

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**

**PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA**

**Katedra geografie**

Jan KOBĚRSKÝ

Vedoucí práce: Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

Olomouc 2018

## **BIBLIOGRAFICKÝ ZÁZNAM**

**Autor (osobní číslo):** Jan Koběorský (R 15380)

**Studijní obor:** Regionální geografie

**Název práce:** Vliv krajských hranic na prostupnost území osobní železniční dopravou

**Name of thesis:** Permeability of regional administrative borders for the passenger railway transport

**Vedoucí práce:** Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

**Rozsah práce:** 55 stran, 3 vázané přílohy

### **Abstrakt:**

Tato bakalářská práce pojednává o vlivu krajských hranic na propustnost železniční dopravou. Osobní železniční dopravu objednává všech 14 krajů a Ministerstvo dopravy. V práci je rozebrán způsob objednávání železniční dopravy v České republice. Dále jsou v práci analyzovány jednotlivé železniční tratě procházející krajskou hranicí. U jednotlivých tratí je porovnávána funkčnost mezikrajské dopravy. V závěru je rozebrána problematika liberalizace železniční dopravy a její možný vliv na meziregionální železniční doprava a jsou zde vymezeny problematické regiony.

**Klíčová slova:** Krajská hranice, objednávka dopravy, mezikrajská doprava, kraje.

### **Abstract:**

This bachelor thesis deals with the influence of the regional boundaries on the permeability of the railway transport. Passenger rail transport is procured by all 14 regions and by the Ministry of Transport. The thesis deals with the way of ordering railway transport in the Czech Republic. Furthermore, the individual railway lines crossing the regional border are analysed. For each line, the functionality of the interregional transport is compared. At the end, the issue of liberalisation of rail transport and its possible influence on interregional rail transport is dealt with and problematic regions are identified.

**Key words:** Regional border, transport procurement, interregional transport, regions.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2016/2017

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan KOBĚRSKÝ**  
Osobní číslo: **R15380**  
Studijní program: **B1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Vliv krajských hranic na prostupnost území osobní železniční dopravou**  
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

**Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :**

Významná část osobní železniční dopravy je objednávána jednotlivými krajskými úřady. Cílem práce je analyzovat vliv krajské hranice na osobní železniční dopravu. Východiskem analýzy bude stav před současnou situací v oblasti objednávky dopravy, dále pak budou analyzovány jednotlivé jízdní řády. Krajské hranice budou rovněž porovnány s hranicemi funkčních mikro (resp. makro) regionů. Výsledkem práce by mělo být zhodnocení dopravní obslužnosti železniční dopravou v problémových oblastech vzhledem k přirozené spádovosti území k mikro (resp. makro) regionálním centřům.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**

Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

**Goodall, B. (1987): The Penguin dictionary of human geography.**

**Harmondsworth, Penguin.**

**Halás, M., Klapka, P. (2016): Functionality versus gerrymandering and nationalism in administrative geography: lessons from Slovakia. Regional Studies. DOI: 10.1080/00343404.2016.1215602.**

**Hoyle, B. S., Knowles, R. (1998): Modern transport geography. Wiley, Chichester.**

**Klapka, P., Halás, M., Erlebach, M., Tonev, P., Bednář, M.(2014): A multistage agglomerative approach for defining functional regions of the Czech Republic: the use of 2001 commuting data. Moravian Geographical Reports 22 (4), 2 13.**

**Klapka, P., Halás, M., Netrdová, P., Nosek, V. (2016): The efficiency of areal units in spatial analysis: Assessing the performance of functional and administrative regions. Moravian Geographical Reports 24 (20), 47 - 59.**

**Kvizda, M. (2006): Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah. MU, Brno.**

**Marada, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. ČGS, Praha.**

**Toušek, V., Kunc J., Vystoupil, J. eds. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň.**

**Výběr jízdních řádů ČD/SŽDC.**

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.**

Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **26. ledna 2017**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2018**

L.S.

prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.  
děkan

doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 26. ledna 2017

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovával sám pod vedením Mgr. Pavla Klapky, Ph.D. a uvedl jsem veškeré použité zdroje a literaturu.

V Olomouci, 25. 04. 2018

.....

Podpis

Na tomto místě bych chtěl poděkovat svému vedoucímu práce, panu Mgr. Pavlu Klapkovi za jeho ochotu, připomínky a rady při zpracování této bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat webu <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/> za poskytnutý archiv jízdních řádů a webu [www.zeplpage.cz](http://www.zeplpage.cz).

## Seznam použitých zkratek

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
GVD	Grafikon vlakové dopravy
PD	Pracovní den
Os	Osobní vlak
MD	Ministerstvo dopravy
R20	Rychlíková linka objednávaná Ministerstvem dopravy
IDSJMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
S2	Linka součástí systému Esko
VDV	Veřejná doprava Vysočiny

## Obsah

1. Úvod a cíle .....	9
2. Použitá metodika.....	10
3. Geografie dopravy jako vědecká disciplína .....	11
4. Objednávání a financování železniční dopravy v České republice .....	13
4.1 Objednavatelé dopravy v České republice .....	13
4.2 Kompenzace za poskytnuté služby.....	14
4.3 Přiměřený zisk .....	14
4.4 Podíl jednotlivých objednavatelů na financování železniční a autobusové dopravy v České republice.....	15
5. Analýza jednotlivých železničních tratí.....	16
6. Výsledky analýzy železničních tratí.....	42
7. Liberalizace železniční dopravy a její vliv na mezikrajskou dopravu .....	46
8. Závěr .....	47
9. Summary.....	48
10. Seznam použitých zdrojů.....	49
11. Přílohy.....	52



## 1. Úvod a cíle

Železniční doprava v České republice je objednávána z významné části krajskými úřady. Jednotlivé krajské úřady, ale mají často rozdílné představy o rozsahu a fungování krajské železniční dopravy. Proto v některých případech dochází k ukončování spojů regionálních vlaků na hranicích jednotlivých krajů. V těchto případech je nutný přestup mezi regionálními vlaky, případně je nutno využívat dálkových vlaků. V některých případech přímé spojení přes krajskou hranici regionálními vlaky vůbec neexistuje. Téma je vzhledem k rozvoji integrovaných dopravních systémů a blížící se liberalizaci železniční dopravy v současné době aktuální, což může mezikrajskou regionální železniční dopravu značně zkomplikovat. Zkoumány budou jednotlivé tratě překračující krajské hranice v jednotlivých časových obdobích (grafikonech). Výsledkem práce bude rozdělení tratí do jednotlivých kategorií dle funkčnosti mezikrajské dopravy a zhodnocení jednotlivých tratí a regionů.

Cílem této práce je zhodnocení vlivu krajských hranic na propustnost železniční dopravou a zhodnocení situace na jednotlivých tratích, a to i vzhledem k minulosti. Cílem práce je také návrh řešení na zlepšení situace na vybraných železničních tratích. Informace o počtu regionálních vlaků a propustnosti krajských hranic byly získávány z aktuálních (GVD 2017/2018) a archivních jízdních řádů. Po zpracování jednotlivých tratí následovala komparace jednotlivých železničních tratí, zařazení tratí do jednotlivých kategorií dle funkčnosti a stavu mezikrajské regionální železniční dopravy a celkové vyhodnocení stavu mezikrajské regionální železniční dopravy.

Cílem práce je i srovnání z hlediska osobní železniční dopravy problematických úseků krajských hranic s vymezením funkčních mikroregionů.

## 2. Použitá metodika

Základem práce byla analýza jednotlivých železničních tratí. Analýza jednotlivých tratí proběhla z dostupných jízdních řádů. Klíčový pro analýzu byl stav před současnou situací v oblasti objednávky železniční dopravy - Ministerstvo dopravy objednávalo regionální spoje do GVD 2003/2004. Dále GVD 2004/2005 tedy začátek současné situace v oblasti objednávky železniční dopravy (železniční doprava objednávána krajskými úřady). Dále byly analyzovány následující dostupné jízdní řády: GVD 1981/1982, GVD 1988/1989, GVD 2009/2010, GVD 2013/2014, GVD 2017/2018. Z těchto jízdních řádů bylo zjišťováno množství regionálních vlakových spojů v PD překračující krajskou hranici a jejich vývoj v čase. Z jízdních řádů byla také zjišťována frekvence jednotlivých regionálních vlakových spojů. Dále byla zjišťována nutnost přestupů na hranicích krajů. Na jednotlivých železničních tratích byla zjišťována i možnost použití dálkové železniční dopravy v mezikrajské dopravě. Výsledkem analýzy je zhodnocení situace na jednotlivých tratích v oblasti meziregionální železniční dopravy a rozdělení jednotlivých tratí do definovaných kategorií dle funkčnosti meziregionální železniční dopravy. Výsledkem je i zhodnocení a určení problematických regionů a mikroregionů na základě analýzy jednotlivých železničních tratí.

### 3. Geografie dopravy jako vědecká disciplína

Bakalářská práce patří do oboru Geografie dopravy.

Geografie dopravy je dílčí geografická disciplína, která se zabývá pohyby nákladů, osob a informací, a to v širokém společenském i fyzicko-geografickém kontextu. (prezentace Geografie dopravy).

Doprava zahrnuje veškerou činnost umožňující přemístování osob, zvířat a věcí, spoje zajišťující odesílání a přijímání zpráv a informací. Základními složkami dopravy pak dopravní prostředky, dopravní cesty, dopravní zařízení (Brinke, 1999).

Studium dopravy a spojů se zabývá kromě geografie i řada jiných oborů. Patří mezi ně vědy technické, které zkoumají dopravu po stránce technické, tj. konstrukce a výroba dopravních prostředků, výstavba dopravních cest a zařízení a technické problémy dopravního provozu (Brinke, 1999).

Předmětem studia věd ekonomických je pak studium ekonomických problémů dopravy, tj. výrobních vztahů v dopravě, efektivnost dopravních odvětví apod. (Brinke, 1999).

Ve srovnání s jinými geografickými disciplínami (např. geografie průmyslu nebo zemědělství) má geografie dopravy výraznější „geografický charakter“, který podmiňuje i její těsnější spojení se základními geografickými disciplínami. (Brinke, 1999).

Geografii dopravy členíme na všeobecnou, geografii jednotlivých odvětví dopravy a dále na geografii regionální.

Všeobecná geografie dopravy vedle teoretických problémů zkoumá zákonitosti geografického rozšíření a umístění dopravy a jejich odvětví. Studuje například vztahy mezi dopravou a územní dělbou práce, vztahy dopravy a mechanického pohybu obyvatelstva a vliv přírodních a společenských podmínek na dopravu. Tvoří jí geografie komunikací a geografie přepravy (Brinke, 1999).

Geografie dopravních odvětví se zabývá rozmístěním a prací jednotlivých odvětví dopravy. Regionální geografie dopravy pak studuje komplexně geografické systémy územních celků, a to od celků nejmenších (např. státy, regiony) až po celky největší (např. světadíly) (Brinke, 1999).

Obdobně jako jiné geografické disciplíny i geografie dopravy zkoumá některé problémy tvořící hranice s vědami jinými, negeografickými. Spolupracuje i s ostatními dílčími disciplínami socioekonomické geografie, především s geografii průmyslu, zemědělství, služeb i s geografii obyvatelstva. Geografie dopravy se však neobejde bez využívání poznatků z fyzické geografie. (Brinke, 1999).

Samostatná geografie dopravy vznikla až ve 2. polovině 20. století osamostatněním se od ekonomické geografie z důvodů rostoucí mobility. (geoinovace.data.quonia.cz/).

Mezi významné zahraniční představitele geografie dopravy patří např. Jean-Paul Rodrigue, B. S. Hoyle.

Mezi významné české představitele geografie dopravy patřili např. Josef Brinke, Stanislav Řehák či Josef Hůrský.

Mezi významné současné české představitele zabývající se geografií dopravy patří např. Miroslav Marada z Univerzity Karlovy v Praze, Daniel Seidenglanz z Masarykovy Univerzity Brno, dále např. Stanislav Kraft nebo Milan Viturka.

Geografie dopravy, jako vědecká disciplína, vydává také svůj časopis s názvem Journal of Transport Geography. Časopis vychází od roku 1993 ([journals.elsevier.com](http://journals.elsevier.com)).

## 4. Objednávání a financování železniční dopravy v České republice

### 4.1 Objednavatelé dopravy v České republice

Veřejná doprava v České republice je organizována a financována jednotlivými objednateli veřejné dopravy (stát, kraje, obce). Tyto subjekty dopravu objednávají u jednotlivých dopravců (vykonavatelů). Dalším subjektem je regulátor, který je zastoupený státem, konkrétně Ministerstvem dopravy a Ministerstvem financí. Důležitým subjektem jsou i uživatelé veřejné služby, tedy cestující, kteří se na financování podílí ve formě plateb jízdného.

Veřejná doprava neplní pouze funkci přepravy osob a zajištění dopravní obslužnosti území. Vedle těchto funkcí má veřejná doprava i další funkce: sociální (ne všichni mohou používat individuální automobilovou dopravu), prostorovou (individuální automobilová doprava je prostorově náročnější), ekologickou, bezpečnostní a má funkci vyváženého regionálního rozvoje (dvs.cz).

Pro financování veřejné dopravy je nutné, aby po této službě byla poptávka, a to jak z řad uživatelů (cestujících) tak i poptávka z řad objednavatelů, tedy veřejné správy (dvs.cz).

V rámci veřejné dopravy je důležité rozdělení veřejné dopravy na dopravu dotovanou a nedotovanou.

Mezi nedotovanou dopravu řadíme autobusové a železniční spoje jezdící na podnikatelské riziko dopravce (na základě tržní poptávky). Např. autobusy RegioJet, vlakové spoje Leo Express, vlaky RegioJet a ČD mezi Prahou a Ostravou (linka MD Ex1).

Mezi dotovanou dopravu řadíme ostatní autobusové a železniční spoje jezdící v tzv. závazku veřejné služby. V samotném principu tato doprava není plně financována ve svém rozsahu z uživatelských poplatků (jízdného). Závazek veřejné služby je tedy definován jako: „Požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecním zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“. Jedná se tedy o provoz, který by díky slabé poptávce nebyl bez kompenzace veřejného sektoru provozován, případně by pro rentabilní provoz musela být cena jízdného nepřiměřeně vysoká (dvs.cz).

## 4.2 Kompenzace za poskytnuté služby

Důležitým faktorem v oblasti objednávání dopravy je kompenzace. Kompenzací se rozumí úhrada prostředků ze strany objednavatele dopravci za poskytnuté služby v oblasti veřejné dopravy na základě uzavřené smlouvy. Přesná definice tohoto pojmu pak vyplývá z nařízení Evropské směrnice č. 1370/2007, které ji považuje za: „Jakoukoli výhodu, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím. Na určení kompenzace se vztahují striktní požadavky, které je nutné naplnit, konkrétně pak zákon č. 194/2010 Sb. Stanovuje, že kompenzace musí být přiměřená (adekvátní kompenzace). Tento zákon rovněž ukládá povinnost objednavateli neuzavřít smlouvu s dopravcem, jehož kompenzace by byla nadměrná (dvs.cz).

Aspektem adekvátnosti kompenzace rozumíme např. její slučitelnost s tržním prostředím. Tedy v případě nadměrnosti této kompenzace by se jednalo o nedovolenou veřejnou podporu. Nedílnou součástí kompenzace je smlouva o veřejné službě, která musí být uzavřena mezi objednavatelem a dopravcem. Ještě před uzavřením smlouvy musí dopravce předložit finanční model zahrnující veškeré náklady a výnosy. Sestavení finančního modelu se řídí speciální vyhláškou ministerstva dopravy č. 296/2010 Sb. O postupech pro sestavení finančního modelu a maximální výšce kompenzace. Vyhláška zahrnuje nákladové a příjmové položky (nákladové např. pohonné hmoty, odpisy majetku, opravy a údržby vozidel, příjmové např. výnosy z jízdného) (dvs.cz).

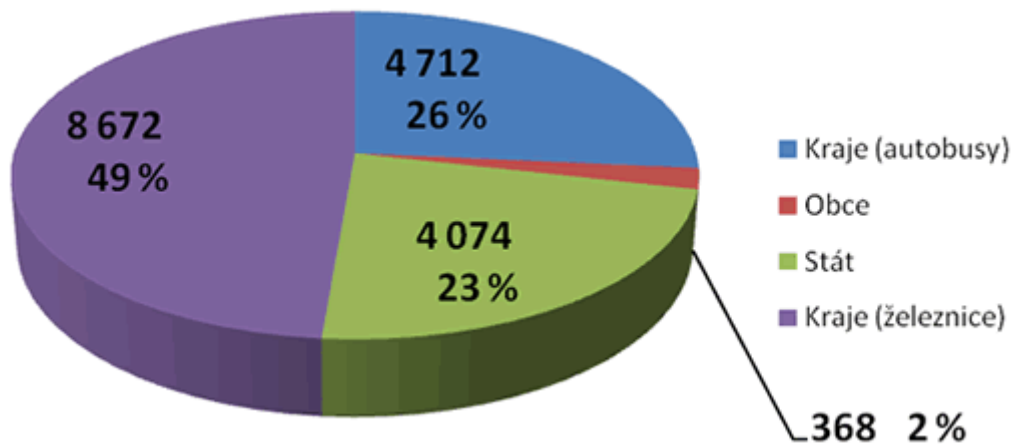
Obecná metodika postupu výpočtu adekvátní kompenzace je celoevropsky harmonizována a vychází z nařízení ES č. 1370/2007. Česká legislativa používá pojem prokazatelná ztráta. Ve vyhlášce č. 241/2005 Sb. Je pak definována: „Výše prokazatelné ztráty se stanoví jako rozdíl mezi výši ekonomicky oprávněných nákladů zvýšených o přiměřený zisk a celkovými výnosy z provozování veřejné drážní osobní dopravy vlaky regionální a celostátní dopravy (dvs.cz).

V případě nabídkového řízení při výběru dopravce veřejné dopravy je výše této kompenzace předmětem soutěže mezi jednotlivými dopravci (dvs.cz).

## 4.3 Přiměřený zisk

Jedním z dalších klíčových konceptů ve veřejné dopravě je pojem „přiměřený zisk“. Pojem přiměřený zisk definuje evropské nařízení ES č. 1370/2007 kde se přiměřeným ziskem rozumí: „míra návratnosti kapitálu, která je běžná v odvětví v daném členském státě a která musí zohledňovat riziko nebo neexistenci rizika pro provozovatele veřejných služeb z důvodu zásahu orgánu veřejné správy. V České republice je pak maximální možná míra výnosu kapitálu 7,5 %, a to vzhledem k provozním aktivům výnosnost dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku, ovšem jen takového, který je využíván k plnění smlouvy o veřejné službě (stanoveno vyhláškou č. 269/2010 Sb.). Ve vyhlášce č. 511/2004 Sb. se pak objevuje novější pojetí pojmu přiměřeného zisku, které je aplikovatelné na tržní prostředí: „Za přiměřený zisk odpovídající obvyklému zisku dlouhodobě dosahované při srovnatelných ekonomických činnostech, který zajišťuje přiměřenou návratnost použitého kapitálu v přiměřeném časovém období“ (dvs.cz).

#### 4.4 Podíl jednotlivých objednavatelů na financování železniční a autobusové dopravy v České republice



**Obr. 1: Zdroje financování veřejné dopravy v ČR v roce 2011 (mil. Kč)**

(Zdroj: Ministerstvo dopravy, <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6662552>)

Z uvedeného grafu vyplývá, že největšími objednavateli železniční a autobusové dopravy v České republice jsou kraje. Vybrané autobusové spoje objednávají také obce. Dálková železniční doprava je až na výjimky objednáвана státem (konkrétně Ministerstvem dopravy).

Většinu dálkové železniční dopravy tedy objednává Ministerstvo dopravy. I zde existují výjimky. Jedná se např. o vybrané rychlíky linky R16 (Plzeň – Most), které objednává Plzeňský a Ústecký kraj, dále vybrané rychlíky linky R21 v úseku Turnov – Tanvald objednané Libereckým krajem a vybrané rychlíky linky R26 v úseku České Budějovice – Písek město.

## 5. Analýza jednotlivých železničních tratí

### Analýza železničních tratí spojujících Olomoucký a Moravskoslezský kraj

#### **Trať 270 (Praha) – Česká Třebová – Přerov – Bohumín**

Osobní vlaky jezdící převážně v objednávce Olomouckého kraje jsou většinou ukončeny v železniční stanici Suchdol nad Odrou v Moravskoslezském kraji. Tyto vlaky tedy sice překročí krajskou hranici, ale v nejbližší možné stanici jsou ukončeny. Tyto vlaky jsou provozovány v nepravidelném intervalu.

Osobní vlaky jezdící v objednávce Moravskoslezského kraje (S4 Mošnov, Ostrava Airport – Studénka – Ostrava – Bohumín a S3 Přerov – Polom – Ostrava – Bohumín) jsou z větší části ukončeny v železniční stanici Studénka nebo pokračují na Mošnovské letiště. Tyto vlaky jsou provozovány v nepravidelném intervalu.

Úsek Suchdol nad Odrou-Studénka je tedy obsluhován především rychlíky (R8 Brno – Přerov – Suchdol nad Odrou – Ostrava – Bohumín) v hodinovém až dvouhodinovém intervalu.

Tento nový provozní koncept vznikl s otevřením tratě na letiště v Mošnově v GVD 2014/2015, kdy byla tato trať včleněna v jízdním řádu do tratě 270. S novým provozním konceptem se výrazně zredukoval počet přímých osobních vlaků v trase Přerov – Ostrava hl. n. V současném grafikonu již najdeme pouze dva přímé osobní vlaky ve směru Ostrava (Os 3303, Os 3307) a pouze jeden vlak v opačném směru.

Ke spojení mezi kraji je tedy nutné využívat především rychlíky a další vlaky dálkové dopravy. Problematická může být opět mezikrajská doprava z malých stanic, kde nezastavují rychlíky a která opět vyžaduje přestupy.

Zlepšení situace může nastat při větší spolupráci obou krajů v objednávce dopravy a v rozšíření počtu přímých vlaků Přerov – Ostrava.

#### **Trať 292 Šumperk – Krnov**

Mezikrajskou dopravu zde zajišťují spěšné vlaky v přibližně čtyřhodinovém intervalu. Jedná se o peážní trať, která prochází mezi stanicemi Mikulovice a Třemešná ve Slezsku přes území Polska (stanice Głuchołazy). V současné době jsou zde v PD provozovány 4 páry spěšných vlaků. Tyto spěšné vlaky nahradily od GVD 2012/2013 zrušené rychlíky jezdící v trase Ostrava – Jeseník (dnes tyto spěšné vlaky jezdí pouze v trase Jeseník – Krnov, kde je nutný přestup).

Mezikrajská doprava je zde sice zajištěna, ale v nepříliš hojném počtu vlaků. Problematická je zejména nutnost projíždění vlaků přes území Polska (trať na polské straně je ve špatném technickém stavu).

#### **Trať 310 Olomouc – Opava**

Osobní vlaky jezdící v objednávce Olomouckého kraje jsou provozovány v nepravidelném intervalu. Tyto vlaky jsou ukončeny na území kraje ve stanici Hrubá Voda, Moravský Beroun, případně Domašov nad Bystřicí. Pouze dva páry vlaků pokračují až do stanice Krnov (Os 3505, Os 3509, Os 3502, Os 3506).



Osobní vlaky jezdící v objednávce Moravskoslezského kraje jsou provozovány v souhrnném intervalu 2 hodiny v úseku Valšov - Krnov (linka S10 Opava – Krnov – Bruntál – Rýmařov).

V úseku Moravský Beroun – Valšov je tedy regionální doprava zastoupena především zastavováním rychlíků linky R27. Osobní vlaky až na několik výjimek zde prakticky neexistují. Tento fakt se příliš neměnil ani v historii.

Spojení přes krajskou hranici mezi stanicemi, kde rychlíky nezastavují (např. Hrubá Voda – Valšov), je tedy problematické a vyžaduje přestupy (případně jízdu proti směru jízdy).

Situace na trati 310 v oblasti mezikrajské dopravy tedy není u malých stanic, kde nezastavují rychlíky příliš uspokojivá. Rozšíření počtu přímých osobních vlaků Olomouc – Krnov by situaci zlepšilo.

## Analýza železničních tratí spojujících Moravskoslezský a Zlínský kraj

### **Trať 323 Ostrava – Valašské Meziříčí**

S ohledem na fakt, že trať zasahuje do Zlínského kraje pouze jednou stanicí, funguje zde mezikrajská doprava na dobré úrovni. Vybrané vlaky výchozí z Ostravy (v opačném směru z Valašského Meziříčí) jsou ukončeny ve stanicích Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Frenštát pod Radhoštěm nebo Frenštát pod Radhoštěm město a dále je nutné si přestoupit. V současnosti na trati překračuje krajskou hranici 13 párů vlaků. Vlaky v úseku Veřovice – Valašské Meziříčí jsou provozovány v hodinovém až dvouhodinovém intervalu.

## Analýza železničních tratí spojující Olomoucký a Zlínský kraj

### **Trať 280 Hranice na Moravě – Střelná**

Trať je příkladem fungující mezikrajské dopravy. I zde jsou v provozu vlaky, které končí ve stanici Vsetín poblíž hranic krajů nebo ve Vsetíně začínají a krajskou hranici téměř nepřekračují. I přes tuto skutečnost je zde v provozu v PD 12 párů vlaků (jeden doplňkový vlak v opačném směru) a 3 posilové spěšné vlaky, které překračují krajskou hranici a pokračují na území Zlínského kraje. Tyto vlaky jsou v provozu v přibližně hodinovém intervalu.

K mezikrajskému spojení lze využít i vlaky kategorie expres (Ex2).

### **Trať 303 Kojetín – Valašské Meziříčí**

S ohledem na fakt, že tato trať leží převážně na území Zlínského je zde mezikrajská doprava na dobré úrovni. Vlaky jsou zde provozovány v úseku Kroměříž – Kojetín přibližně v hodinovém intervalu. U některých spojení je nutný přestup ve stanici Kroměříž. V současné době je v úseku Kroměříž – Kojetín provozováno 18 párů osobních vlaků. Ani v minulosti se počet vlaků výrazně neměnil.

### **Trať 330 Přerov – Břeclav**

Jelikož trať zasahuje na území Olomouckého kraje jen velmi okrajově (pouze stanice Přerov, Říkovice, Břest) je přeshraniční doprava především v gesci Zlínského kraje. Tato trať je dobrým příkladem fungující mezikrajské dopravy. Osobní vlaky zde jezdí v přibližně hodinovém intervalu začínající/ končící v Přerově. V současné době je zde provozováno 11 párů vlaků. Tento počet se ani v minulosti příliš neměnil. K mezikrajskému spojení lze použít i rychlíky (R13, R18) případně expresy (Ex4).

## Analýza železničních tratí spojujících Jihomoravský a Olomoucký kraj

### **Trať 300 Brno – Přerov**

V úseku Vyškov na Moravě – Nezamyslice jsou provozovány osobní vlaky v nepravidelném intervalu. V současné době je zde v PD provozováno 10 párů vlaků. Tento počet se ani historicky příliš neměnil.

V tomto úseku lze použít i rychlíky (R12).

Pro např. spojení Chvalkovice na Hané – Kojetín je tedy vyžadován u některých vlaků přestup v Nezamyslicích. Mezikrajská doprava je tedy uspokojivá, ale vyžaduje přestupy nebo použití rychlíků.

## Analýza železničních tratí spojujících Jihomoravský a Zlínský kraj

### **Trať 330 Přerov – Břeclav**

Osobní vlaky jsou zde provozovány díky dobré součinnosti všech tří krajů v celé délce trati. Existují zde i doplňkové vlaky jezdící pouze na území jednoho kraje (Hulín – Otrokovice, Hodonín – Břeclav). Tyto vlaky zde tvoří ale jen značnou menšinu. Vlaky jsou zde provozovány v nepravidelném, přibližně hodinovém intervalu. Počet osobních vlaků se zde v minulosti neměnil. V současnosti je zde v provozu 12 párů osobních vlaků překračující v PD krajskou hranici (Zlínský/Jihomoravský kraj).

Mezikrajské spojení je tedy na velmi dobré úrovni. K mezikrajskému spojení lze použít i rychlíky (R13, R18) případně expresy (Ex4).

### **Trať 340 Brno – Uherské Hradiště**

Vzhledem k tomu, že trať prochází převážně Jihomoravským krajem a Zlínským krajem prochází jen okrajově, funguje zde mezikrajská doprava na dobré úrovni (je převážně v objednávce Jihomoravského kraje).

Osobní vlaky zde jezdí přibližně v dvouhodinovém intervalu (S6 IDS JMK), které jsou doplněny spěšnými vlaky (Brno – St. Město u Uh. Hradiště) a osobními vlaky jedoucí pouze na území Jihomoravského kraje (v úseku Brno – Nemočice, Brno – Kyjov, Kyjov – Veselí nad Moravou). I tak lze označit mezikrajskou dopravu za dostačující. V současnosti v PD krajskou hranici překračuje 12 párů vlaků a 4 spěšné vlaky. Tento počet se v minulosti téměř neměnil.

Dálková doprava je zde zastoupena pouze jedním párem vlaku kategorie rychlík výchozí z Veselí nad Moravou a z Prahy (R18).

## Analýza železničních tratí spojujících Jihomoravský kraj a kraj Vysočina

### **Trať 240 Brno – Jihlava**

Doprava přes krajskou hranici je zajištěna osobními vlaky v přibližně hodinovém intervalu. V současné době krajskou hranici překračuje v PD ve směru Jihlava 19 vlaků a ve směru Brno 18 osobních vlaků a jeden posilový spěšný vlak. Některé vlaky jsou však ukončeny v nedaleké Náměšti nad Oslavou a dále v kraji Vysočina už nepokračují. V minulosti byl počet vlaků na trati o něco nižší (např. GVD 2003/2004 14 párů osobních vlaků).

K mezikrajské dopravě lze použít i rychlíky (R11).

Mezikrajská doprava zde funguje na velmi dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

### **Trať 241 Znojmo – Okříšky**

Mezikrajská doprava je zajištěna osobními vlaky v hodinovém až dvouhodinovém intervalu. Ve směru Okříšky v PD krajskou hranici překračuje 11 osobních vlaků a ve směru Znojmo 9 osobních vlaků. Ve směru Okříšky jsou 3 osobní vlaky ukončeny již v Moravských Budějovicích.

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni, u jednoho páru vlaků je nutný přestup ve stanici Moravské Budějovice.

### **Trať 250 (Praha) – Havlíčkův Brod – Kúty**

Doprava přes krajskou hranici je zajištěna osobními vlaky v pravidelném, přibližně dvouhodinovém intervalu. V současné době krajskou hranici překračuje v PD 11 párů osobních vlaků (v pondělí doplněn jeden posilový vlak ve směru Havlíčkův Brod). Tento počet se ani v minulosti příliš neměnil.

K mezikrajské dopravě lze použít i rychlíky (R9).

Mezikrajská doprava zde funguje na velmi dobré úrovni.

### **Trať 251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov**

Doprava přes krajskou hranici je zajištěna osobními vlaky v přibližně hodinovém intervalu. U některých vlaků je nutný přestup ve stanici Nedvědice. V současné době krajskou hranici překračuje v PD 9 párů osobních vlaků. Počet vlaků na této trati byl v minulosti vyšší (např. v GVD 2004/2005 bylo provozováno 13 párů vlaků).

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni, u některých vlaků je ale nutné přestupovat na hranicích krajů.

## Analýza železničních tratí spojujících Jihomoravský a Pardubický kraj

### **Trať 260 (Praha) – Česká Třebová – Brno**

Osobní vlaky jsou provozované převážně v objednávce Pardubického kraje v úseku Česká Třebová – Svitavy – Březová nad Svitavou. Tyto vlaky jsou provozovány přibližně v dvouhodinovém intervalu. Tyto vlaky jsou dále doplněny 4 páry spěšných vlaků spojující Českou Třebovou a Brno. Oproti minulosti dochází od GVD 2004/2005 k setrvalému snižování osobních vlaků překračující krajskou hranici.

Osobní vlaky převážně v objednávce Jihomoravském kraje jsou provozovány v úseku Brno – Březová nad Svitavou (S2 linka IDS JMK).

V případě mezikrajského spojení je nutné si u osobních vlaků přestoupit v Březové nad Svitavou nebo v Letovicích. Pro mezikrajské spojení je vhodné použít doplňkové spěšné vlaky nebo rychlíky (R19).

Mezikrajské spojení osobními vlaky je tedy dost problematické a je nutné přestupovat nebo využívat dálkovou dopravu. Zlepšení by mohlo přinést zavedení přímých osobních vlaků např. v úseku Brno – Svitavy.

## **Analýza železničních tratí spojujících Olomoucký a Pardubický kraj**

### **Trať 017 Česká Třebová – Džbel, Chornice – Velké Opatovice**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna v PD osobními vlaky v nepravidelných intervalech. V současné době zde v PD krajskou hranici překračují 3 páry osobních vlaků. V minulosti zde byla osobní doprava v GVD 2011/2012 zcela zastavena. Od GVD 2014/2015 je zde osobní doprava obnovena.

V mezikrajské dopravě zde železniční doprava nemá významné místo. Mezikrajskou dopravu zde zajišťuje především autobusová doprava. V současné době se zde opět uvažuje o omezení osobních vlaků (pardubice.idnes.cz).

### **Trať 024 Ústí nad Orlicí – Štítý**

Mezikrajskou dopravu zde zajišťují osobní vlaky v nepravidelných intervalech. V současné době zde v PD krajskou hranici překračují 3 páry osobních vlaků, které pokračují až do stanice Štítý. Ostatní vlaky jsou ukončeny již v Pardubickém kraji ve stanici Králíky nebo ve stanici Moravský Karlov. V GVD 2011/2012 byla osobní doprava v úseku Moravský Karlov – Štítý zcela zastavena. K obnovení provozu došlo od GVD 2015/2016.

Mezikrajská doprava zde funguje na špatné úrovni. Krajskou hranici překračují v PD pouze 3 páry vlaků. Mezikrajskou dopravu zde zajišťuje především autobusová doprava. Železnice má zde jen doplňkový význam.

### **Trať 025 Dolní Lipka – Hanušovice**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna pouze o víkendech a státních svátcích osobními a spěšnými vlaky. Jedná se o 3 páry osobních vlaků a 1 pár spěšných vlaků. V PD zde osobní doprava není provozována. V minulosti zde v PD bylo provozováno 6 párů osobních vlaků. Na trati byly v minulosti provozovány i rychlíky. V GVD 2011/2012 byla osobní doprava zcela zastavena. Víkendový provoz zde byl obnoven v následujícím GVD 2012/2013.

Mezikrajskou dopravu zde zajišťuje především autobusová doprava. Vlaky jezdící zde pouze o víkendech mají především rekreační a turistický charakter.

### **Trať 270 (Praha) – Česká Třebová – Přerov – Bohumín**

Mezikrajská doprava mezi Pardubickým a Olomouckým krajem je zajištěna osobními vlaky přibližně v dvouhodinovém intervalu. Celkem zde tuto krajskou hranici překračuje v PD 18 párů osobních vlaků. Tento počet vlaků se ani v minulosti příliš nezměnil. U ranních vlaků je nutný přestup ve stanici Rudoltice v Čechách. K mezikrajské dopravě lze využít i nespočet dálkových vlaků různých dopravců.

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Otázkou je, jestli není dvouhodinový takt příliš dlouhý, ale tato trať je již dnes nadměrně zatížena komerčním provozem a přidání dalších osobních vlaků by se pravděpodobně jevilo jako problematické.



## Analýza železničních tratí spojujících Pardubický kraj a kraj Vysočina

### **Trat' 238 Pardubice – Havlíčkův Brod**

Mezikrajská doprava je zde zajišťována osobními a spěšnými vlaky v nepravidelných intervalech. V současné době na této trati krajskou hranici v PD překračuje 11 vlaků ve směru Havlíčkův Brod a 18 vlaků ve směru Pardubice. U 3 vlaků ve směru Havlíčkův Brod je nutný přestup ve stanici Hlinsko v Čechách, v opačném směru je nutný přestup u 4 vlaků. Oproti minulosti se počet vlaků zvýšil (např. GVD 2004/2005 11 párů vlaků). V minulosti zde byly taky provozovány rychlíky v trase Pardubice – Jihlava (2 páry denně). Tyto rychlíky byly zrušeny v GVD 2011/2012.

Mezikrajská doprava zde funguje nyní uspokojivě a oproti minulosti došlo ke zlepšení v počtu vlaků, ale stále je nutné u některých vlaků přestupovat na hranicích krajů (stanice Hlinsko v Čechách). Ke zvýšení atraktivity dané tratě by vedlo i zavedení rychlejších spěšných vlaků.

## **Analýza železničních tratí spojujících Královehradecký a Pardubický kraj**

### **Trať 016 Borohrádek – Chrudim**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky pouze v úseku Borohrádek – Holice a zpět. Pro jízdu dále do Pardubického kraje je nutný přestup ve stanici Holice. V PD zde krajskou hranici překračuje 6 párů vlaků. V minulosti v GVD 2011/2012 zde byla v úseku Borohrádek – Holice osobní doprava zcela zrušena a nahrazena autobusy. Provoz osobní byl však od GVD 2014/2015 znovu obnoven.

Mezikrajská doprava zde vyžaduje přestupy ve stanici Holice. Neexistuje zde žádný přímý vlak jedoucí dále do Pardubického kraje.

### **Trať 020 (Praha) – Velký Osek – Hradec Králové – Choceň**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními a spěšnými vlaky. V současnosti je zde provozováno v PD 8 osobních a 7 spěšných vlaků ve směru Choceň a 7 osobních a 7 spěšných vlaků ve směru Borohrádek. V minulosti se celkový počet osobních a spěšných vlaků příliš neměnil.

Vzhledem k faktu, že trať zasahuje do Pardubického kraje jen okrajově, funguje zde mezikrajská doprava na dobré úrovni. Krajská hranice zde nehraje žádnou roli.

### **Trať 021 Týniště nad Orlicí – Letohrad, Častolovice – Solnice**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními a spěšnými vlaky, V současnosti jsou zde provozovány přes krajskou hranici 4 osobní a 6 spěšných vlaků ve směru Letohrad a 5 osobních a 5 spěšných vlaků ve směru Týniště nad Orlicí. Oproti minulosti byl počet spojů mírně zredukován (např. v GVD 2004/2005 10 osobních a 2 spěšné vlaky ve směru Choceň a 12 osobních a 15 osobních a jeden spěšný vlak ve směru Týniště nad Orlicí).

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

### **Trať 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř**

Mezikrajskou dopravu zde zajišťují osobní a spěšné vlaky. Vlaky jsou zde provozovány v půlhodinových až hodinových intervalech. V současné době je zde provozováno v PD 21 párů osobních vlaků a 8 párů spěšných vlaků. Oproti minulosti zde došlo k navýšení počtu vlaků, především pak spěšných vlaků (např. GVD 2013/2014 14 osobních vlaků a 4 spěšné vlaky ve směru Hradec Králové a 17 osobních a 4 spěšné vlaky ve směru Pardubice).

K mezikrajské dopravě lze využít i rychlíky (R14).

Vzhledem k faktu, že trať spojuje dvě krajská města s velmi úzkou propojeností, funguje zde mezikrajská doprava na velmi dobré úrovni. Krajské hranice zde nehrají vůbec žádnou roli.

## **Analýza železničních tratí spojujících Středočeský a Pardubický kraj**

### **Trať 010 (Praha) – Kolín – Česká Třebová**

Mezikrajskou dopravu zajišťují osobní vlaky v nepravidelných intervalech. Celkově v PD zde v současné době krajskou hranici překračuje ve směru Česká Třebová 18 vlaků a ve směru Kolín 16 vlaků. Provozován je i doplňkový spěšný vlak ve směru Kolín. Počet osobních vlaků zde byl v minulosti nepatrně vyšší (např. GVD 2003/2004 18 vlaků směr Pardubice a 17 vlaků směr Kolín).

K mezikrajské dopravě lze využít i dálkové vlaky (Ex1, Ex2, Ex3, R18, R19, komerční vlaky soukromých dopravců).

Mezikrajská doprava zde funguje na velmi dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

### **Trať 236 Čáslav – Třebošnice**

Mezikrajskou dopravu zde zajišťují osobní vlaky v nepravidelných intervalech. V současné době krajskou hranici překračuje v PD 12 vlaků ve směru Třebošnice a 11 vlaků ve směru Čáslav. Počet vlaků se zde v minulosti příliš neměnil.

Mezikrajská doprava zde funguje na velmi dobré úrovni. Přestupy na hranicích zde neexistují.

## **Analýza železničních tratí spojující Středočeský kraj a kraj Vysočina**

### **Trať 212 Čerčany – Ledec nad Sázavou**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky v nepravidelném intervalu. V současné době zde krajskou hranici překračuje v PD 12 vlaků ve směru Světlá nad Sázavou a 13 vlaků ve směru Čerčany. Počet vlaků se zde v minulosti příliš neměnil.

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Některé vlaky jsou sice ukončeny poblíž hranic krajů (Ledec nad Sázavou), přestupy na hranicích krajů zde však neexistují.

### **Trať 250 (Praha) – Havlíčkův Brod – Kúty**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky v nepravidelném intervalu. V současné době zde krajskou hranici překračuje v PD 12 párů osobních vlaků. Počet vlaků se zde v minulosti příliš neměnil.

K mezikrajské dopravě lze použít i rychlíky (R9).

Mezikrajská doprava zde funguje na velmi dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují i přes složité vedení tratě. Do budoucna však existují plány kraje Vysočina na významnou redukci osobních vlaků v této oblasti a jejich částečné nahrazení zastavováním rychlíků (VDV).

## Analýza železničních tratí spojujících Jihočeský kraj a kraj Vysočina

### **Trat' 224 Tábor – Horní Cerekev**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky v nepravidelném intervalu. V současné době krajkou hranici překračuje v PD 9 párů vlaků a jeden vlak jedoucí pouze v úseku Obrataň – Tábor.

Mezikrajská doprava je zde na velmi dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

### **Trat' 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky. V současné době zde překračuje krajskou hranici 7 párů osobních vlaků. Tyto vlaky jsou však ukončeny ve stanici Počátky-Žírovnice a dále je nutný přestup. Neexistuje zde jediné spojení, kde by nebyl nutný přestup (krom rychlíků R11). Tento provozní koncept byl zaveden v GVD 2009/2010.

Mezikrajská doprava zde funguje tedy na špatné úrovni a jsou nutné přestupy na hranici krajů. Bylo by vhodné zavedení určitého počtu přímých osobních vlaků bez přestupu mezi oběma kraji.

### **Trat' 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice**

Mezikrajská doprava je zajištěna osobními vlaky v hodinovém až dvouhodinovém intervalu. V současnosti zde krajskou hranici překračuje v PD 13 párů osobních vlaků. Počet vlaků se v minulosti příliš neměnil.

Vzhledem k vazbě oblasti Dačicka na město Telč (i přes fakt, že je město Telč součástí kraje Vysočina) zde funguje mezikrajská doprava na dobré úrovni.

## **Analýza železničních tratí spojujících Jihočeský a Středočeský kraj**

### **Trať 200 (Praha) – Beroun – Písek**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky v přibližně dvouhodinových intervalech. V současné době ve směru Písek zde překračuje krajskou hranici a dále pokračuje do Jihočeského kraje v PD 8 vlaků a 9 vlaků překračuje krajskou hranici v opačném směru a dále pokračuje do Středočeského kraje. Vybrané spoje jsou ukončeny ve stanici Březnice a je zde nutný přestup. Počet vlaků se zde ani v minulosti příliš neměnil.

K mezikrajské lze využít i rychlíky (R26).

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni, ale u některých spojů je nutný přestup ve stanici Březnice.

### **Trať 203 Březnice – Strakonice**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna pouze osobními vlaky jezdících v nepravidelném intervalu. Ve směru Strakonice je v PD provozováno 11 vlaků a v opačném směru je provozováno 9 vlaků. Některé vlaky jsou ukončeny ve stanici Blatná. Počet vlaků se v minulosti příliš neměnil.

Mezikrajská doprava zde funguje na velmi dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

### **Trať 220 (Praha) – Benešov u Prahy – České Budějovice**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky a jedním párem spěšných vlaků. Krajskou hranici zde v PD překračuje 10 párů osobních vlaků a jeden pár spěšných vlaků. Oproti minulosti se zde počet provozovaných osobních vlaků snížil (např. v GVD 2003/2004 překračovalo krajskou hranici 12 párů osobních vlaků).

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni, přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

## Analýza železničních tratí spojujících Jihočeský a Plzeňský kraj

### **Trať 190 Plzeň – České Budějovice**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky v nepravidelném intervalu výchozích ze stanice Horažďovice předměstí. Je zde tedy až na výjimky přestupovat na krajských hranicích. Přímé spojení bez přestupu v PD je ve směru České Budějovice zajištěno pouze jedním spěšným vlakem a dvěma osobními vlaky v opačném směru. K zavedení přestupů u většiny osobních vlaků došlo v GVD 2009/2010.

K mezikrajské dopravě lze využít i rychlíky (R11).

Mezikrajská doprava zde funguje na špatné úrovni. Kromě několika spojů je nutný přestup na hranicích obou krajů. Řešení by mohla přinést větší spolupráce mezi oběma kraji v oblasti objednávání dopravy.

### **Trať 191 Nepomuk – Blatná**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna pouze osobními vlaky jezdící v nepravidelném intervalu. Krajskou hranici zde v PD překračuje 7 párů vlaků. Dále krajskou hranici překračují ve směru Blatná dva vlaky končící za hranicí kraje ve stanici Kasejovice. Ve směru Nepomuk je pak ve stanici Kasejovice ukončen jeden vlak.

Mezikrajská doprava zde funguje na velmi dobré úrovni. S výjimkou několika vlaků je zde zajištěna mezikrajská doprava v dostatečné míře.

## Analýza železničních tratí spojujících Středočeský a Plzeňský kraj

### **Trat' 170 (Praha) – Beroun – Plzeň – Cheb**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky v nepravidelném přibližně dvouhodinovém intervalu. Krajskou hranici v současné době překračuje v PD 12 párů vlaků.

K mezikrajské dopravě lze využít i rychlíky (R16).

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. U některých osobních vlaků je ale nutný přestup ve stanici Zdice nebo ve stanici Kařízek.



## Analýza železničních tratí spojujících Karlovarský a Plzeňský kraj

### **Trat' 170 (Praha) – Beroun – Plzeň – Cheb**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními a spěšnými vlaky jezdících v nepravidelných intervalech. Osobní vlaky jsou ukončeny ve stanici Mariánské Lázně, kde je nutné pro další jízdu přestoupit. Dále jsou zde provozovány v PD 2 páry doplňkových spěšných vlaků v trase Plzeň – Cheb. Současný provozní koncept je platný od GVD 2008/2009.

K mezikrajské dopravě lze využít i expresy (Ex6).

Mezikrajská doprava zde funguje na špatné úrovni. Je nutné přestupovat na hranicích krajů. Ve stanici Mariánské Lázně neexistují návazná spojení a je často nutné využít vlaky dálkové dopravy. Mezikrajské spojení mezi menšími stanicemi je velmi problematické. Ke zlepšení by vedla větší spolupráce v oblasti objednávání dopravy mezi Plzeňským a Karlovarským krajem.

## Analýza železničních tratí spojujících Plzeňský a Ústecký kraj

### **Trať 160 Plzeň – Žatec**

Mezikrajská doprava je zde zajišťována rychlíky. Osobní vlaky jezdící mezi kraji zde neexistují. Ústecký kraj a Plzeňský kraj se podílí na spolufinancování rychlíků (2 páry rychlíků v PD). Ostatní rychlíky jsou objednávány ministerstvem dopravy. V současnosti zde krajskou hranici překračuje v PD 6 párů rychlíků v dvouhodinovém až čtyřhodinovém intervalu.

Osobní vlaky jezdící v objednávce Plzeňského kraje jsou ukončeny ve stanici Plasy nebo ve stanici Žihle a dále nepokračují. Na území Ústeckého kraje nejsou osobní vlaky na této trati provozovány.

Ke změně a nastolení současného provozního konceptu v Plzeňském kraji došlo v GVD 2010/2011. Na území Ústeckého kraje nejsou osobní vlaky provozovány od GVD 2007/2008

Ohledně mezikrajské dopravy zde tedy panuje zvláštní situace. Mezikrajské osobní vlaky jsou v Plzeňském kraji nahrazené autobusovou linkou č. 334 v Plzeňském kraji a autobusovou linkou č. 772 v Ústeckém kraji. Autobusové linky navazují na železniční dopravu. Zrušení osobních vlaků a nový dopravní koncept přinesl výhody v podobě hodinového intervalu osobních vlaků v úseku Plzeň – Plasy. Nevýhodou jsou pak přestupy mezi vlaky a autobusy.

## Analýza železničních tratí spojujících Karlovarský a Ústecký kraj

### **Trať 140 Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary – Cheb**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními a spěšnými vlaky jezdících v nepravidelných intervalech. Ve směru Cheb krajskou hranici překračuje v současné době v PD 11 osobních a 2 spěšné vlaky. V opačném směru je pak v PD provozováno přes krajskou hranici 9 osobních vlaků a 2 spěšné vlaky. Oproti minulosti došlo k navýšení počtu vlaků (např. GVD 11 párů osobních vlaků v PD).

K mezikrajské dopravě lze použít i rychlíky (R5).

Mezikrajské doprava zde funguje na dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

### **Trať 161 Rakovník – Bečov nad Teplou**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky. V současné zde v PD krajskou hranici překračuje 8 párů vlaků jezdících v nepravidelném intervalu. Počet vlaků se oproti minulosti příliš nezměnil.

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Přestupy na krajských hranicích zde téměř neexistují. U některých spojů je však nutný přestup ve stanici Žlutice.

## **Analýza železničních tratí spojujících Středočeský a Ústecký kraj**

### **Trať 072 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem**

Mezikrajská doprava je zde zajišťována osobními vlaky v hodinových až dvouhodinových intervalech. V současné době zde krajskou hranici překračuje v PD 10 párů vlaků. V minulosti zde existovaly i spěšné vlaky (např. GVD 2004/2005).

K mezikrajské dopravě lze využít i rychlíky (R23).

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

### **Trať 090 (Praha) – Ústí nad Labem – Děčín**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky v hodinových až dvouhodinových intervalech. V současné době zde krajskou hranici překračuje v PD 14 párů osobních vlaků. Oproti minulosti se počet vlaků příliš neměnil.

K mezikrajské dopravě lze využít i rychlíky (R20).

### **Trať 095 Vraňany – Zlonice**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky v nepravidelných intervalech. V současné době zde krajskou hranici v PD překračuje 8 párů osobních vlaků. V GVD 2009/2010 došlo k redukci osobních vlaků (pouze 4 páry vlaků) v GVD 2013/2014 došlo k jejich opětovnému nárůstu.

Jelikož trať zasahuje do Ústeckého kraje jen okrajově, funguje zde mezikrajská doprava na dobré úrovni.

### **Trať 110 Kralupy nad Vltavou – Louny**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky a spěšnými vlaky v nepravidelných intervalech. V současné době v PD krajskou hranici překračuje 7 párů osobních a jeden pár spěšných vlaků. Oproti minulosti se počet provozovaných vlaků mírně snížil.

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

### **Trať 124 Lužná u Rakovníka – Žatec – Chomutov**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna spěšnými vlaky v nepravidelných intervalech. V současné době mezikrajskou hranici překračují v PD pouze 3 páry spěšných vlaků. V minulosti byly na trati provozovány i rychlíky, ty však byly zrušeny v GVD 2011/2012.

V současné době je zde mezikrajská doprava problematická. Osobní vlaky zde nejsou provozovány a některé stanice na trati nemají zajištěné železniční spojení a počet spěšných vlaků je nedostatečný.

### **Trať 161 Rakovník – Bečov nad Teplou**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky v nepravidelných intervalech. V současné době zde v PD krajskou hranici překračuje 8 párů vlaků. Počet vlaků se v minulosti příliš neměnil.

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů neexistují.

## Analýza železničních tratí spojujících Liberecký a Ústecký kraj

### **Trať 080 Bakov nad Jizerou – Jedlová**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními a spěšnými vlaky v nepravidelných intervalech. V současné době zde v PD překračují mezikrajskou hranici 4 páry osobních vlaků a ve směru Jedlová jeden doplňkový spěšný vlak. Oproti minulosti se zde počet osobních vlaků snížil (např. GVD 2009/2010 7 párů osobních vlaků).

K mezikrajské dopravě lze využít i rychlíky (R22).

Mezikrajská doprava zde funguje na uspokojivé úrovni, ale počet spojů je malý. Mezikrajskou dopravu zde tedy také obstarávají rychlíky.

### **Trať 086 Liberec – Česká Lípa – Benešov nad Ploučnicí**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními a spěšnými vlaky v dvouhodinových intervalech. V současné době v PD mezikrajskou hranici překračuje 11 párů osobních a spěšných vlaků. Oproti minulosti se celkový počet osobních a spěšných vlaků příliš nezměnil.

K mezikrajské dopravě lze využít i rychlíky (R15).

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. U jednoho páru vlaků je ale nutný přestup ve stanici Česká Lípa hl.n.

### **Trať 087 Lovosice – Česká Lípa**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky v dvouhodinových intervalech. V současné době zde v PD mezikrajskou hranici překračuje 8 osobních vlaků ve směru Česká Lípa a 9 osobních vlaků v opačném směru. Oproti minulosti se zde počet vlaků příliš nezměnil.

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

### **Trať 089 Liberec – Zittau – Rybniště, Varnsdorf – Seifhennersdorf**

Mezikrajská doprava je zajišťována osobními vlaky (kategorie Trilex) v nepravidelných intervalech. Jedná se o peážní trať, vlaky směrem do Ústeckého kraje projíždějí územím Polska a Německa. V současné době je v trase Liberec – Varnsdorf v PD provozováno 13 párů osobních vlaků v nepravidelných intervalech. Existují i další spojení, u kterých je však nutný přestup na území Německa (stanice Zittau).

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Existují spojení, u kterých je nutný přestup, ale počet přímých vlaků je zde dostatečný.

## Analýza železničních tratí spojujících Liberecký a Středočeský kraj

### **Trať 070 Praha – Turnov**

Mezikrajská doprava je zde zajišťována osobními a spěšnými vlaky v přibližně dvouhodinových intervalech. V současné době zde krajskou hranici překračuje v PD 10 párů osobních a jeden pár spěšných vlaků. Oproti minulosti se zde počet vlaků téměř nezměnil.

K mezikrajské dopravě lze využít i rychlíky (R21).

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

### **Trať 080 Mladá Boleslav – Jedlová**

Mezikrajská doprava je zde zajišťována osobními a spěšnými vlaky v hodinových až dvouhodinových intervalech. V současné době zde krajskou hranici v PD překračuje 10 osobních vlaků a jeden spěšný vlak ve směru Jedlová a 11 osobních vlaků ve směru Mladá Boleslav. Oproti minulosti došlo k mírnému navýšení počtu vlaků.

K mezikrajské dopravě lze využít i rychlíky (R22).

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

## Analýza železničních tratí spojujících Královeshradecký a Liberecký kraj

### **Trať 030 (Hradec Králové) – Jaroměř – Liberec**

Mezikrajská doprava je zde zajišťována osobními a spěšnými vlaky v nepravidelných intervalech. Trať je specifická především faktem, že dvakrát protíná Královeshradecký kraj (stanice Stará Paka leží v Královeshradeckém kraji). Trať je osobními vlaky rozdělena na dva pomyslné úseky: Jaroměř – Stará Paka a Stará Paka – Turnov – Liberec. Proto je nutné si ve stanici Stará Paka pro další jízdu po trati přestoupit. Tento fakt se neměnil ani v minulosti.

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. U osobních vlaků je ale nutný přestup ve stanici Stará Paka.

### **Trať 040 Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov**

Mezikrajská doprava je zde zajišťována osobními a spěšnými vlaky v hodinových až dvouhodinových intervalech. Trať je opět specifická faktem, že Liberecký kraj pouze protíná. Krajská hranice zde tedy nehraje žádnou roli. Osobní vlaky začínají/končí ve stanici Stará Paka a je zde nutný přestup. Tento fakt se neměnil ani v minulosti.

Mezikrajská doprava je zde vzhledem k vedení trati velmi specifická. U osobních vlaků je nutný přestup ve stanici Stará Paka. Krajská hranice zde nehraje žádnou roli.

### **Trať 041 Hradec Králové – Jičín – Turnov**

Mezikrajská doprava je zde zajišťována osobními vlaky v hodinových až dvouhodinových intervalech. V současné době zde krajskou hranici v PD překračuje 10 párů osobních vlaků. V minulosti se počet vlaků příliš neměnil.

Mezikrajská doprava zde funguje na velmi dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.



## **Analýza železničních tratí spojujících Královehradecký a Středočeský kraj**

### **Trať 020 (Praha) – Velký Osek – Hradec Králové – Choceň**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna spěšnými a osobními vlaky v přibližně dvouhodinových intervalech. V současné době zde ve směru Hradec Králové překračují v PD krajskou hranici 4 spěšné a jeden osobní vlak a 5 spěšných vlaků v opačném směru. Osobní vlaky zde byly zredukovány a nahrazeny spěšnými vlaky v GVD 2008/2009.

Mezikrajská doprava zde funguje na přijatelné úrovni, ale počet regionálních vlaků by zde mohl být vyšší. Problematická je dostupnost stanice Choťovice, kde až na několik výjimek spěšné vlaky nezastavují.

### **Trať 061 Nymburk – Jičín**

Mezikrajská doprava je zde zajišťována osobními a spěšnými vlaky v hodinových až dvouhodinových intervalech. V současné době zde krajskou hranici v PD překračuje 12 párů osobních vlaků a jeden pár spěšných vlaků. Oproti minulosti byl zde snížen počet spěšných vlaků ve prospěch osobních vlaků.

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni. Přestupy na hranicích krajů zde neexistují.

### **Trať 062 Chlumeck nad Cidlinou – Křinec**

Mezikrajská doprava je zde zajištěna osobními vlaky v hodinových až dvouhodinových intervalech. V současné době zde krajskou hranici překračuje v PD 11 vlaků ve směru Křinec a 12 vlaků ve směru Chlumeck nad Cidlinou. Oproti minulosti se zde počet vlaků mírně snížil.

Vlaky zde překračují krajskou hranici, ale ve stanici Městec Králové je nutný přestup. Přímý vlak v celé trase neexistuje.

### **Trať 064 Mšeno – Mladá Boleslav – Stará Paka**

Mezikrajská doprava je zde zajišťována osobními vlaky v nepravidelných intervalech. V současné době zde krajskou hranici překračuje v PD 12 párů osobních vlaků. Oproti minulosti došlo k mírnému navýšení počtu vlaků. Některé vlaky na trati jsou ukončeny za krajskou hranicí ve stanici Mladějov v Čechách.

Mezikrajská doprava zde funguje na dobré úrovni, ale některé vlaky jsou ukončeny za krajskou hranicí a nepokračují dále.

## 6. Výsledky analýzy železničních tratí

**Tab. 1: Rozdělení mezikrajských tratí do kategorií dle funkčnosti meziregionální dopravy**

<b>Tratě s funkční mezikrajskou dopravou</b>	<b>Tratě, kde je zajištěna mezikrajská doprava převážně dálkovou dopravou</b>
Trať 010 (Praha) – Kolín – Česká Třebová	Trať 080 Bakov nad Jizerou – Jedlová
Trať 021 Týniště nad Orlicí – Letohrad, Častolovice – Solnice	Trať 160 Plzeň – Žatec
Trať 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř	Trať 260 (Praha) – Česká Třebová – Brno
Trať 041 Hradec Králové – Jičín – Turnov	Trať 270 (Praha) – Česká Třebová – Přerov – Bohumín (OL/MSK)
Trať 061 Nymburk – Jičín	Trať 310 Olomouc – Opava
Trať 064 Mšeno – Mladá Boleslav – Stará Paka	
Trať 070 Praha – Turnov	<b>Tratě s funkční mezikrajskou dopravou, ale s nedostatečnou frekvencí spojů</b>
Trať 072 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem	Trať 017 Česká Třebová – Džbel, Chornice – Velké Opatovice
Trať 080 Mladá Boleslav – Jedlová	Trať 020 (Praha) – Velký Osek – Hradec Králové – Choceň (STČ/KH)
Trať 087 Lovosice – Česká Lípa	Trať 025 Dolní Lipka – Hanušovice
Trať 090 (Praha) – Ústí nad Labem – Děčín	Trať 124 Lužná u Rakovníka – Žatec – Chomutov
Trať 110 Kralupy nad Vltavou – Louny	Trať 292 Šumperk – Krnov
Trať 140 Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary – Cheb	
Trať 161 Rakovník – Bečov nad Teplou (STČ/PLZ)	<b>Tratě s téměř nefunkční mezikrajskou dopravou</b>
Trať 191 Nepomuk – Blatná	Trať 016 Borohrádek – Chrudim
Trať 203 Břežnice – Strakonice	Trať 024 Ústí nad Orlicí – Štítý
Trať 212 Čerčany – Ledec nad Sázavou	Trať 170 (Praha) – Beroun – Plzeň – Cheb (PLZ/KV)
Trať 220 (Praha) – Benešov u Prahy – České Budějovice	Trať 190 Plzeň – České Budějovice
Trať 224 Tábor – Horní Cerekev	
Trať 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice	<b>Tratě s nefunkční mezikrajskou dopravou</b>
Trať 236 Čáslav – Třemošnice	Trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí
Trať 240 Brno – Jihlava	
Trať 250 (Praha) – Havlíčkův Brod – Kúty (STČ/VYS)	<b>Tratě zasahující do sousedního kraje jen okrajově</b>
Trať 250 (Praha) – Havlíčkův Brod – Kúty (VYS/JMK)	Trať 020 (Praha) – Velký Osek – Hradec Králové – Choceň (KH/PARK)
Trať 280 Hranice na Moravě – Střelná	Trať 030 (Hradec Králové) – Jaroměř – Liberec
Trať 330 Přerov – Břeclav (ZK/JMK)	Trať 040 Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov
	Trať 062 Chlumeck nad Cidlinou – Křinec
<b>Tratě s funkční mezikrajskou dopravou s nutností občasných přestupů</b>	Trať 095 Vraňany – Zlonice
Trať 086 Liberec – Česká Lípa – Benešov nad Ploučnicí	Trať 303 Kojetín – Valašské Meziříčí
Trať 089 Liberec – Zittau – Rybníště, Varnsdorf – Seifhennersdorf	Trať 323 Ostrava – Valašské Meziříčí
Trať 161 Rakovník – Bečov nad Teplou (PLZ/KV)	Trať 330 Přerov – Břeclav (OL/ZK)
Trať 170 (Praha) – Beroun – Plzeň – Cheb (STČ/PLZ)	Trať 340 Brno – Uherské Hradiště
Trať 200 (Praha) – Beroun – Písek	
Trať 238 Pardubice – Havlíčkův Brod	
Trať 241 Znojmo – Okříšky	
Trať 251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov	
Trať 270 (Praha) – Česká Třebová – Přerov – Bohumín (OL/PK)	
Trať 300 Brno – Přerov	

(Zdroj: vlastní návrh)



**Obr. 2: Srovnání funkčnosti mezikrajské dopravy**

(Zdroj: vlastní návrh)

Z provedené analýzy vyplývá, že u nadpoloviční většiny železničních tratí (celkem 60 %) je situace ohledně mezikrajské železniční dopravy velmi dobrá. Některé tratě zařazené v této kategorii u některých spojení vyžadují sice přestupy, jedná se však o minimum spojů.

Specifické jsou pak tratě patřící do kategorie tratí, kde je zajištěna mezikrajská doprava převážně dálkovou dopravou (celkem 8 %). Jedná se např. o trať 160 nebo trať 310. V případě tratě 160 zde neexistující osobní vlaky nahrazuje i linková autobusová doprava. Rychlíky zde tedy nahrazují většinou neexistující nebo málo jezdící osobní vlaky. Problematická v této kategorii může být dostupnost menších stanic, kde rychlíky nezastavují. Např. na trati 310 může být problematické spojení např. Hrubá Voda – Valšov.

Do kategorie tratí s funkční mezikrajskou dopravou, ale s nedostatečnou frekvencí spojů patří tratě, kde existují přímé spoje mezi kraji, ale tyto spoje nejsou příliš frekventované. Příkladem může být trať 124 Lužná u Rakovníka – Žatec – Chomutov, kde jsou provozovány pouze 3 páry spěšných vlaků nebo trať 292 Šumperk – Krnov v úseku Jeseník – Krnov, kde jsou provozovány 4 páry spěšných vlaků. U některých tratí v této kategorii může být problematická dostupnost

menších stanic, kde např. spěšné vlaky nezastavují např. stanice Droužkovice v Ústeckém kraji nebo stanice Česká Ves.

Jako výrazně problematické se pak jeví tratě v kategorii s téměř nefunkční nebo nefunkční mezikrajskou železniční dopravou. Cestující zde musí u většiny spojů přestupovat nebo používat dálkovou dopravu (celkem 9 %). Nejhorší je situace na trati 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí, kde je nutný u všech osobních vlaků přestup ve stanici Počátky - Žírovnice. Nepříliš dobrá je situace např. na trati 190 Plzeň – České Budějovice, kde je u většiny spojení nutný přestup ve stanici Horažďovice předměstí, na trati 170 (Praha) – Beroun – Plzeň – Cheb (PLZ/KV), kde většina vlaků začíná/končí ve stanici Mariánské Lázně nebo na trati 024 Ústí nad Orlicí – Štítý, kde je většina vlaků ukončena ve stanici Králíky nebo ve stanici Moravský Karlov.

Do kategorie tratí zasahující do sousedního kraje jen okrajově řadíme tratě, které do druhého kraje nijak výrazně nezasahují. Objednávání regionální železniční dopravy zde závisí téměř výhradně jen na jednom kraji a mezikrajské hranice zde tedy nehrají žádnou roli. Zde řadíme např. trať 323 Ostrava – Valašské Meziříčí, která do Zlínského kraje zasahuje pouze stanicí Valašské Meziříčí nebo např. trať 095 Vraňany – Zlonice zasahující do Středočeského kraje pouze stanicí Vraňany.

Z uvedené analýzy vyplývá, že nejproblematictějším regionem v propustnosti mezikrajské dopravy je Jihočeský kraj, konkrétně spojení okresů Jindřichův Hradec a Pelhřimov vyžadující přestupy, dále spojení okresů Strakonice a Klatovy rovněž vyžadující přestupy. Problematické je i propojení Plzeňského a Karlovarského kraje, které vyžaduje přestupy v Mariánských Lázních.

Příkladem dobré spolupráce mezi kraji může být např. trať 330, která prochází celkem třemi kraji a přímé osobní vlaky jsou zde v provozu v celém úseku Přerov – Břeclav. Specifické je spojení Pardubic a Hradce Králové, kde krajská hranice ve své podstatě vůbec neexistuje.

U většiny tratí se v minulosti počet spojů příliš neměnil ani po převedení objednávání regionální dopravy z Ministerstva dopravy na kraje v roce 2005. U některých tratí došlo ke změnám až později zavedením nových provozních konceptů (např. optimalizace organizátora dopravy Královehradeckého a Pardubického kraje OREDO v roce 2011 nebo nový provozní koncept na trati 160 v roce 2010). Vzhledem k předepsanému rozsahu práce nebyla možnost se zde detailně zabývat historií provozu na jednotlivých tratích a popisem rozdílů mezi spojeními v pracovní a nepracovní dny.

V ČR, kromě administrativních regionů (kraje), existuje i členění území ČR do funkčních regionů. Funkční region je území, ve kterém jsou koncentrovány prostorové interakce (např. dojíždka za prací či do škol). Naopak pouze málo interakcí překračuje hranice funkčního regionu. Těto vlastnosti se říká autonomie regionu, respektive vnější uzavřenost regionu. Nodální region je pak podtypem funkčního regionu, kdy jsou interakce orientovány na jádro, centrum (např. město). Pokud je takových jader více, hovoříme o polynodálním či polycentrickém funkčním regionu (Klapka et al. 2014).

Jestliže porovnáme z hlediska osobní železniční dopravy problematické úseky krajských hranic s vymezením funkční mikroregionů, zjistíme, že v drtivé většině případů se krajská hranice

negativně ani jinak neprojeví z pohledu vnitřní integrity funkčního regionu. Výjimkou je trať 031, kde jsou významné funkční vazby skrz krajskou hranici mezi oběma městy, trať 227 kde jsou významné funkční vazby směrem do města Telč a trať 323, kde jsou významné funkční vazby z konce tratě (např. stanice Hostašovice) do oblasti Valašského Meziříčí.

Pro železniční dopravu je důležitý především funkční region ukazující dojížděku do zaměstnání z censu roku 2001 FRD 1 A a FRD 1 B (Klapka et al. 2014).

Analýza ukazuje, že vliv krajské hranice na propustnost železniční dopravou závisí především na spolupráci jednotlivých krajů v oblasti objednávání regionální železniční dopravy. U většiny tratí je ale propustnost dobrá a přestupy na hranicích krajů jsou výjimečné.

Ke zlepšení situace u některých problematických tratí by mohlo dojít po alespoň částečném zpětném předvedení objednávání regionální dopravy.

## 7. Liberalizace železniční dopravy a její vliv na mezikrajskou dopravu

Liberalizace železniční dopravy může do budoucna představovat problém pro funkční mezikrajskou dopravu.

Liberalizace železniční dopravy znamená otevření železničního trhu a umožnění vstupu alternativních dopravců do systému dopravy v závazku veřejné služby. V praxi tedy objednatelé budou vyhlašovat výběrová řízení na provoz jednotlivých železničních linek nebo celých provozních souborů. Liberalizace železniční dopravy bude muset proběhnout na základě již schváleného čtvrtého železničního balíčku. Tento balíček byl schválen Evropským parlamentem v prosinci 2016. Balíček sice ukládá pětileté přechodné období, ale v roce 2023 skončí možnost uzavírání smluv na železnici bez výběrového řízení. Všechny smlouvy uzavřené na základě přímého zadání pak musí skončit nejpozději v roce 2033 (idnes.cz)

V České republice objednáva dopravu 14 krajských úřadů. Předpokladem je, že kromě hlavního města Prahy a Středočeského kraje bude každý kraj v případě výběrových řízení na dopravní obslužnost postupovat samostatně. To může přinést výběr dvou a více odlišných dopravců. Výsledkem mohou být přestupy mezi dopravci na hranicích krajů.

Aktuálně je situace komplikovaná. Majoritnímu dopravci ČD vyprší většina současných smluv s kraji v prosinci v roce 2019. Některé kraje budou chtít dopravce aspoň pro část tratí soutěžit (Jihomoravský, Liberecký, Olomoucký, Plzeňský), některé kraje budou postupovat formou přímého zadání. Přímé zadání ale nemusí nutně znamenat přímé zadání současnému dopravci (majoritně ČD). (zdopravy.cz)

Je tedy reálně možné, že jednu trať bude obsluhovat více dopravců. Problematický tento fakt může být např. u tratě 170 (Praha) – Beroun – Plzeň – Cheb, tratě 200 Zdice – Protivín nebo tratě 220 (Praha) – Benešov u Prahy – České Budějovice. U těchto tratí bude nutné v případě výběru dvou a více různých dopravců pravděpodobně přestupovat na hranicích jednotlivých krajů.

Řešením této situace může být větší spolupráce jednotlivých krajů v oblasti objednávání železniční dopravy, soutěžení větších provozních souborů přesahující krajské hranice nebo převedení objednávek regionální železniční dopravy zpět pod stát (ministerstvo dopravy).

## 8. Závěr

U většiny mezikrajských tratí v České republice je propustnost železniční dopravou na přijatelné úrovni. Množství spojů a přestupů závisí na spolupráci jednotlivých krajů jakožto objednavatelů regionální železniční dopravy. Horší propustnost mají především tratě zasahující do Jihočeského kraje. Ideální není ani spojení mezi Plzeňským a Karlovarským krajem. U některých tratí je problém v nedostatečném počtu přímých spojů mezi kraji nebo neexistence přímých osobních vlaků. U většiny tratí se ani po převedení objednávky regionální železniční dopravy na kraje situace v počtu spojů příliš nezměnila. Nové provozní koncepty na některých tratích se začaly objevovat až později.

Porovnáním z hlediska osobní železniční dopravy problematické úseky krajských hranic s vymezením funkční mikroregionů bylo zjištěno, že v drtivé většině případů se krajská hranice negativně ani jinak neprojeví z pohledu vnitřní integrity funkčního regionu.

Situaci v mezikrajské dopravě může v dohledné době výrazně zkomplikovat liberalizace železniční dopravy, která bude muset proběhnout na základě již schváleného čtvrtého železničního balíčku. Dopravce bude nutné vybírat formou veřejné soutěže. Při výběru různých dopravců bude tedy pravděpodobně nutné na hranicích krajů přestupovat. Řešením této situace by bylo soutěžení větších provozních souborů přesahující hranice krajů nebo navrácení objednávky regionální železniční dopravy zpět pod stát.

Ke zlepšení situace by u některých tratí mohlo vést alespoň částečné převedení objednávky regionální železniční dopravy zpět na stát (Ministerstvo dopravy). Otázkou ovšem je, jak by stát reagoval na podněty a stížnosti od krajů.

## 9. Summary

Interregional rail transport in the Czech Republic operates at an acceptable level on most of the railway lines. Worse permeability is in the South Bohemian region. The connection between the Pilsen and Karlovy Vary regions is also not ideal. Most of the connections did not change even after the transfer of the regional railway procurement to the regions. New operational concepts on some railway lines began to appear later. The situation in interregional transport may become in a future considerably complicated due to the liberalization of rail transport, which will have to take place on the basis of the already approved fourth railway package. To improve the situation on some railway lines the solution might be to transfer at least part of the procurements of regional railway transport back to the Ministry of Transport.



## 10. Seznam použitých zdrojů

BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-718-4923-5.

*Geografie dopravy – úvod, vývoj, základní pojmy - IS MU* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: [https://is.muni.cz/el/1441/.../Ze2RC.../05\\_Doprava\\_O\\_uvod\\_a\\_zakladni\\_pojmy.ppt](https://is.muni.cz/el/1441/.../Ze2RC.../05_Doprava_O_uvod_a_zakladni_pojmy.ppt)

*Geografie dopravy* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: [https://is.muni.cz/el/1441/podzim2015/Ze2RC\\_VSK3/um/05\\_Doprava\\_O\\_uvod\\_a\\_zakladni\\_pojmy.ppt](https://is.muni.cz/el/1441/podzim2015/Ze2RC_VSK3/um/05_Doprava_O_uvod_a_zakladni_pojmy.ppt)

Goodall, B. (1987): *The Penguin dictionary of human geography*. Harmondsworth, Penguin.

Halás, M., Klapka, P. (2016): *Functionality versus gerrymandering and nationalism in administrative geography: lessons from Slovakia*. *Regional Studies*. DOI: 10.1080/00343404.2016.1215602.

Hoyle, B. S., Knowles, R. (1998): *Modern transport geography*. Wiley, Chichester.

*Jízdní řády ČD a ČSD: Jízdní řád 2002/2003* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2002-2003>

*Jízdní řády ČD a ČSD: Jízdní řád 2003/2004* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2003-2004>

*Jízdní řády ČD a ČSD: Jízdní řád 2004/2005* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2004-2005>

*Jízdní řády ČD a ČSD: Jízdní řád 2007/2008* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2007-2008>

*Jízdní řády ČD a ČSD: Jízdní řád ČSD 1981/1982* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-1981-1982>

*Jízdní řády ČD a ČSD: Železniční jízdní řád 2009/2010* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2009-2010>

*Jízdní řády ČD a ČSD: Železniční jízdní řád 2010/2011* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2010-2011>

*Jízdní řády ČD a ČSD: Železniční jízdní řád 2011/2012* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2011-2012>

*Jízdní řády ČD a ČSD: Železniční jízdní řád 2013/2014* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2013-2014>

*Jízdní řády ČD a ČSD: Železniční jízdní řád 2018* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rad-2018>

*Journal of Transport Geography* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <https://www.journals.elsevier.com/journal-of-transport-geography>

Klapka, P., Halás, M., Erlebach, M., Tonev, P., Bednář, M. (2014): *A multistage agglomerative approach for defining functional regions of the Czech Republic: the use of 2001 commuting data*. *Moravian Geographical Reports* 22 (4), 2-13.

Klapka, P., Halás, M., Netrdová, P., Nosek, V. (2016): The efficiency of areal units in spatial analysis: Assessing the performance of functional and administrative regions. *Moravian Geographical Reports* 24 (20), 47 - 59.

Knižní jízdní řád Českých drah 2016

Kvizda, M. (2006): Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah. MU, Brno.

LANGER, Jiří. *Na trať Turnov – Tanvald vyjede méně rychlíků* [online]. 22. 09. 2011 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <https://www.kraj-lbc.cz/Na-trat-Turnov--Tanvald-vyjede-mene-rychlilku--n134264.htm>

LATISLAV, Radek. *Cestování se zrychlí, ale oblíbené rychlíky už nepojedou* [online]. 29. 9. 2011 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: [https://chrudimsky.denik.cz/zpravy\\_region/cestovani-se-zrychli-rychliky20110929.html](https://chrudimsky.denik.cz/zpravy_region/cestovani-se-zrychli-rychliky20110929.html)

Marada, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. ČGS, Praha.

*Ministerstvo dopravy ČR: IV. železniční balíček* [online]. Praha, 2016 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-prehled-evropskych-pr/IV-zeleznicni-balicek>

*POVED: Nové dopravní řešení v okolí žatecké trati* [online]. Plzeň, 2010 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.poved.cz/cz/nove-dopravni-reseni-v-okoli-zatecke-trati/>

RAMBOUSKOVÁ, Michaela. *Zpákané jízdní řády a finanční audit zlomily vaz šéfovi OREDO* [online]. 13. 11. 2012 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: [https://ekonomika.idnes.cz/odvolany-reditel-oredo-076-eko-doprava.aspx?c=A121113\\_1853337\\_pardubice-zpravy\\_pri](https://ekonomika.idnes.cz/odvolany-reditel-oredo-076-eko-doprava.aspx?c=A121113_1853337_pardubice-zpravy_pri)

SLÁMA, David. *Financování veřejné dopravy* [online]. 25. 8. 2014 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6662552>

SLÁMA, David. *Veřejná osobní doprava – přehled legislativní úpravy* [online]. 11. 6. 2014 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6652488>

SŮRA, Jan. *GW Train Regio převezme zbývající rychlíky mezi Plzní a Mostem. Kraje ušetří* [online]. 20. 10. 2017 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/gw-train-regio-prevezme-zbyvajici-rychliky-mezi-plzni-a-mostem-kraje-usetri-3199/>

SŮRA, Jan. *Konec monopolu Českých drah. Začne boj o dotačních třináct miliard* [online]. 29. 03. 2017 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: [https://ekonomika.idnes.cz/dotace-zeleznice-ceske-drahy-miliardy-d8v-eko-doprava.aspx?c=A170328\\_2315242\\_eko-doprava\\_rts](https://ekonomika.idnes.cz/dotace-zeleznice-ceske-drahy-miliardy-d8v-eko-doprava.aspx?c=A170328_2315242_eko-doprava_rts)

ŠINDELÁŘ, Jan. *Další kraj bude mít vlastní rychlík. Jihočeši objednali spoj Budějovice – Písek* [online]. 14. 11. 2017 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/dalsi-kraj-bude-mit-vlastni-rychlik-jihocesi-objednali-spoj-budejovice-pisek-4305/>

ŠINDELÁŘ, Jan. *SERIÁL: Jak rozdělit osm miliard na vlaky? Kraje většinou počítají s přímým zadáním* [online]. 03. 4. 2018 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/serial-jak-rozdelit-osm-miliard-za-vlak-y-kraje-vetsinou-pocitaji-s-primym-zadanim-9936/>

Toušek, V., Kunc J., Vystoupil, J. eds. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň.

ŽelPage: *GVD 2017: Označení rychlíkových linek čeká sjednocení* [online]. 2016 [cit. 2018-04-25].  
Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/zpravy/9707?lang=cs>

ŽelPage: *Seznam tratí - Česká republika* [online]. [cit. 2018-04-25]. Dostupné z:  
<http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika>

## 11. Přílohy

### **Seznam příloh:**

Příloha č. 1: Mapa železničních tratí v ČR

Příloha č. 2: Mapa železničních tratí v ČR s vyznačením územní působnosti krajů

Příloha č. 3: Mapa dálkové železniční dopravy provozované ČD

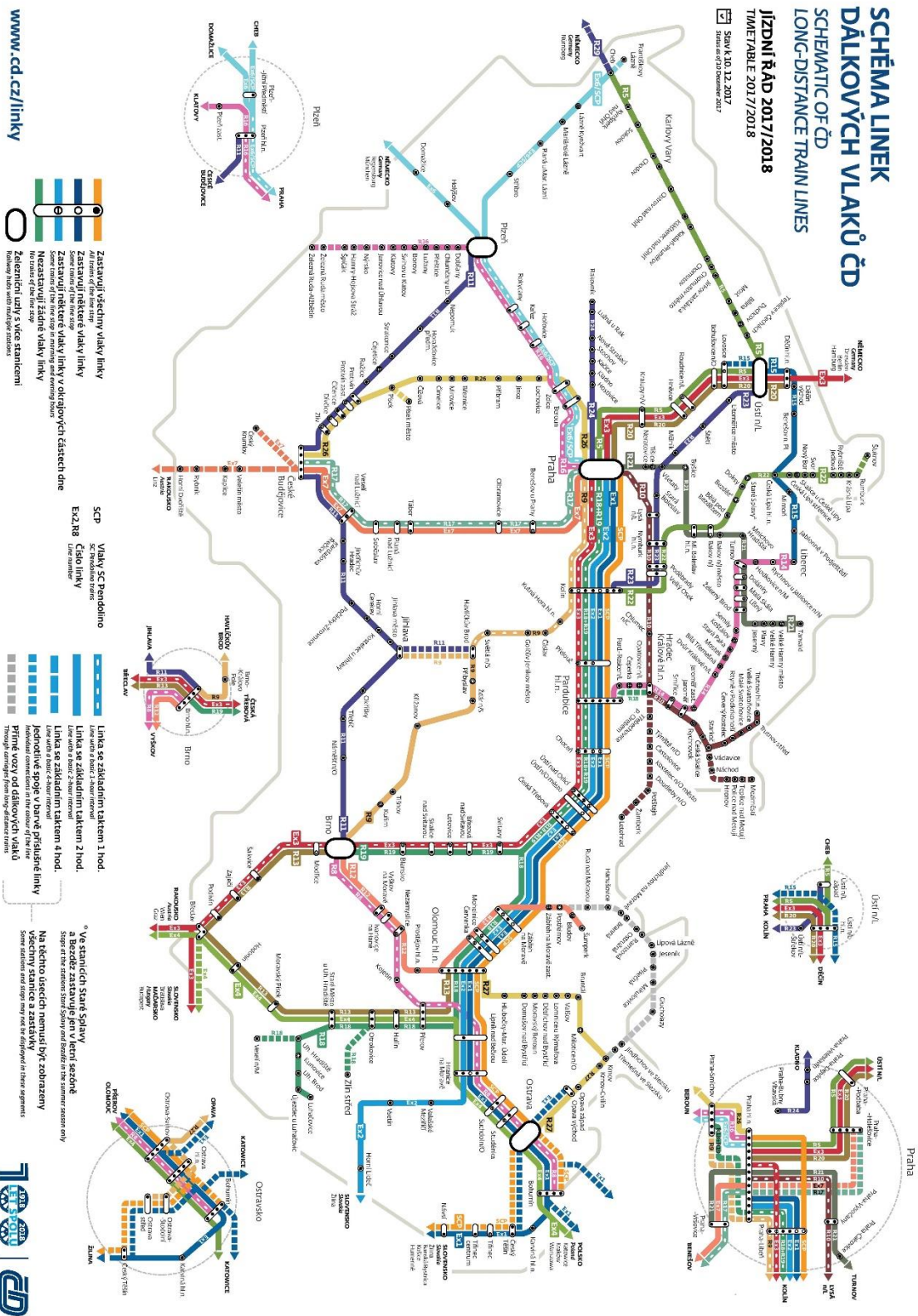






# SCHEMA LINEK DÁLKOVÝCH VLAKŮ ČD SCHEMATIC OF ČD LONG-DISTANCE TRAIN LINES

JÍZDNÍ ŘÁD 2017/2018  
TIMETABLE 2017/2018  
Splatný od 12. prosince 2017  
Starts on 12 December 2017



Obr. 3: Mapa dálkové železniční dopravy provozované ČD  
(Zdroj: [https://www.cd.cz/images/cdosn/prilohy/Mapa\\_dalkove\\_dopravy\\_10-12-2017.pdf](https://www.cd.cz/images/cdosn/prilohy/Mapa_dalkove_dopravy_10-12-2017.pdf))