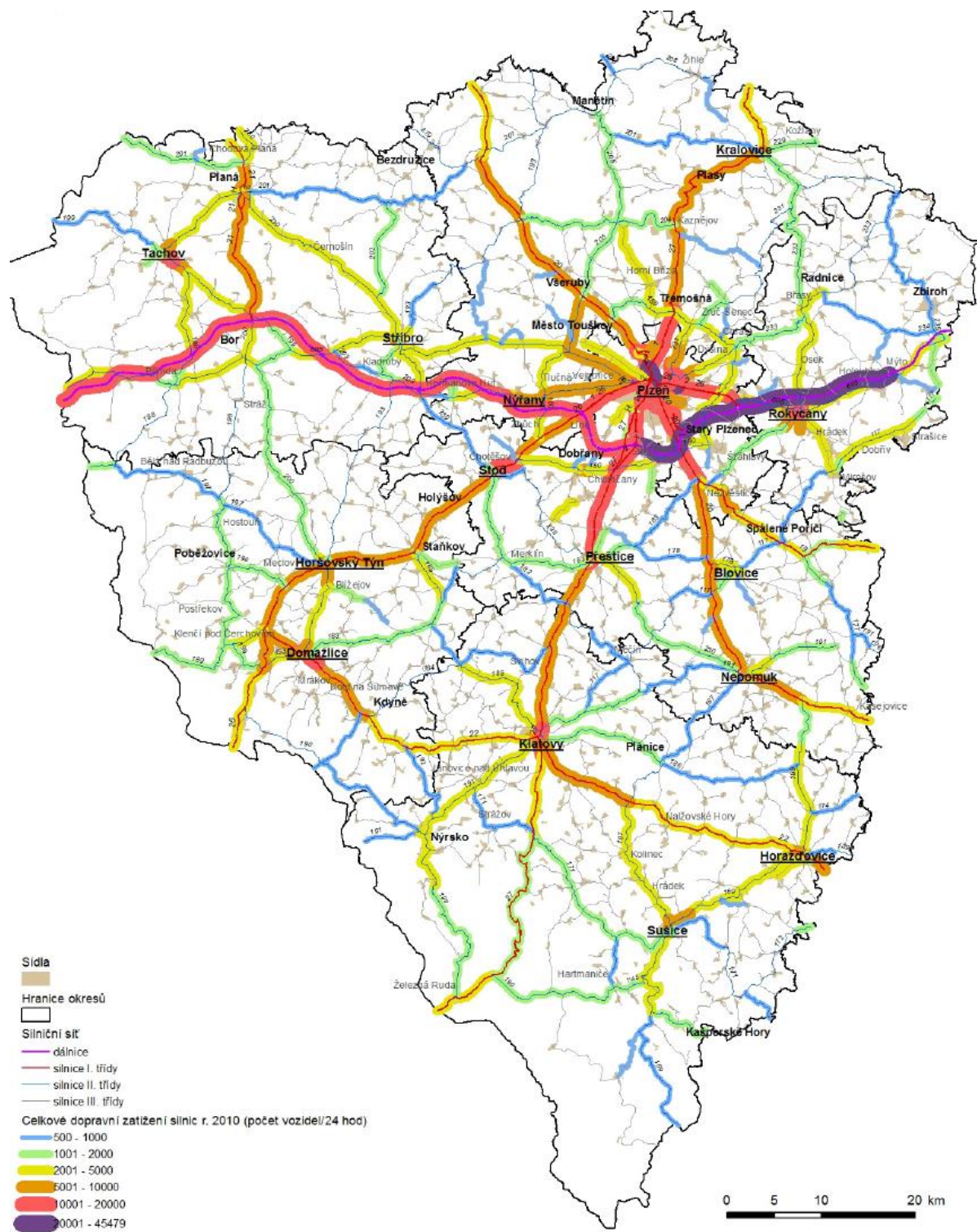
Plzeňským krajem procházejí následující silnice I. třídy:

- 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.



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



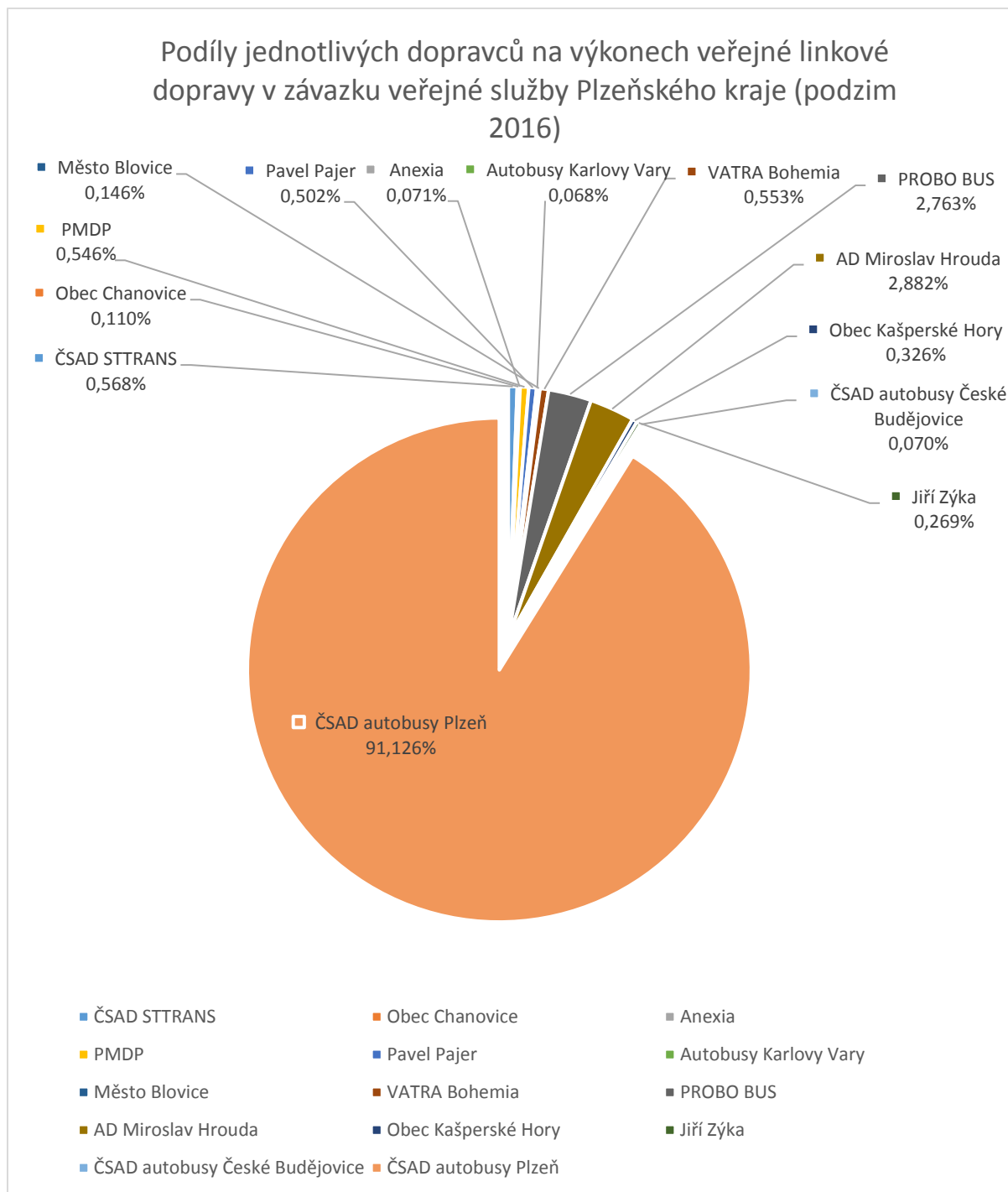
Dopravní zatížení vybraných silnic (2010, zpracovala Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o. p. s.)



10 Veřejná linková doprava na území Plzeňského kraje

10.1 Současnost veřejné linkové dopravy na území Plzeňského kraje

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 dosud největší podíl na výkonech objednávaných Plzeňským krajem zůstává dopravci ČSAD autobusy Plzeň a.s. U zbylých dopravců jsou podíly výrazně nižší.



Podíly jednotlivých dopravců na výkonech veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby Plzeňského kraje (podzim 2016)



Celkem jezdí na spojích v závazku veřejné služby v objednávce Plzeňského kraje 14 dopravců:

- ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.,
- ČSAD autobusy Plzeň a.s.,
- ČSAD STTRANS a.s.,
- Jiří Zýka,
- Město Kašperské Hory,
- Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o.,
- Obec Chanovice,
- PROBO BUS a.s.,
- VATRA Bohemia, spol. s r.o.,
- Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.,
- Město Blovice,
- Autobusy Karlovy Vary, a.s.,
- Pavel Pajer,
- ANEXIA s.r.o.

S výjimkou společnosti ČSAD autobusy Plzeň působí ostatní dopravci pouze v některé části z oblastí Plzeňského kraje, kde doplňují největšího dopravce. Často jde o okrajové části kraje, s výjimkou dopravců Autobusová doprava – Miroslav Hrouda a PROBO BUS.

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

Stávající jízdní řády mají základ v jízdních řádech z 80. let 20. století, z doby největšího rozmachu dopravních závodů ČSAD. Tehdejší dobu charakterizuje bohužel často poměrně chaotické trasování spojů a absence přestupních vazeb mezi autobusy a vlaky. Na druhou stranu zvládly tehdejší autobusy uspokojit přepravní potřeby obyvatel větší měrou, což však bylo do značné míry dáno tehdejším životním stylem a ekonomickými možnostmi obyvatel. V polovině 90. let pak byly jízdní řády za doby správy okresními úřady výrazně redukovány, často byly rušeny celé linky, do méně osídlených oblastí byla veřejná doprava redukována na minimum, některé oblasti zcela přišly o víkendové spoje.

S přechodem organizace dopravy na nově vzniklou krajskou samosprávu od roku 2003 se autobusová doprava opět proměňuje. Jízdní řády byly postupně uzpůsobované novým společenským potřebám (výstavba supermarketů, vznik nových průmyslových zón, stárnutí populace, rozměňování začátků a konců pracovní doby, rušení starých průmyslových závodů, vysídlování venkova). Již nepostačují v rámci dopravní obslužnosti kraje spoje do spádového místa v několika málo časových úsecích (typicky začátky směn v 6 hodin a výuky v 8 hodin), ale požadavky jsou nyní mnohem širší. S ubýváním pracovních příležitostí ve venkovských oblastech a přibývajícím poptávkou po dojíždě do velkých center je nutné vytvářet nové přestupní vazby na páteřní železniční dopravu, případně dálkové autobusové linky. Plzeňský kraj rovněž musí reagovat na masivní rušení dálkových nedotovaných linek, které zhruba od roku 2005 probíhá (např.: Plzeň – Most – Ústí nad Labem; Cheb – Plzeň – Praha; České Budějovice – Klatovy – Plzeň; Brno – Příbram – Plzeň – Mariánské Lázně; Praha – Plzeň – Bezručovice; Praha – Plzeň – Tachov; Sušice – Pačejov – Praha a mnohé další). Mnohdy tyto linky plnily účel tzv. základní dopravní obslužnosti, po jejich zrušení musí Plzeňský kraj přistupovat k náhradě adekvátním zajištěním dopravy v závazku veřejné služby. To přirozeně přináší zvýšené náklady, nicméně systém by měl být stabilnější a zajištěn tímto s určitou mírou garance.



10.2 Budoucí dopravní řešení

Podle nařízení Evropské unie č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, musí samosprávy krajů vyhlásit do roku 2019 nabídková řízení na autobusovou dopravu na svém území, jejíž provoz financují. Z tohoto důvodu přistoupil Plzeňský kraj, resp. POVED, k vypracování nových dopravních řešení v jednotlivých oblastech.

Oblasti byly vymezeny pro nová dopravní řešení takto:

- „Sever“
- „Jih“

Jedná se tedy o celkem dvě oblasti, jejichž hranice z pohledu zeměpisné šířky probíhá zhruba v úrovni města Plzně. Spoje z obou celků budou zajíždět do/z krajského města Plzně.

Dopravní řešení v jednotlivých oblastech byla vypracovávána zpravidla podle následujících pravidel:

- **páteří systému je železniční doprava** (dle § 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících), maximální snahou bylo odstranění souběhů s drážní dopravou a využití přestupů na železniční spoje,
- **zjednodušení trasování linek** (mnohdy vede z jedné oblasti do cílové stanice několik spojů, které se liší v pár zastávkách, či vůbec),
- **navazování linek na páteřní dálkové autobusové linky či drážní dopravu** (není nutné ani ekonomicky odůvodněné, aby z každé obce jel do Plzně přímý spoj, který jede často v souběhu s ostatními linkami, proto byly zavedeny přestupy v důležitých zastávkách – díky tomu je možné posílit dopravu v časech, kdy dnes spojení chybí),
- **rušení souběžných autobusových linek, nasazování autobusů o odpovídající kapacitě** (navazuje na předchozí bod – místo dvou menších autobusů může jet pouze jeden s větší kapacitou, což reaguje na nedostatek řidičů. Na málo vytížených linkách může jezdit pouze mikrobuse),
- **spoje na zavolání** (na nepravidelně vytížených zastávkách nemusí obsluha autobusem proběhnout pokaždé, taková zastávka se může ustanovit u daných spojů do režimu „na zavolání“ – chce-li cestující spoj využít, autobus si objedná přes telefon, webový formulář, či u řidiče),
- **jednoduché číslování linek** (autobusové linky budou označeny trojčífernými čísly, přičemž stovková série bude specifikovat oblast (např. 5 - Nýřansko) a desítková série upřesní, zda jde o linku MHD (číslíce 1), páteřní linku (číslíce 2) anebo regionální linku (čísla 3 a výše),
- **rušení nevyužívaných spojů** (ne všechny autobusové spoje vozí uspokojivé množství cestujících a navíc jejich frekvenční potenciál by byl mizivý i v případě aplikace vybraných dopravních opatření, proto přistupuje Plzeňský kraj k rušení nevyužívaných, či minimálně využívaných, spojů, krácení jejich tras, spojování více tras linek a dalším úsporám. Cílem je však uspořené výkony lépe využít v oblastech s vyšším potenciálem cestujících, kde není dopravní obslužnost dostatečně kvalitní),
- **rozšíření systému IDP** (se zavedením nových dopravních řešení se rozšíří systém IDP do celého Plzeňského kraje na autobusové i železniční linky).

Navržené jízdní řády v jednotlivých oblastech jsou pravidelně konzultovány s dotčenými obcemi a školami, zároveň se obesílají i významní zaměstnavatelé daných regionů. Dopravní řešení oblasti by mělo nastavit rámec na další období, kdy se očekává zvýšení poptávky po využívání veřejné dopravy jako celku.



10.3 Oblasti pro autobusové linky v nabídkových řízeních

Jendotlivé oblasti budou sloučeny do dvou celků „Sever“ a „Jih“

Kralovicko

Oblastí řešení celku Kralovicko je do značné míry oblast bývalého okresu Plzeň-sever. Oblast se dá rozdělit do tří celků. První zahrnuje oblast Zruče-Sence a trasy směr Liblín, druhá okolí silnice I/27 Plzeň – Kralovice a třetí okolí Bezvěrova a spojnicí do krajského města. Ve spádovosti jednoznačně dominuje Plzeň, avšak jsou zde i menší celky s významnou dojížděnkou. Jde zejména o Třemošnou, Horní Břízu, Plasy a menší obce jako např. Manětín, Všeruby, Zruč-Senec či Dolní Bělá. Oblast sousedí s tachovským okresem, kde lze identifikovat spádovost do Bezdržic, s Karlovarským krajem (oblast Bezvěrova a Manětína), Středočeským krajem (významná dojížděka z Kralovicka) a s Ústeckým krajem (spádovost z Kralovicka a Žihelska na Podbořansko). Naopak frekvence dojížděky mezi Kralovickem a rokycanským okresem je minimální, za „bod zvratu“ lze označit Liblín a okolí.

Významnou roli hraje v oblasti železniční trať 160 s malými přestupními uzly v Horní Bříze, Plasech a Žihli, zatímco trať 162 hraje pouze okrajovou a marginální roli. V Blatně u Jesenice (Ústecký kraj) jsou zajištěny návaznosti i na trať 161 (Bečov n. T. – Rakovník). Vzhledem k časové nekonkurenceschopnosti železničního spojení Plzeň – Karlovy Vary je pro návaznosti důležitá linka 440 080 Plzeň-Karlovy Vary (další linky jsou též trasovány v obdobném směru, ale jejich význam je nižší).

Páteřními linkami v oblasti budou (kromě již zmíněné linky do největších českých lázní – Karlových Varů) linky 321 Kralovice – Plzeň a 322 Plzeň – Manětín – Žlutice. Dalším významným spojením je trasa z Plzně ve směru Zruč – Senec a Plzeň – Všeruby.

Bezdržicko, Tachovsko

Oblast Bezdržicka, Tachovska víceméně koresponduje s celým tachovským okresem, s přesahem na třech linkách do Plzně⁴. V oblasti najdeme významná města jako Tachov, Stříbro, Bor, Planá, Bezdržice, přičemž zejména v okolí prvních tří jsou soustředěny průmyslové zóny. Z tohoto důvodu vedou do těchto měst významné přepravní proudy, přičemž kromě dojížděky 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. Se vstupem České republiky do Schengenského prostoru skončilo i zajištění linek na celnice (Broumov, Rozvadov). 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“).

Bezdržicko a Tachovsko dnes obsluhuje 39 linek, města Stříbro a Tachov mají dále své linky MHD. Oblastí vedou čtyři železniční tratě, jedna z nich s celostátním významem. Jde o trať 170 (Praha – Plzeň – Cheb), která tachovský okres obsluhuje mezi Sulislaví a Chodovou Planou. Na této trati jsou vedeny osobní a spěšné vlaky, ale i rychlíky a vlaky kategorie SuperCity. Na této trati jsou dva důležité přestupní uzly, a to ve Stříbře a Plané. Navazující trati jsou 177 z Pňovan zastávky do Bezdržic (přestupy na autobusy jsou možné v Bezdržicích a Konstantinových Lázních), 178 ze Svojšína do Boru, a trať 184 z Plané přes Tachov, Bor a Poběžovice do Domažlic. Na tuto trať je v současnosti možné navazovat pouze v Plané a Bělé n. Radbuzou (linkami z této oblasti), přičemž zejména v úseku Planá – Tachov plní trať do značné míry funkci páteřní dopravy v oblasti. V minulosti do tachovského okresu směřovalo

⁴ Mírné přesahy linek jsou mimo zmíněných do Úterý, Stodu, Nýřan, Velkého Malahova a Bělé nad Radbuzou.



mnoho dálkových linek, zejména do Prahy či Brna, vzhledem ke zvýšení kvality drážní dopravy však nelze očekávat obnovení těchto linek.

V dopravním řešení bude oblast obsluhovat celkem 31 linek, z toho dvě páteřní: linka 722 Tachov – Bor – Stříbro – Plzeň, která spojuje nejvýznamnější sídla s krajským městem a linka 723 Dlouhý Újezd – Tachov – Planá – Mariánské Lázně spojující naopak bývalé okresní město se sousedním Karlovarským krajem. Další významná spojení vedou ze Stříbra do Bezdruzic, Kladrub a Černošína, dále z Boru do Přimdy, z Tachova do Halže a z Plané do Chodského Újezdu. Významnými přestupními body mezi autobusy navzájem jsou autobusová nádraží/stanoviště v Tachově, Boru, Stříbře a Plané.

Nýřansko

Oblast Nýřansko zahrnuje oblast od Města Touškova přes Nýřany, Stod a Dobřany po Přeštice. Významnými cíli dojíždky jsou kromě Plzně průmyslové zóny v Nýřanech a Úhercích, a dále Chotěšov, Zbůch, Stod, Dobřany, Chlumčany a Přeštice. Okolní oblasti jsou z hlediska významnosti dojíždky spíše marginální, výjimku tvoří Stříbrsko, kam směřují určité přepravní proudy.

Hlavní železniční tratě jsou pro oblast Nýřansko 180 Plzeň – Domažlice a 183 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda. Trať 170 hraje pouze okrajový význam v úseku Plzeň – Pňovany, vyšší úlohu má 181 z Nýřan do Heřmanovy Hutě. Nejdůležitější přestupní uzly se nacházejí ve Stodě, Přešticích a Dobřanech, připravuje se přestupní uzel v Nýřanech.

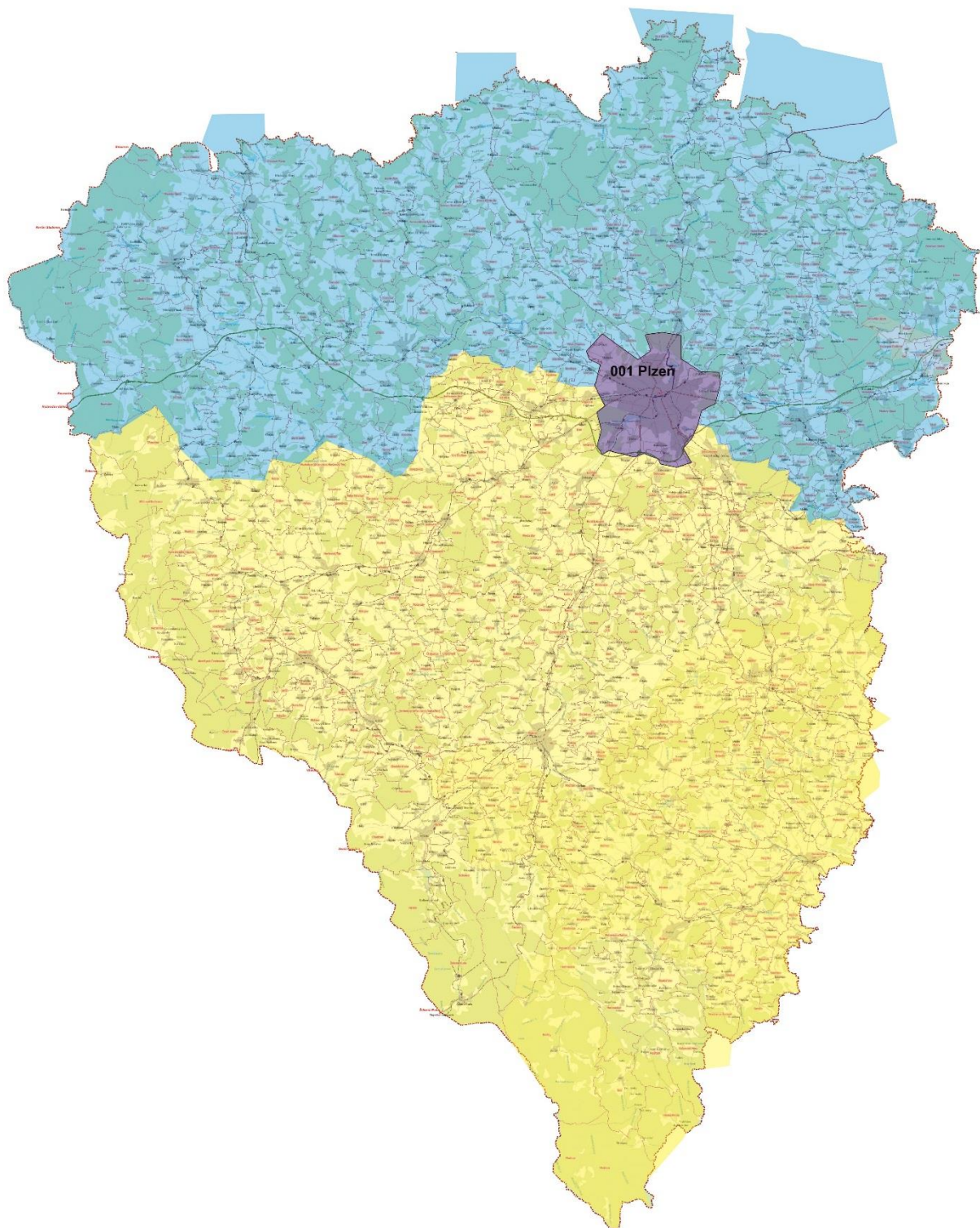
V oblasti není žádná páteřní autobusová linka, s výjimkou trasy Plzeň – Domažlice. Mezi významné trasy patří Plzeň – Město Touškov, Plzeň – Zbůch – Nýřany a Plzeň – Dobřany – Merklín.

Blovicko, Nepomucko

Oblast Blovicka a Nepomucka zahrnuje poměrně rozsáhlou oblast Blovicka, Mirošovska, Přešticko – východ, Klatovsko – východ, Nepomucko, Plánicko, okolí Horažďovicka a Sušicko – sever. Hlavní cíle dojíždky tvoří Blovice, Nepomuk, Horažďovice, Sušice, Klatovy, Přeštice a Rokycany. Zatímco oblast v okolí Plzně je poměrně hustě zalidněna, okolí Horažďovicka a Měčínska patří mezi řidčeji osídlené oblasti.

Kvůli rozlehlosti oblasti je v celku Blovicko, Nepomucko důležitých více tratí. Zásadní jsou trati 170 v úseku Plzeň – Rokycany, dále pak 190 Plzeň – Horažďovice předměstí – České Budějovice a 183 v úseku Plzeň – Klatovy. Další důležité trati jsou 175, a to v úseku Rokycany – Příkosice a 185 Horažďovice předměstí – Sušice – Klatovy. Zbylé trati, 175 Příkosice – Nezvěstice a 191 Nepomuk – Blatná, hrají spíše doplňkovou úlohu. I u méně významných tras bude snaha odstranit souběžné spoje autobusové dopravy s železničními spoji.

Rozdělení celků SEVER a JIH



Základní oblasti pro nabídková řízení „Sever“ a „Jih“

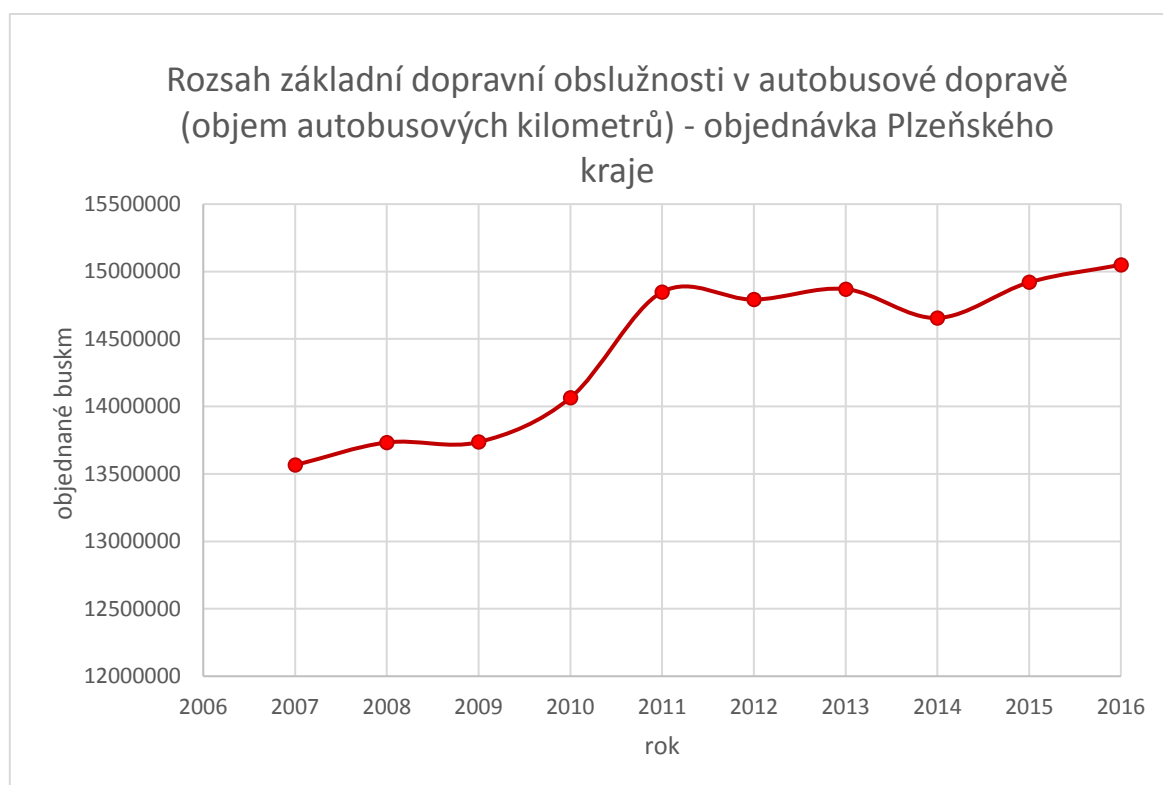
Hlavní trasy autobusových linek vycházejí z Plzně do přilehlé oblasti (Štěnovice a Nebílovský Borek, Přeštice, Chválenice, Štáhlavy a Nezvěstice, Týmákov a Lhůta). Páteřní linky budou: 421 Plzeň – Štěnovice – Přeštice, 422 Plzeň – Blovice – Nepomuk, 423 Plzeň – Nezvěstice – Spálené Poříčí – Rožmitál pod Třemšínem. Další významné linky povedou do Dolní Lukavice a Letin (431), Plánice a Sušice (432,



452). V oblastech mimo plzeňskou aglomeraci je důležité spojení Přeštic se Skašovem (434), Nezvěstic se Spáleným Poříčím a dalšími okolními obcemi (441), Nepomuka a Neuraz (448). V oblasti Sušicka jsou významné páteřní linky 921 Klatovy – Plánice – Horažďovice a 922 Klatovy – Sušice. Důležité v regionálním měřítku budou též linky z Horažďovic do Pačejova (935, 936 a také do Chanovic a Oselců (936).

10.4 Rozsah veřejné linkové dopravy a výhled financování

Pro rok 2016 je v rozpočtu Plzeňského kraje pro provoz veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby částka 426 464 000 Kč. Vývoj objednávaných výkonů od roku 2007 shrnuje následující tabulka.



*Rozsah základní dopravní obslužnosti v autobusové dopravě (objem autobusových kilometrů) -
objedávka Plzeňského kraje*

Z tabulky je dobře patrný téměř setrvalý růst výkonů, vyjma let 2012 a 2014, kdy došlo k mírnému snížení výkonů. Jinak je však trend obecně rostoucí, což je v rozporu s trendem železniční dopravy, kde v posledních letech byl trend výrazně klesající.

Požadavky na rozpočtovou náročnost v brzké budoucnosti (léta 2017 – 2021) shrnuje níže uvedená tabulka, a to ve třech scénářích, stejně jako u drážní dopravy:

Scénář (varianta)	Meziroční změna objemu rozpočtu na veřejnou linkovou dopravu (léta 2017 – 2021)
pesimistická	0,5 – 1,5 % (inflace)
střední	1,5 – 3 %
optimistická	3 – 5 %

Požadovaný meziroční trend změny objemu finančních prostředků potřebných k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou linkovou dopravou



Požadovaný růst je mírně nižší než u železniční dopravy, jelikož v případě železniční dopravy došlo po roce 2012 k výraznějším omezením a v případě veřejné linkové dopravy půjde transformovat část stávajících výkonů na jiné. To je ale zároveň přímo úměrně se zkvalitňováním dopravní obslužnosti železniční dopravou, což je nutnou podmínkou k žádoucím čtenějším přesunům výkonů ve veřejné linkové dopravě.

U veřejné linkové dopravy bude možné v rámci zajištění dopravní obslužnosti sledovat v období platnosti tohoto dokumentu dva odlišné postupy:

- **omezování výkonů na souběžných linkách s drážní dopravou a v gesci veřejné linkové dopravy navzájem.** Lze odhadovat, že v rámci Plzeňského kraje se jedná (bude jednat) o 5 – 15 % celkového objemu výkonů veřejné linkové dopravy dle přísnosti vymezení souběžných výkonů a postupu provádění infrastrukturních opatření v páteřní železniční dopravě,
- **navyšování výkonů v závazku veřejné služby,** a to jednak v případě **obecného zkvalitňování obsluhy jednotlivých obcí** dle standardů kvality dopravní obsluhy a dále případně **v oblasti náhrady zrušených spojů na komerčních linkách,** které nejsou souběžné s jinými druhy dopravy, ale přitom jsou účelné a důležité pro obsluhu regionu.

Vzhledem k tomu, že na základě předchozích zkušeností a předběžných analýz lze očekávat, že objem kilometrů ušetřených na souběžných autobusových spojích bude nižší než požadavky na zkvalitnění dopravní obsluhy a náhrady vybraných zrušených spojů provozovaných na komerční riziko dopravců, je očekávaný trend potřebných finančních prostředků pro období 2017 – 2021 mírně rostoucí. **Na druhou stranu proběhnou nabídková řízení pro jednotlivé oblasti, ve kterých bude vyvíjena snaha ve věci snížení jednotkové ceny za ujetý kilometr, tudíž by mělo docházet i přes požadavek na navýšení prostředků k mnohem efektivnějšímu využívání financí.** Všechny tyto požadavky by měly být plněny ve vzájemném souladu.

10.5 Trasování regionálních autobusových linek po Plzni

Příměstská doprava trasovaná přes krajské město má za úkol zajistit rychlé a efektivní spojení nejen s příměstskými oblastmi Plzně, ale v části případů též do širších oblastí Plzeňského kraje. Páteřní a dálkové linky zastavují zpravidla pouze v zastávkách, kde se stýkají s tramvajovými linkami, popř. s okružní linkou č. 30 a v přestupních uzlech. Jsou ukončeny buď na centrálním autobusovém nádraží (CAN), nebo v brzké budoucnosti nově též na terminálu hlavní nádraží. Příměstské obslužné linky nebo posilové spoje končí, resp. budou ukončovány zpravidla na přestupních uzlech na okrajích města (Slovany, Nemocnice Lochotín, Kaplířova, resp. terminál Hlavní nádraží). V odlehlých částech města obsluhuje veřejná linková doprava i další zastávky, přičemž tak pomáhá doplnit obsluhu MHD. Zároveň lze zde spatřovat určitou frekvenci mezi Plzní a oblastí vnějších zón. Tyto zastávky mohou být v režimu „na znamení“.

Do měst vede několik tras veřejné linkové dopravy (viz kapitola 10.6). V současné době příměstské linky obsluhují i zastávky s nízkou frekvencí. Lze jmenovat například zastávky: K Rozvodně, Pod Zámečkem, U Bouzků, Kalikova, Úřad Lochotín, Zoologická zahrada, Bolevec, Jatky, Divadlo Alfa, Petřínská, Adelova, Višňovka, U Přehrad, U Darebáka, Pod Dubovkou, Karlov, Nad Zátíším, Panelárna, Škoda VII. brána, Náměstí Českých Bratří, U Václava, Ústřední hřbitov, Náves Radčice. Tyto zastávky budou monitorovány – mohou být vypuštěny z jízdních řádů regionálních linek, nebo dány do režimu na znamení. V prvním kroku je však možné zvážit lepší koordinaci s MHD a tím možnost dosažení významnějších počtů cestujících.

Některé zastávky by měly být pouze výstupní, např. Stavební stroje, Jižní Předměstí, Tylova, Divadlo Alfa. Zastávky na Borských polích jsou dvojího druhu. První jsou obecně obsluhované, tj. Folmavská



rondel a NC Borská pole, kde stávají všechny projíždějící linky. Druhé jsou zastávky U Panasonicu a U Nové Hospody, jež budou obsluhovány pouze vybranými linkami (zejména zajišťující návozy zaměstnanců do směnných provozů). Po dostavbě zastávek Slovany na náměstí Milady Horákové bude možné zrušit pro autobusy VLD zastávku U Školky. Po realizaci terminálu u hlavního nádraží bude možné zrušit zastávky Habrová a U Ježíška. Po realizaci přestupního uzlu Kaplířova bude možné zrušit nebo výrazně redukovat rozsah zastavení v zastávce Bory (bývalá zastávka Kaplířova).

10.6 Obsluha zastávek veřejnou linkovou dopravou na území Plzně

V jednotlivých směrech by měly být obsluhovány na území Plzně veřejnou linkovou dopravou tyto zastávky (po dostavbě přestupních uzlů Kaplířova, Slovany, terminál Hlavní nádraží):

- **Chotíkov:** NC Úněšovská, Severka, Nemocnice Lochotín (vybrané linky ukončeny), Sady Pětatřicátníků (vybrané spoje večer a o víkendu), CAN
- **Záluží:** Košutka, Severka, Nemocnice Lochotín (vybrané linky ukončeny), Sady Pětatřicátníků (vybrané spoje večer a o víkendu), CAN
- **Třemošná:** Bolevec, Okounová, U Gery, Nemocnice Lochotín (vybrané linky ukončeny), Sady Pětatřicátníků (vybrané spoje večer a o víkendu), CAN
- **Zruč-Senec:** Lesní závod, Nádraží Bílá Hora, Stavební stroje (pro výstup), Hlavní nádraží
- **Chrást:** Zábělá, Rozcestí Újezd, Doubravka, Opavská, Hlavní nádraží
- **Rokycany:** Ústřední Hřbitov/U Václava, Pietas, Divadlo Alfa (pro výstup), Hlavní nádraží
- **Letkov:** K Bukové, Božkov, Částkova, Železniční (pro výstup), Hlavní nádraží
- **Starý Plzenec, Losiná:** Rozcestí Černice, Slovany (vybrané linky ukončeny), , Hlavní nádraží
- **Štěnovice:** Radobyčice, Tyršův most, Gigant, Nemocnice Bory (po zkapacitnění zastávek), Chodské náměstí, Radobyčická, Hlavní
- **Šlovice (část Dobřan):** Litice, Náves Litice, Bory (vybrané linky ukončeny), Radobyčická, Hlavní nádraží
- **Dobřany:** Kaplířova, U prodejny, Lašitov, Chaty Lhota, Lhota, Lhota Sinor
- **Zbůch (přes Borská pole):** Nová Hospoda (pouze pro nástup), Folmavská rondel, U Nové Hospody (pouze svozové linky), U Panasonicu (pouze svozové linky) NC Borská pole, Kaplířova (vybrané linky ukončeny), Hlavní nádraží (pouze dálkové linky)
- **Zbůch (po Domažlické ulici):** Domažlická rondel, CAN (pouze dálkové linky)
- **Vejpnice:** Samoty, U Viaduktu, Internáty, CAN
- **Kozolupy:** Chebská, Pošta Logistika, U Apolla, CAN (vybrané linky ukončeny), Hlavní nádraží
- **Malesice (část Plzně):** Dolní Vlkyš (pouze vybrané spoje), Malesice, Pod Kyjovem, Radčice, CAN

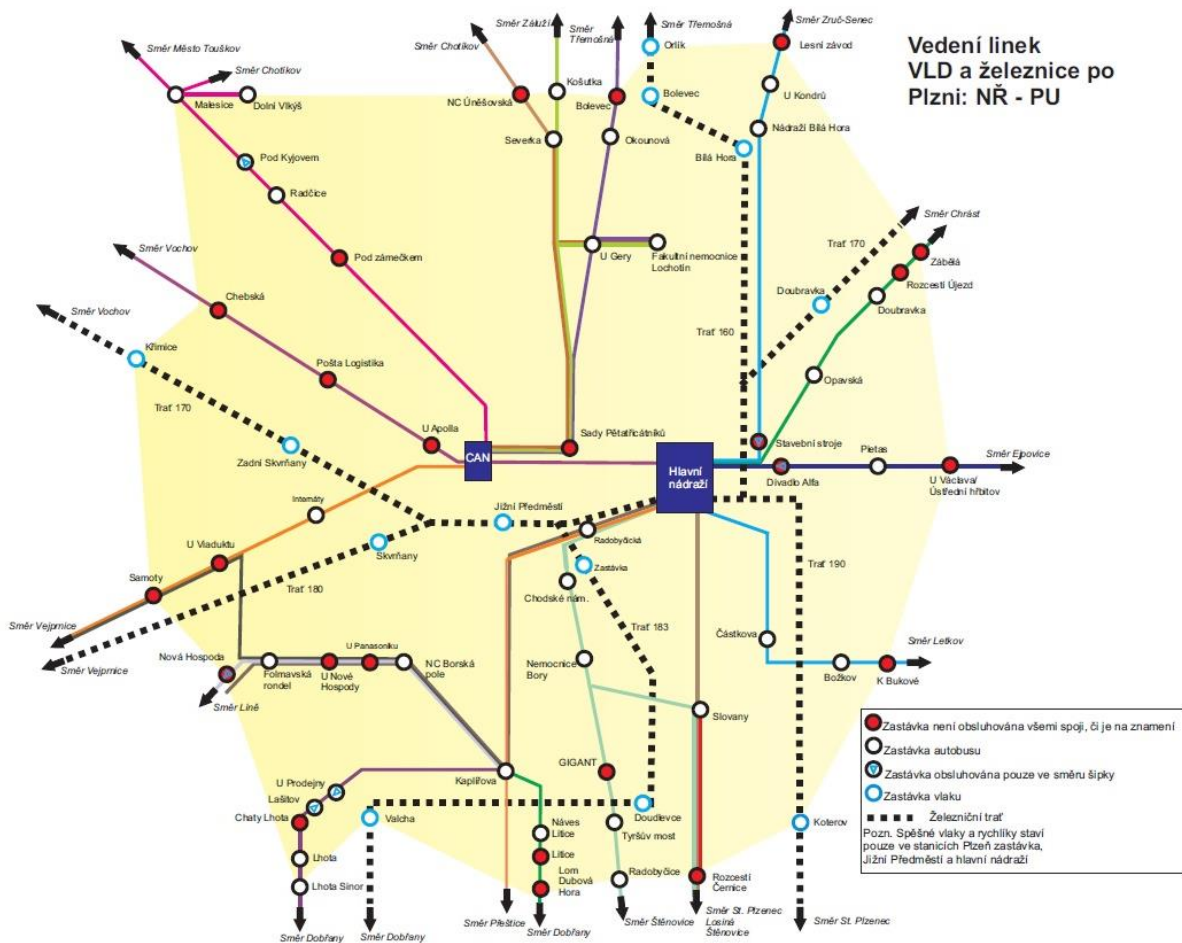
10.7 Přestupní uzly ve městě Plzni

Pro změnu trasování linek po dostavbě přestupních uzlů je nutná i odpovídající infrastruktura přestupních uzlů – možnost odstavovat autobusy a zázemí pro řidiče. V současné době kapacitně nevyhovuje zejména přestupní uzel Nemocnice Lochotín (potřeba odstavit v době provozního dopoledního sedla minimálně 5 autobusů) a terminál Hlavní nádraží (potřeba odstavu pro minimálně 25 autobusů, v budoucnu cca 32 autobusů; viz tabulku níže). Zázemí pro řidiče pak není vybudováno v zastávce Nemocnice Lochotín. Zároveň bude nutné posílit provoz linek MHD z vybraných přestupních uzlů, případně zavést zcela nové (souvisí i se změnami infrastruktury v Plzni). Měly by být posíleny trolejbusy od hlavního nádraží (zejména ranní špička), naopak minimalizován může být, zejména po prodloužení tramvajové linky č. 4 k Západočeské univerzitě, provoz trolejbusů linky č. 18. Po dostavbě



Západního okruhu bude nutné zavést linku MHD ze Severního předměstí na Borská pole. Na ni budou autobusy VLD navazovat v zastávkách Severka a Okounová.

Dálkové linky, které nejsou v závazku veřejné služby Plzeňského kraje, budou patrně stavět na Centrálním autobusovém nádraží či na terminálu Hlavní nádraží. U dálkových linek však nelze vývoj linek do budoucna příliš odhadovat, neboť tyto linky jezdí zpravidla na komerční riziko dopravců a jejich provoz závisí na zájmu cestujících a finanční situaci dopravce. Taktéž u mezinárodních linek je předpoklad obsluhy CAN, popřípadě terminálu Hlavní nádraží (mohou obsluhovat i zastávky Železniční u hlavního nádraží).



Předpoklad vedení linek drážní a veřejné linkové dopravy po Plzni, varianta s dobudovaným terminálem Hlavní nádraží a vysoutěženými nabídkovými řízeními



Oblast	Linka	Název	Ukončení - prioritní	Ukončení - posil. spoje
SEVER	321	Plzeň-Kralovice-Čistá	CAN*	Nemocnice Lochotín
	322	Plzeň-Manětín-Žlutice	CAN*	Nemocnice Lochotín
	323	Plzeň-Toužim-Karlovy Vary	CAN*	
	361	K.Lázně-Úterý-Plzeň	CAN*	Nemocnice Lochotín
	362	Dolní Bělá-Ledce-Plzeň	Nemocnice Lochotín	
	363	Zahrádka-Všeruby-Plzeň	Nemocnice Lochotín	
	331	Nadryby-Plzeň-Lhůta-St. Plzenec	Terminál Hlavní nádraží	
	332	Plzeň-Hromnice-Liblín	Terminál Hlavní nádraží	
	368	Ostrov u Bezdržic-Plzeň	CAN	
	370	Všeruby - Plzeň	Kaplířova	
	722	Tachov-Stříbro-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
	737	Stříbro-Nýřany-Plzeň	Kaplířova	
	221	Radnice-Chrást-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
	231	Volduchy-Chrást-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
	224	Zbiroh-Mýto-Rokycany-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží**	
	222	Cheznovice - Rokycany - Plzeň	Terminál Hlavní nádraží**	
JIH	421	Přeštice-Štěnovice-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
	422	Blovice-Chlum-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	Slovany
	423	Plzeň-Rožmitál p.Třemšínem	Terminál Hlavní nádraží	Slovany
	424	Plzeň-Přeštice-Klatovy	Terminál Hlavní nádraží	Kaplířova
	431	Letiny-Řenče-Plzeň	Kaplířova	
	432	Plánice-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	Slovany
	439	Plzeň-Losiná-Netunice	Slovany	Terminál Hlavní nádraží
	452	Prášíly-Sušice-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	Slovany
	541	Přehýšov-Nýřany-Plzeň	CAN**	
	534	Město Touškov-Chotíkov-Plzeň	CAN	
	543	Nýřany-Zbůch-Plzeň	Kaplířova	Terminál Hlavní nádraží
	550	Stod-Plzeň	Kaplířova	Terminál Hlavní nádraží
	561	Merklín-Dobřany-Plzeň	Kaplířova	Terminál Hlavní nádraží
	562	Oplot-Plzeň	Kaplířova**	Kaplířova
	566	Dobřany-Plzeň	Lhota	Kaplířova

* - na Terminál Hlavní nádraží po dostavbě přeložky I/20
 ** - prioritní ukončení linky mimo Plzeň na jiných přestupních uzlech (nyní/po dovybudování)

Předpoklad ukončování autobusů VLD v jednotlivých přestupních uzlech na území města Plzně.



11 Přestupní body mezi železniční a veřejnou linkovou (městskou hromadnou) dopravou

Z pohledu zákona č. 194/2010 Sb. má železniční doprava vytvářet páteř dopravní obslužnosti regionu. Tuto myšlenku plně Plzeňský kraj podporuje a v budoucnu chce nastavit takový systém, kdy páteřní systém veřejné dopravy v regionu bude tvořen především železniční dopravou.

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).

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	Horní Bříza
Plasy	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

Možnost zvážení

- Třemošná u Plzně: možnost vazeb bus-vlak v případě kvalitní páteře železniční dopravy
- Horní Bříza: možnost vazeb bus-vlak v případě kvalitní páteře železniční dopravy, možnost přestupu již dnes

**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	
	Mladotice*	

*v případě zprovoznění trati Kralovice – Mladotice

Trať 170 Praha – Plzeň – Cheb (na území PK Kařez – Plzeň – Chodová Planá)

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

Přestupní uzly

- Kařez: 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
- Svojšíň: 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,
- Pňovany: možnost zkrácení cestovní doby Plzeň – Pernarec na 40 – 45 minut, většina autobusových spojů jede zhruba o 15 minut déle; v případě růstu přepravní poptávky z Pernarecka směr Plzeň je toto vhodným nástrojem ke zrychlení spojení

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 Skořice, 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

Větší význam budování přestupních uzlů/zastávek má především v případě, že budou vedeny přímé vlaky do/z Plzně.

Přestupní uzly

- Radnice: pro širší oblast Radnicka

Možnost zvážení:

- Břasy: zejména k obsluze místních částí Břas (Kříše, Vranovice, Darová)
- Chrást u Plzně obec: záleží na konkrétní podobě spojení na trati

Trať 177 Pňovany zastávka – Bezručice

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

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

- Pňovany: možnost vazby směr Pernarec
- Cebiv: malá sídla či místní části obcí v okolí obce

Trať 178 Svojšíň – Bor

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

Přestupní uzly

- Bor: pro širší oblast v okolí města

Přestupní zastávky

- Svojšíň: možnost směrových vazeb, např. Černošíň

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	Blížejov	
Stod		
Holíšov		
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)
- Holíč: 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
- Blížejov: 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 – Pobežovice

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

Přestupní uzly:

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

Trať 183 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín

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

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-Doudlevec: 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

Možnost zvážení

- Borovy: možnost návazností zejména do/z obce Nezdice a blízkého okolí
- 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	Třemešné pod Přimdou
Poběžovice	Mutěnin	Stráž u Tachova
Bělá nad Radbuzou		Tachov zastávka
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, případně MHD Domažlice



- Třemešné pod Přimdou: možnost vazeb do malých sídel v okolí
- Stráž u Tachova: možnost vazeb do malých sídel v okolí
- 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		Velké Hydčice
Sušice		Kolinec
Běšiny		Nemilkov
Klatovy		Klatovy centrum

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
- 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
- Velké Hydčice: možnost vazeb do malých sídel v okolí
- Kolinec: možnost vazeb do malých sídel v okolí
- Nemilkov: možnost vazeb do malých sídel v okolí
- Klatovy centrum: MHD Klatovy, vybrané regionální linky


Trať 190 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 vč. dopravy po městě a místních částech

191 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



12 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:

- patřičné 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.

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. To se částečně dařilo již v minulosti díky spolupráci s Národní radou zdravotně postižených a spolupráce by měla pokračovat i nadále.

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.



13 Doprava v klidu (statická doprava)

S plánováním veřejné dopravy úzce souvisí též individuální automobilová doprava. Tyto dva druhy mohou spolu do značné míry kooperovat, zejména pak v takovém případě, kdy veřejná doprava je **časově konkurenceschopná a přijatelně čtená**. Zejména obyvatelé malých sídel jsou ochotni při splnění jmenovaných podmínek využívat individuální automobilové 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 záchytná parkoviště. Mezi základní typy těchto parkovišť patří:

- **P+R** (Park and Ride) – slouží k zaparkování automobilu (zpravidla na jednotky hodin) a následně k jízdě veřejnou dopravu,
- **B+R** (Bike and Ride) – zde je možné zaparkovat jízdní kolo a pokračovat v jízdě veřejnou dopravou,
- **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 (lokality s nejvyšší prioritou **tučně**):

Trať	Vytipovaná místa záchytných parkovišť
160 Plzeň – Žihle (– hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> • Horní Bříza • Kaznějov • Plasy • Žihle
162 Kralovice (– hr. kraje)	
170 (hranice kraje –) Kařez – Plzeň – Chodová Planá (–hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> • Kařez (již zřízeno) • Mýto • Rokycany • Plzeň hl.n. • Plzeň-Zadní Skvrňany • Kozolupy • Pňovany (Pňovany zastávka) • Stříbro • Planá u Mar. Lázní
175 Rokycany – Nezvěstice	<ul style="list-style-type: none"> • Rokycany • Mirošov město • Nezvěstice
176 Chrást u Plzně – Radnice	<ul style="list-style-type: none"> • Břasy/Stupno • Radnice
177 Pňovany zastávka – Bezdružice	<ul style="list-style-type: none"> • Trpísty • Konstantinovy Lázně • Bezdružice
178 Svojsín – Bor	<ul style="list-style-type: none"> • Bor
180 Plzeň – Domažlice – státní hranice	<ul style="list-style-type: none"> • Nýřany • Stod • Holíšov • Staňkov • Blížejev • Domažlice



Trať	Vytipovaná místa záchytných parkovišť
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 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda	<ul style="list-style-type: none"> • Plzeň hl.n. • Dobřany • Chlumčany u Dobřan • Přeštice • Borovy • Švihov u Klatov • 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 • Klenci pod Čerchovem • Trhanov • Domažlice
185 Horažďovice př. – Klatovy – Domažlice	<ul style="list-style-type: none"> • Horažďovice předměstí • Horažďovice • Sušice • Běšiny • Klatovy • Kdyně • Domažlice
190 Plzeň – Horažďovice př. (–hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> • Plzeň hl.n. • Starý Plzenec • Nezvěstice • Blovice • Nepomuk • Pačejov • Horažďovice předměstí
191 Nepomuk – Kasejovice (–hranice kraje)	<ul style="list-style-type: none"> • Nepomuk • Kotouň • Kasejovice



14 Mezikrajská a přeshraniční spojení

Plán dopravní obsluhy vymezuje nejen požadavky na zajištění dopravní obslužnosti na území kraje, ale řeší též mezikrajská či přeshraniční spojení. V rámci zajištění dopravní obslužnosti je tedy nutné vymezit též meziregionální a přeshraniční priority.

Plzeňský kraj sousedí s následujícími kraji:

- Jihočeský kraj,
- Karlovarský kraj,
- Středočeský kraj,
- Ústecký kraj.

Dále Plzeňský kraj sousedí se Spolkovou republikou Německo. Ve všech případech je zájmem Plzeňského kraje vytvořit efektivní meziregionální a přeshraniční dopravu.

14.1 Mezikrajská spojení páteřního charakteru

Mezikrajská spojení páteřního charakteru by měla být primárně úlohou železniční dopravy tam, kde je to účelné a kde je železniční doprava dokáže zajistit. V relacích, kde však železniční doprava chybí nebo není dostatečně konkurenceschopná, je preferováno vedení veřejné linkové dopravy.

- **Plzeňský kraj – Praha/Berounsko (Praha, Středočeský kraj, východní část ČR)**

Jedná se o velmi silný přepravní vztah, především v případě dojížděky z Plzeňského kraje do Prahy. Zde z důvodu atraktivity je nutné spojení zajistit nejen regionální dopravou, ale též dálkovou dopravou (předpoklad objednávky MD), která zajistí především spojení do Prahy a na východ ČR.

Preferovaný dopravní mód: 🚆 (dálkové vlaky Praha – Plzeň a regionální vlaky (Os) Plzeň – Beroun, vedení v pravidelných intervalech dle segmentu a přepravního období 60' - 120')

Cíle: zavedení dvousegmentové obsluhy dálkové dopravy na rameni Plzeň – Praha, zvážení možností omezení souběžné veřejné linkové dopravy.

- **Plzeňský kraj – Chebsko/Sokolovsko (Karlovarský kraj)**

Spojení je klíčové především pro spojení části Karlovarska s Plzní a Prahou a v druhé řadě se jedná o atraktivní spojení Karlovarska s Tachovskem. I v těchto případech je možné v SLDB 2011 identifikovat přepravní proudy.


Preferovaný dopravní mód: 🚆 (dálkové vlaky Plzeň – Cheb a regionální vlaky (Sp) Plzeň – Cheb, vedení v souhrnném intervalu cca 60', méně často 120')

Cíle: mírné navýšení vlaků kategorie Sp, řešení nedostatečného spojení v okrajových večerních časech (zde ideálně společně s MD ČR). Karlovarský kraj projevuje zájem o posílení úlohy vlaků kategorie Sp.

- **Plzeňský kraj – Karlovarsko/Sokolovsko (Karlovarský kraj)**

Výraznou poptávku po spojení lze identifikovat též mezi Plzní a Karlovými Vary, kde jsou provozovány dálkové autobusové linky na komerční riziko dopravců. To však bohužel přispívá k tomu, že v současné době není toto spojení nijak garantováno a nabídka není úplně optimální.




Preferovaný dopravní mód:  (dálkové autobusy Plzeň – Karlovy Vary, vedení v intervalu cca 60' - 120', železniční doprava v tomto případě není konkurenceschopná)

Cíle: zavedení taktového jízdního řádu s intervaly dle výše uvedené specifikace, garance spojení, nalezení společného řešení s Karlovarským krajem

- **Plzeňský kraj – Strakonicko, Českobudějovicko (Jihočeský kraj)**

Jedná se již o tradiční přepravní směr zajišťovaný především dálkovou drážní dopravou, a ta linkou R11 Plzeň – České Budějovice (– Jindřichův Hradec – Jihlava – Brno)

Preferovaný dopravní mód:  (dálkové vlaky Plzeň – České Budějovice v intervalu 120' doplněné ve špičkových obdobích regionálními vlaky (Sp) na souhrnný interval zhruba 60' alespoň v úseku Plzeň - Strakonice)

Cíle: stabilizace objednávky MD, vedení alespoň 4 párů vlaků kategorie Sp Plzeň – Strakonice ve špičkových obdobích v pracovních dnech, které by byl dle dosavadních jednání zřejmě ochoten podpořit Jihočeský kraj. Ve střednědobém a dlouhodobém horizontu vedení více vlaků kategorie R až k intervalu 60' - nutné projednání především s MD, které spíše sleduje interval 120' jako stabilizovaný. V tomto horizontu je též sledováno zkrácení cestovních dob.

- **Plzeňský kraj – Blatensko (Jihočeský kraj)**


Přepravní vztah zajišťují osobní vlaky na trati 191 za podmínky návazností v žst. Nepomuk na dálkovou dopravu. Tento těsný přípoj je přitom pro atraktivitu tohoto spojení přímo klíčový.

Preferovaný dopravní mód:  (osobní vlaky Nepomuk – Blatná), případně doplňkově 

Cíle: stabilizace objednávky a přípojů v žst. Nepomuk. O víkendech předpokládaný interval 120' - 240', v pracovní dny zhruba 60' - 120'. I přes spíše nižší přepravní proudy u tohoto přepravního vztahu je ze strany Plzeňského kraje předpokládána podpora spíše drážní dopravy.

- **Plzeňský kraj – Chomutovsko/Mostecko (Ústecký kraj)**


Spojení je dnes primárně zajišťováno linkou R16 Plzeň – Most, kde část vlaků objednává též Plzeňský kraj. V budoucnu lze očekávat ze strany Plzeňského kraje požadavek na stabilizaci spojení s doplněním chybějícího páru vlaků k dosažení pravidelného intervalu 120'

Preferovaný dopravní mód:  (dálkové vlaky Plzeň – Most v intervalu 120', případně doplněné ve špičkových obdobích regionálními vlaky (Sp) na souhrnný interval zhruba 60' - zahuštění na interval 60' v určitých obdobích je však spíše dlouhodobý výhled)

- **Cíle:** z pohledu Plzeňského kraje by bylo ideální, kdyby objednávku linky kompletně zajistilo MD ČR. Plzeňský kraj se nebrání jednání s případným novým dopravcem vlaků, které jsou v objednávce MD ČR, na provozování celé linky jediným dopravcem. Dále je Plzeňský kraj připraven jednat o nové provozní koncepci, kdy z Plzně pojedou dva motorové vozy, v Žatci dojde k jejich rozpojení a jeden pojedou do Mostu přes Postoloprty a druhý do Chomutova a Jirkova. Plzeňský kraj vidí jako klíčové pro zachování atraktivity této linky zkrácení jízdních dob, kdy nově navržená koncepce rozpojování/spojování vlaků v Žatci je v současné době takřka jedinou cestou, jak cestovní dobu v relaci Plzeňsko – Mostecko zkrátit. V krátkodobém horizontu je též cílem Plzeňského kraje doplnění jednoho páru spojů, aby vznikl pravidelný interval 120 minut. **Plzeňský kraj – Rakovnicko (Středočeský kraj)**



Spojení do oblasti Rakovnicka je dnes do značné míry omezené a ne zcela přehledné. Lze využít jak vlaku, tak autobusu, případně jejich kombinace. Z hlediska poptávky je důležité nejen napojení Plzně na Rakovník, ale především oblasti Kralovicka, kde jistý podíl obyvatel směřuje pravidelně do Středočeského kraje.

Preferovaný dopravní mód:  (autobusové spoje (Plzeň) – Plasy – Kralovice – Rakovník v Plasích s návaznostmi na vlaky dálkové dopravy)

Cíle: S ohledem na diskutabilní polohu žst. Kralovice a zcela nevhodnou polohu zast. Kožlany ve vztahu k intenzitě přepravního proudu preferuje Plzeňský kraj komplexní řešení formou veřejné linkové dopravy bez výraznějšího využití železniční dopravy (zde z hlediska udržitelnosti připadají v úvahu snad pouze turistické spoje v minimálním rozsahu). Sledován je základní interval 120', ve špičce pracovních dnů posílen na zhruba 60'. Záměr je však nutné projednat se Středočeským krajem, jelikož v této oblasti (zejména v případě trati 162) nejsou Plzeňskému kraji záměry Středočeského kraje známy.

Z hlediska železniční dopravy je situaci možné shrnout tak, že kromě osobních vlaků Plzeň – Beroun a Nepomuk - Blatná spatřuje v oblasti drážní dopravy Plzeňský kraj příležitosti pro páteřní meziregionální spojení především v segmentu dálkové dopravy (kategorie R) a rychlých meziregionálních vlaků (Sp).

V případě trati 160 je možné zvážit prodloužení osobních vlaků z Plzeňského kraje do Blatna u Jesenice, pokud Ústecký kraj bude mít o tyto vlaky zájem.





V případě meziregionálního úseku Horažďovice předměstí – Strakonice je nutné uvést, že na území Plzeňského kraje se nachází pouze necelé 2 km z celkové délky 17 km, tedy rozhodnutí o případné objednávce vlaků na tomto úseku je primárně především záležitostí Jihočeského kraje.

Veřejná linková doprava pak vytvoří páteřní spojení tam, kde železnice chybí (případ Karlovy Vary) nebo je nekonkurenceschopná (případ Rakovník).











14.2 Mezikrajská spojení doplňkového charakteru

Tato spojení nemají již takový význam jako výše uvedená, nicméně k uspokojení dopravních potřeb obyvatelstva je vhodné je alespoň v minimální míře realizovat.

Rozsah takových spojení by byl zpravidla v jednotkách párů spojů. V případě, že je v obdobných relacích nabízeno mezikrajské páteřní spojení, bude rozsah doplňkového spojení korigován tak, aby nedocházelo k souběhům.

- **Tachovsko – Mariánskolázeňsko** (Karlovarský kraj, , nezbytně nutný doplněk ke spojům drážní dopravy – páteř )
 - spojení jako proklad k vlaku mezi Planou u Mar. Lázní a Mariánskými Lázněmi
 - v pracovní dny 5 – 10 párů spojů, vedení o víkendu bude zvaženo
- **Plzeňsko – Žluticko – Toužimsko** (Karlovarský kraj, )
 - zlepšení kvality spojení v ose Plzeň – Manětín – Žlutice
 - v pracovní dny cca 5 párů spojů, víkendy cca 2-3 páry spojů
- **Žihelsko – Blatno u Jesenice – Lubenec** (Ústecký kraj, )



- spojení podél trati 160 – zde však spojení zajistí primárně rychlé meziregionální vlaky, autobusová doprava především za účelem obsluhy menších sídel
- cca 5 párů spojů v pracovní dny, vedení o víkendu bude zvaženo
- **Kralovicko – Jesenice** (Středočeský kraj, )
 - v současnosti absence spojení, které je poptáváno
 - cca 5 párů spojů v pracovní dny, vedení o víkendu bude zvaženo
- **Zbizožsko – Slabce/Chříč (Rakovnicko)** (Středočeský kraj, )
 - minimalistické historické spojení venkovských částí
 - do 5 párů spojů v pracovní dny, vedení o víkendu bude zvaženo
- **Zbizožsko – Hořovicko** (Středočeský kraj, , nezbytně nutný doplněk ke spojům drážní dopravy – páteř )
 - spojení Zbizožska a Hořovicka doplňkové k vlaku, obsluha malých obcí mimo železnici
 - v pracovní dny 5 – 10 párů spojů, vedení o víkendu bude zvaženo
- **Rokycansko – Hořovicko** (Středočeský kraj, , myšleno je spojení v ose Rokycany – Strašice – Komárov – Hořovice)
 - vhodné propojení vybraných linek Plzeňského a Středočeského kraje – za příznivých okolností možnost úspory vozidel díky propojení linek
 - možné variantní trasy přes Zaječov a Cheznovice
 - ve špičkovém období možné zvážit až souhrnný interval k 30 minutám (součet za obě varianty), mimošpičkové období a víkendy interval 60 až 120 minut
- **Plzeňsko – Rožmitálsko** (Středočeský kraj, , v Nezvěsticích však možné zvážit návaznosti na páteřní železniční dopravu)
 - zlepšení kvality spojení v ose Plzeň – Spálené Poříčí – Rožmitál
 - v pracovní dny cca 5 párů spojů, víkendy cca 2-3 páry spojů
- **Kasejovice – Lnáře** (Jihočeský kraj, )
 - spojení zejména pro školáky, doplňkově k vlaku
 - do 5 párů spojů v pracovní dny
- **Horažďovicko – Sušicko – Strakonicko** (Jihočeský kraj kraj, , nezbytně nutný doplněk ke spojům drážní dopravy – páteř )
 - doprava zejména pro menší sídla mezi Horažďovicemi a Sušicí, návaznosti na vlaky kategorií R a Sp
 - v pracovní dny 5 – 10 párů spojů, vedení o víkendu bude zvaženo
- **meziregionální spojení v oblasti Šumavy** (Jihočeský kraj, , zde lze spatřovat výrazný potenciál především v turistických linkách)



14.3 Přeshraniční spojení

V případě přeshraničního spojení je zájmem Plzeňského kraje zajistit propojení mezi Plzeňským krajem a Bavorskem.

- **osa Domažlice – Furth im Wald** (🚆, 🚌)

V současné době je k dispozici jak drážní (dálková, regionální), tak veřejná linková doprava. Počet osobních vlaků z důvodu nízkého vytížení byl v nedávné minulosti ponížěn z až šesti na pouhé dva páry denně, nicméně vlaky jsou vedeny bez přestupu ve stanici Furth im Wald přímo do německého vnitrozemí. Drážní doprava je v roli zajištění tohoto spojení však i nadále páteřní, autobusová doprava je doplňková

V souladu s koncepcí MD ČR očekává Plzeňský kraj posílení vlaků dálkové dopravy na zhruba dvojnásobný počet (až 8 párů) oproti současnému stavu. Z tohoto pohledu je posílení regionální železniční dopravy diskutabilní, jelikož takto bude vytvořen pravidelný dvouhodinový interval vlaků dálkové dopravy a obce mezi Domažlicemi a Českou Kubicí patrně lépe obslouží veřejná linková doprava. Z tohoto pohledu lze považovat rozsah dvou párů osobních vlaků Domažlice – Furth im Wald za stabilizovaný a minimálně v krátkodobém horizontu nelze očekávat výrazné rozšíření provozu těchto vlaků i s ohledem na jejich dřívější nízké vytížení (pouze za výrazně příznivého finančního rámce). I u veřejné linkové dopravy v přeshraničním spojení se dá očekávat role doplňková, předpokladem je tedy vytvoření kvalitní páteřní dopravy dálkovou drážní dopravou.

- **osa Železná Ruda – Bayerisch Eisenstein** (🚆, 🚌)

V současné době je spojení možné realizovat s přestupem v Železně Rudě-Alžbětíně vlakem, lze však najít i méně četné autobusové spoje.

Pokud bude realizována plánovaná dopravní koncepce v drážní dopravě v jádrové části Plzeňského kraje, pak je možné dosáhnout takových tras spojů drážní dopravy, které mohou být příhodné pro vytvoření přímého ramene osobních vlaků Klatovy – Plattling. Tato možnost je Plzeňským krajem sledována a pro jednání s německou stranou je i nadále otevřena (interval 60' - 120'). Veřejná linková doprava bude pouze doplňkem k drážní dopravě.

Obnovení přímých spojů Plattling – Špičák není sledováno (nízká frekvence, pouze nárazově vyšší počty cestujících), z hlediska objednávky se jako efektivní jeví ucelená objednávka na provozním rameni Plattling – Klatovy, až budou vytvořeny příznivé technologické podmínky (tj. přeshraniční propojení nezpůsobí ztrátu důležitých přípojků jak na české, tak německé straně – možné uvažovat po dokončení modernizace trati Rokycany – Plzeň se změnou modelu dálkové dopravy).

- **osa Kvilda – Finsterau** (🚌)

V letní sezoně je zajištěna doprava na hraniční přechod Bučina, kde je možné na německé straně přestoupit na návazné autobusy. Objednatelem spojení je NP Šumava. Plzeňský kraj má zájem na udržení tohoto spojení v rámci podpory turismu.



V rámci možného budoucího zkvalitnění nabídky (min. v rámci turistického ruchu) bude monitorována poptávka v následujících případech a případně navrženy autobusové linky:

- Rozvadov – Waidhaus
- Bělá nad Radbuzou – Železná – Eslarn
- (Domažlice –) Klenčí pod Čerchovem – Waldmünchen (už dnes v turistické sezóně provozováno)
- Kdyně – Všeruby – Eschklam
- Nýrsko – Lam (v letní sezóně již v provozu)

Zejména o víkendech a v letní sezóně by tyto linky mohly mít patrně určitý smysl již nyní, jelikož se nacházejí v turisticky nově objeňované oblasti Českého lesa a na pomezí Šumavy. K jejich zřízení za účelem pravidelné dojíždky například za prací by bylo nutné provést komplexní analýzy, nicméně je zcela objektivní připustit, že část obyvatel Plzeňského kraje do Německa za prací dojíždí. Otázkou zůstává i případné spolufinancování takových linek německou stranou.



15 Integrovaná doprava Plzeňska

Integrovaná doprava Plzeňska (dále jen IDP) je integrovaný dopravní systém v územní působnosti Plzeňského kraje. V současnosti nezahrnuje celé území kraje, ale pouze širší oblast kolem Plzně (mírně přesahuje oblast plzeňské aglomerace).

Z pohledu tarifní integrace je cestujícím nabízen zónový tarif, kdy konečná cena jízdního dokladu závisí na počtu projetých zón včetně výchozí a konečné zóny. Výše tarifu se liší v zóně 001 Plzeň a v ostatních vnějších zónách.



Schéma IDP platné od 1. ledna 2016

V systému IDP lze využít časové předplatné jízdné, které je nahráno na Plzeňské kartě. Toto jízdné je přestupní mezi všemi zapojenými dopravci a má rozlišenou časovou (počet dní) a územní platnost. Cestující si může zakoupit předplatné pro 1 až 6 zón. Při nákupu 7 nebo více zón je cestujícím automaticky aktivována síťová jízdenka (označena jako zóna 255), která platí ve všech zónách IDP. Kupon je uložen na kartě předepsaným způsobem.

Poskytované slevy a ceny předplatného jsou popsány v Tarifu a tarifních podmínkách IDP. Podle druhu se rozlišuje základní, zlevněné a zvýhodněné jízdné.

Do systému IDP v Plzeňském kraji je zapojeno šest dopravců:

- České dráhy, a.s.
- ČSAD autobusy Plzeň a.s.
- Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s.r.o.
- PROBO BUS a.s.



- Město Blovice
- Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.



Nejnovější podoba Plzeňské karty

Při uzavírání nových smluv s dopravci týkající se zajištění dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby bude působnost dopravců v systému IDP jednou z nutných podmínek uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

Rozúčtování tržeb z IDP probíhá měsíčně mezi všechny zúčastněné dopravce na základě právně platných smluvních vztahů. Pro stanovení výše podílu tržeb jednotlivých dopravců jsou klíčové dva druhy vstupních dat:

- seznamy prodaných jízdenek (jsou získatelné především u regionálních autobusů, kde lze vyčíst počty prodaných jízdních dokladů v jednotlivých zónách),
- přepravní průzkumy (zejména v případě MHD Plzeň a železniční dopravy),
- výkony dopravců v jednotlivých zónách.

15.1 Úkoly v působnosti IDP

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 IDP zajištěno, nicméně stále nelze hovořit o systému na vysokém stupni integrace a za tímto účelem je nutné splnit níže jmenované úkoly.**



V rámci dalšího rozvoje a smysluplnosti systému integrované dopravy Plzeňska je nutné splnit v krátkodobém, resp., střednědobém horizontu následující úkoly:

- **Rozšíření IDP na území celého kraje**

V současnosti systém funguje v blízkém okolí města Plzně. První významné rozšíření proběhlo k 1. dubnu 2012, kdy zanikly zóny P a Z a vznikl současný model. Další rozšíření proběhlo k 1. lednu o oblast Zbirožska. Systém IDP do celého kraje by měl být rozšířen do konce roku 2019. Do systému IDP přibudou i systémy MHD: Stříbro, Tachov, Klatovy, Domažlice, Sušice. V současné době jsou v IDP systémy MHD: Rokycany, Přeštice a Plzeň.

- **Integrace vlaků dálkové dopravy**

V současné době jsou v oblasti působnosti IDP integrovány dálkové vlaky na tratích 170 v úseku Kařez – Plzeň hl.n. a 183 Plzeň hl.n. – Borovy. Vzhledem k tomu, že Plzeňský kraj považuje dálkovou dopravu za páteřní a v případě její neintegrace by bylo velmi drahé a neefektivní objednávat duplicitní rychlé páteřní spoje, je nutné zaintegrovat téměř všechny linky drážní dálkové dopravy. Z tohoto pohledu nebude zřejmě nutné integrovat pouze I. segment dálkové dopravy mezi Plzní a Prahou (nebude-li zastavovat např. v Rokycanech, což však MD ČR neočekává), všechny ostatní linky dálkové dopravy však musí být integrovány.

- **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.

- **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. Důraz na zajištění minima bariér při pěším přesunu cestujících při přestupech mezi spoji veřejné hromadné dopravy.

- **Zavedení jednotlivého přestupního jízdného**

V systému IDP lze využívat v současnosti předplatné jízdné, jednotlivé přestupní jízdné není k dispozici. Tento problém bude v krátkodobém horizontu intenzivně řešen.

- **Další druhy integrovaného jízdného**

Systémy na vysokém stupni integraci obsahují například skupinové jízdenky, rodinné nabídky či speciální jízdenky různých druhů. Bude snaha nabídnout i tyto druhy integrovaného jízdného.

- **Dosažení maximální funkčnosti dispečinku**

V současnosti je provoz dispečinku testován, množství zapojených vozidel je zatím omezené. Bude povinnost do dispečinku integrovat většinu spojů v kraji (v případě spojů v závazku veřejné služby všechny spoje bez ohledu na jejich objednatele).



- **Integrace vybraných dálkových či mezikrajských autobusových linek**

Integrace je především účelná v případě, že neexistuje souběžná páteřní doprava objednávaná Plzeňským krajem, resp. dálková linka je klíčová pro dopravní obslužnost Plzeňského kraje (má alespoň dvě zastavení na území Plzeňského kraje). Typicky dálkové linky v relaci Plzeň – Karlovy Vary, naopak se toto netýká například dálkových autobusových linek Plzeň – Praha.

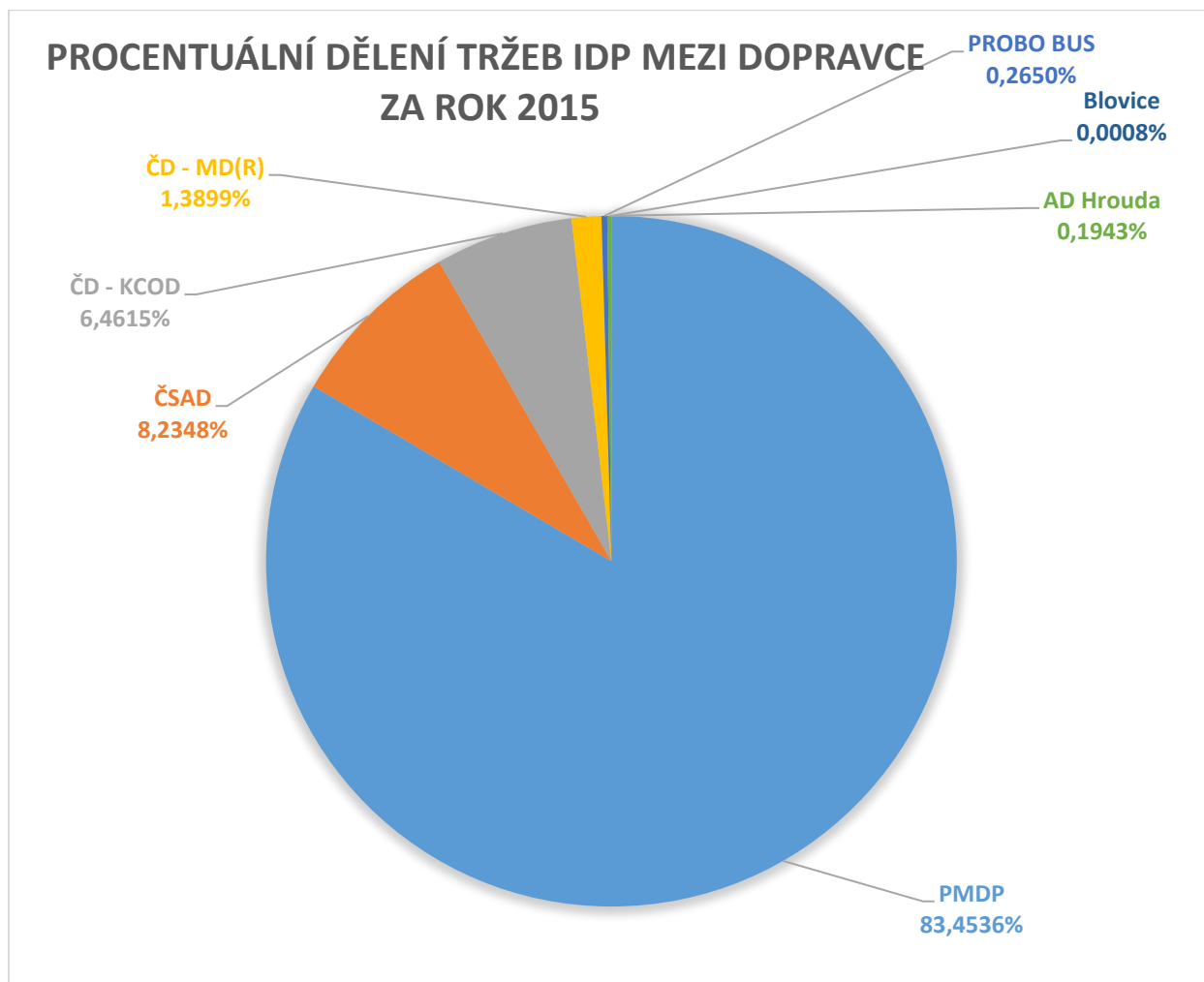
Udržitelnost současné integrace na některých komerčních linkách (typicky Plzeň – Klatovy a Plzeň – Domažlice) je též diskutabilní zejména v případě, že drážní doprava nabídne v budoucnu lepší podmínky (kratší cestovní doby, vyšší četnost spojení), budou učiněny kroky vedoucí k primární podpoře drážní dopravy. U komerčních linek (resp. jednotlivých spojů na těchto linkách) tak dojde k integraci výlučně v případě, pokud budou se spoji objednávanými Plzeňským krajem pouze v časovém i prostorovém prokladu a pokud to bude účelné z hlediska systému.

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

V současné době neexistuje jednotný grafický manuál pro marketingové materiály IDP. Existují sice různá loga, symboly a hrubé grafické rysy, které se běžně využívají, nicméně je účelné stanovit jednotná pravidla a směrování, tj. vytvoření jasné a unikátní grafické identity systému IDP.



16 Vybrané přehledy tržeb a prodaných jízdních dokladů v systému IDP



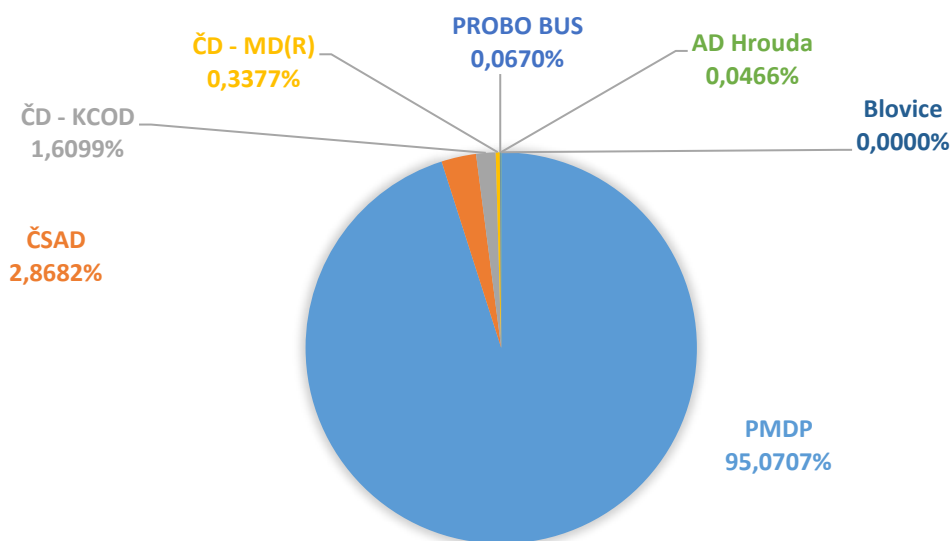
Procentuální dělení tržeb mezi dopravce za rok 2015

Vysvětlení:

- ČD – MD(R): dálkové vlaky ČD integrované do systému IDP
- ČD – KCOD: regionální vlaky (KCOD – dříve Krajské centrum osobní dopavy ČD, dnes ROC – Regionální obchodní centrum ČD)
- ČSAD – ČSAD autobusy Plzeň
- AD Hrouda – Autobusová doprava – Miroslav Hrouda
- PROBO BUS – PROBO BUS
- Blovice – Město Blovice
- PMDP – Plzeňské městské dopravní podniky

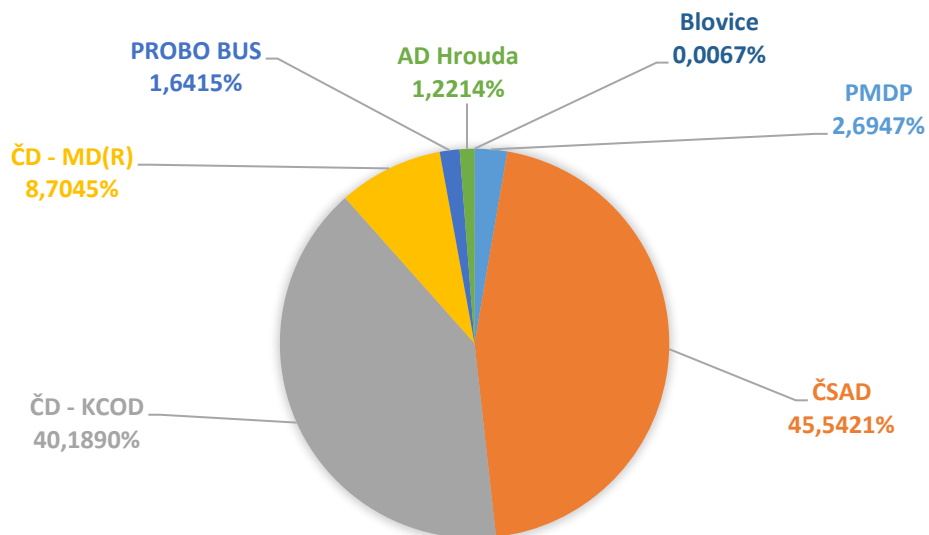


PROC. DĚLENÍ TRŽEB V ZÓNĚ 001 (2015)



Procentuální dělení tržeb v zóně 001 za rok 2015

PROC. DĚLENÍ TRŽEB VNĚJŠÍ ZÓNY (2015)



Procentuální dělení tržeb vnější zóny za rok 2015



zóna	název	počet prodaných kuponů	tržba
001	Plzeň	30 144	11 477 708,00 Kč
021	Třemošná	1 132	322 498,50 Kč
022	Plasy	328	89 657,00 Kč
025	Hromnice	19	4 776,00 Kč
026	Dolní Bělá	211	56 199,50 Kč
041	Chrást	1 010	303 745,60 Kč
042	Rokycany	749	226 208,10 Kč
043	Mirošov	35	9 195,00 Kč
044	Mýto	177	50 403,60 Kč
045	Radnice	112	31 966,50 Kč
046	Hlohovice	4	1 092,00 Kč
047	Kařez	19	4 934,60 Kč
048	Zbiroh	12	3 051,60 Kč
049	Zvíkovec	1	252,00 Kč
061	Štáhlavy	833	249 485,00 Kč
062	Blovice	214	63 970,00 Kč
065	Spálené Poříčí	77	20 072,00 Kč
067	Letiny	6	1 392,00 Kč
071	Tymákov	50	14 175,00 Kč
081	Dobřany	623	184 599,00 Kč
082	Přeštice	160	44 096,00 Kč
085	Dnešice	30	8 064,00 Kč
086	Merklín	16	4 284,00 Kč
101	Nýřany	880	261 007,00 Kč
102	Heřmanova Huť	72	19 790,00 Kč
103	Stod	184	49 974,00 Kč
121	Město Touškov	280	83 608,00 Kč
122	Plešnice	28	9 053,00 Kč

Tržby a počty prodaných kuponů za jednotlivé zóny v dubnu 2016



17 Přílohy

K Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2017 – 2021 náleží následující přílohy:

Příloha 1: Karty tratí

Příloha 2.1: Síťová grafika železnice – jízdní řád 2016/17

Příloha 2.2: Síťová grafika železnice – krátkodobý horizont

Příloha 3: Pasporty vybraných linek veřejné linkové dopravy



18 Zdroje informací

V Plánu dopravní obslužnosti jsou použity vybrané materiály zpracované Plzeňským krajem a jím spravovanými organizacemi (např. Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje nebo Správa údržby silnic Plzeňského kraje). Dále byly využity interní materiály a data společnosti POVED.

Nad rámec výše uvedených zdrojů byly využity tyto dokumenty:

- [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* [online]. [cit. 2016-11-11]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich>
- [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. *Vyjížďka a dojížďka 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.