



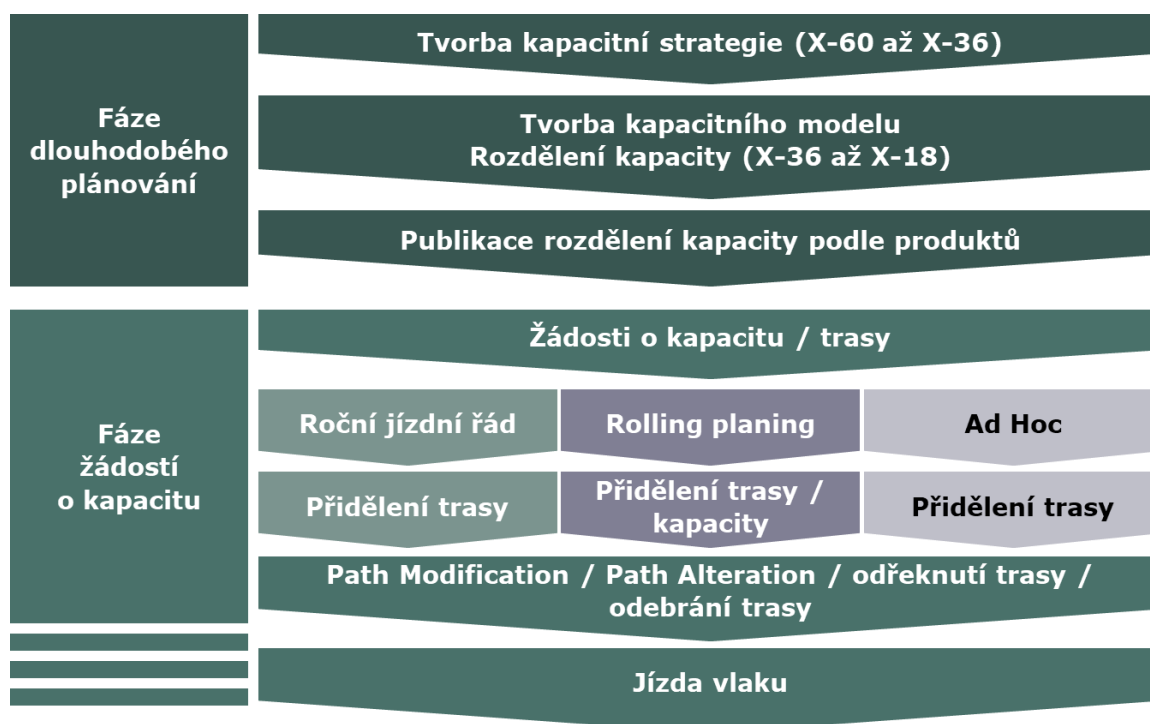
Kapacitní strategie

Pro jízdní řád 2025

Předmluva

Vytvoření tohoto dokumentu je součástí implementace projektu TTR v České republice. Dokument je zpracován v souladu s příručkami RailNet Europe. Kapacitní strategie je prvním krokem implementace TTR, na jehož základě bude vypracován kapacitní model. Dokument je určen pro manažera infrastruktury, železniční dopravce, orgány státní správy, organizátory dopravy a dopravní sdružení. Podstatné je propojení požadavků jednotlivých subjektů pro nalezení optimálního využití dostupné kapacity sítě.

Obecným cílem kapacitní strategie je s dostatečným předstihem poskytnout klíčové informace pro plánování železniční dopravy v České republice v roce 2025. Kapacitní strategie pomáhá shromáždit a uspořádat informace o infrastruktuře a provozu, a díky tomu stanovit obecné zásady, které se budou dále používat v procesu plánování a přidělování kapacity dráhy žadatelům, jakož i při plánování údržby a modernizace železniční sítě v souladu s budoucími nároky uživatelů. Tato strategie má pomoci železnici zaujmout větší podíl na dopravním trhu a zlepšit její konkurenceschopnost proti ostatním druhům dopravy.



Obrázek 1 Klíčové principy TTR

Obsah

Seznam zkratk	5
Zeměpisná oblast	6
1 Očekávaná kapacita infrastruktury v TT2025.....	8
1.1 Popis dostupné kapacity a obecné zásady	8
1.2 Rozšíření dostupné kapacity	8
1.3 Redukce dostupné kapacity	10
2 Dočasná omezení kapacity	10
2.1 Zásady pro plánování DOK	10
2.2 Plánování DOK v podmínkách Správy železnic.....	11
2.3 Koordinace výluk	11
2.4 Okna pro plánovanou údržbu	12
2.5 Proces schvalování DOK a konzultace	12
2.6 Řešení neshod	14
2.7 Mezinárodní koordinace	14
2.8 Očekávané dočasné omezení kapacity	15
3 Zásady plánování dopravy a dopravní toky	17
3.1 Zásady pro plánování dopravy	17
3.2 Dopravní toky.....	23
4 Ověřování.....	25

Seznam zkratek

BC	Blending Call
CSV	Centrální systém výluk
DOK	Dočasné omezení kapacity
ETCS	Jednotný celoevropský zabezpečovací systém (<i>European Train Control Systém</i>)
GŘ	Generální ředitelství
GSM-R	Evropský radiový systém na železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
IM	Manažer infrastruktury
JŘ	Jízdní řád
ND	Náhradní doprava
PoD	Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních
RFC	Evropské nákladní koridory (Rail Freight Corridors)
RNE	Evropské sdružení pro podporu železnice (<i>Railnet Europe</i>)
SRD	Radiodispečerská síť v pásmu 450 MHz
TTP	Tabulky traťových poměrů
TTR	Přepracování procesu tvorby jízdního řádu a managementu kapacity (Timetable Redesign)
ÚPDI	Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře
ZoD	Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách
ŽST	Železniční stanice

Zeměpisná oblast

Tato kapacitní strategie zahrnuje významné mezinárodní spojení v celkové délce 336 kilometrů. Jedná se o tratě vedoucí v ose sever - jih, na kterých je realizován významný objem osobní i nákladní železniční dopravy.

Tyto tratě se nachází ve východní části České republiky na území Jihomoravského, Moravskoslezského, Olomouckého a Zlínského kraje. Část těchto tratí je součástí II. a III. tranzitního koridoru, všechny úseky jsou součástí sítě TEN-T, a také Evropských nákladních koridorů. Prochází tudy Baltsko-jadraný koridor (RFC 5) a Rýnsko-dunajský koridor (RFC 9).

Příslušné tratě jsou uvedeny v následující tabulce:

Tratě kapacitní strategie 2025

Označení tratě podle TTP	Úsek	Délka v kilometrech
301 A	St. hr. Slovensko – Český Těšín – Bohumín	61
305 B	Bohumín – Hranice na Moravě – Přerov	92
308	St. hr. Slovensko – Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě	70
316 A	Přerov – Hodonín – Břeclav	100
320 A	St. hr. Slovensko – Břeclav	11
320 D	St. hr. Rakousko – Břeclav	2

Všechny tratě jsou normálněrozchodné a jsou v celé délce dvukolejné, elektrizované stejnosměrnou napájecí soustavou 3 000 V nebo střídavou napájecí soustavou 25 000 V, 50 Hz. Téměř v celé délce je maximální třída zatížení je D4, 22,5 tuny na nápravu, 8 tun na běžný metr. Základní radiové spojení zajišťuje GSM-R a SRD. Část tratí je vybavena také vlakovým zabezpečovačem ETCS úrovně 2, jehož využití bude od roku 2025 povinné. Nejvyšší traťová rychlost dosahuje až 160 kilometrů za hodinu. Délka nákladních vlaků může dosahovat kromě tratě 308 délky více než 700 metrů.

Řešené úseky infrastruktury jsou propojené s infrastrukturou Slovenska a Rakouska na čtyřech hraničních přechodech sloužících pro osobní i nákladní dopravu.

Příslušné hraniční body jsou uvedeny v následující tabulce:


Hraniční body na tratích kapacitní strategie 2025

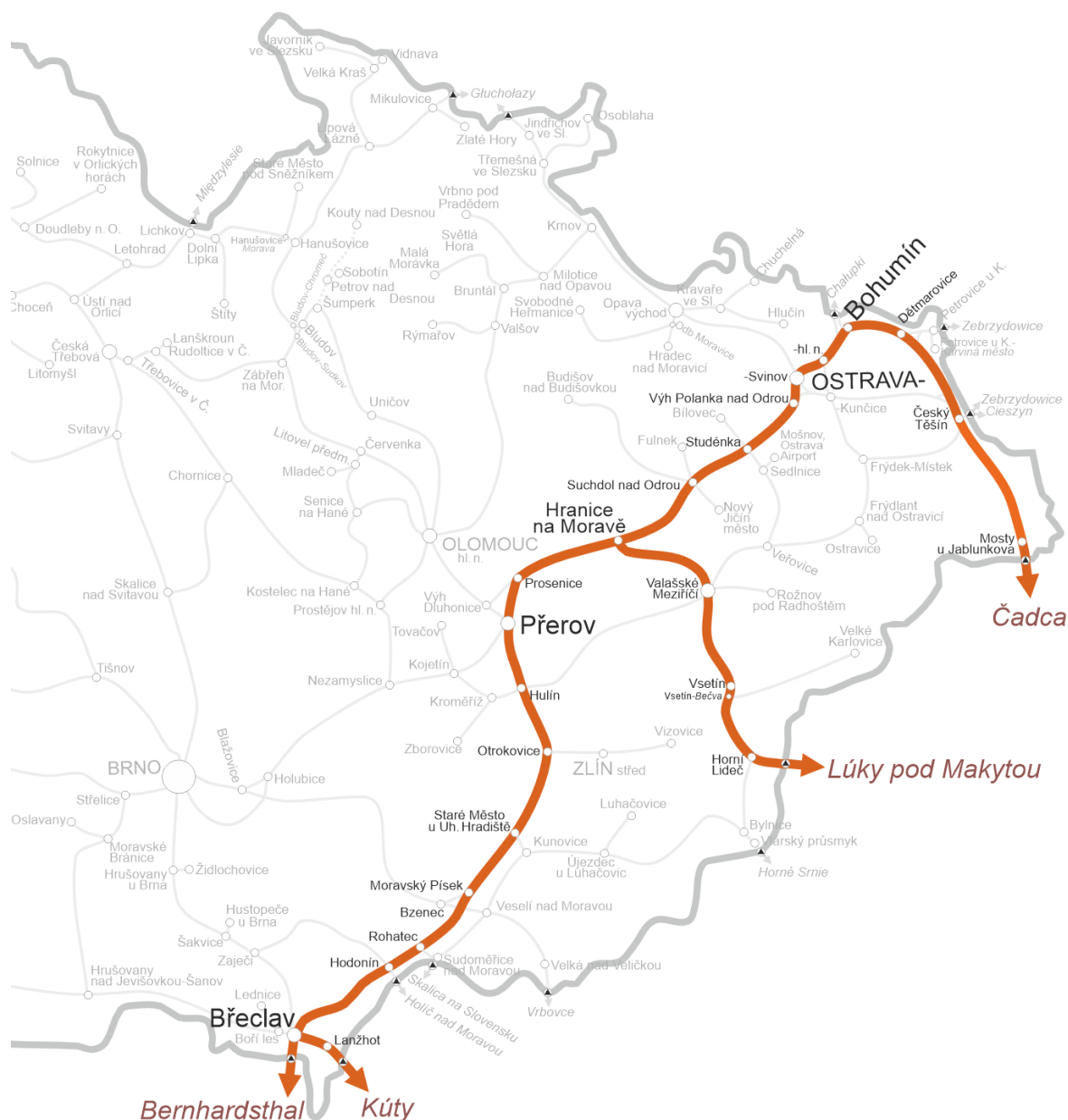
Název hraničního bodu	Sousedící země	Správce infrastruktury
Břeclav – Hohenau	Rakousko	ÖBB Infrastruktur
Lanžhot – Kúty	Slovensko	Železnice Slovenskej republiky
Horní Lideč – Lúky pod Makytou	Slovensko	Železnice Slovenskej republiky
Mosty u Jablunkova – Čadca	Slovensko	Železnice Slovenskej republiky

Výše uvedené hraniční body a jejich propojení v rámci České republiky tratěmi, jimiž se zabývá kapacitní strategie pro rok 2025, jsou znázorněny níže ve schematické mapě:

Kapacitní strategie 2025

Capacity strategy 2025

 trať zahrnutá do kapacitní strategie 2025
line included in the capacity strategy 2025



poslední aktualizace: 16. 2. 2023

© Ing. Pavel Krýže, Ph.D.

Mapa 1 Rozsah kapacitní strategie 2025

1 Očekávaná kapacita infrastruktury v TT2025

1.1 Popis dostupné kapacity a obecné zásady

V této kapitole jsou popsány projekty, u kterých se předpokládá, že budou mít dlouhodobý vliv na dostupnou kapacitu dráhy na sledovaných tratích v době platnosti této kapacitní strategie. Mohou zde být zahrnuty také projekty, které se nenacházejí přímo na vymezených tratích, přesto budou na těchto tratích kapacitu ovlivňovat. Nejsou zde zahrnuty projekty, které omezují kapacitu dočasně. Vlivy na kapacitu tratí mohou být pozitivní, ale také negativní. V důsledku realizace zde uvedených projektů, vznikne rozdíl mezi nabízenou kapacitou v současném jízdním řádu 2023 a výhledovou kapacitou v roce 2025.

V rámci investic z posledních let, které byly zaměřeny na rekonstrukce a modernizace tratí, bylo již dosaženo zlepšení kvality a bezpečnosti na řešených tratích, zvýšení pravidelnosti dopravy, zpravidelnění intervalu mezi vlaky. Došlo také k vylepšení přestupních terminálů mezi jednotlivými druhy dopravy. Byly realizovány investiční akce, při nichž byly tratě vybaveny evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Realizoval se také pilotní projekt změny napájecí soustavy ze stejnosměrné na střídavou.

V minulosti byly dokončeny významné investiční akce na druhém a třetím tranzitním koridoru, které výrazně napomohly ke zvýšení kapacity dráhy na těchto tratích. Mezi tyto akce se řadí Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba nebo Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice.

Od 1. ledna 2025 se předpokládá u části řešených tratí s výhradním provozem pod dohledem systému ETCS. Bude se jednat o úsek mezi Břeclaví a Bohumínem. Tato skutečnost je blíže popsána v Prohlášení o dráze celostátní a drahách regionálních (dále jen PoD) a je v souladu s Plánem implementace evropského zabezpečovacího zařízení ETCS v České republice, který byl vydán Ministerstvem dopravy a schválen vládou České republiky v roce 2021.

1.2 Rozšíření dostupné kapacity

V tabulce níže jsou uvedeny projekty, které budou mít alespoň minimální pozitivní dopad na kapacitu, u nichž se předpokládá uvedení do provozu před rokem 2025. Tyto projekty povedou ke zlepšení kvality infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy, a také zvýší spolehlivost a efektivitu provozování dráhy. Pod tabulkou se nachází krátký popis jednotlivých stavebních akcí.

Seznam projektů, které povedou ke zvýšení kapacity

Název projektu	Stav projektu	Termín dokončení projektu
Dokončení I. žel. koridoru v trať. úseku Lanžhot (ČR) – Kúty (SR)	Realizace	2023
Rekonstrukce ŽST Vsetín	Realizace	2024
Dětmárovice – Petrovice u K. – státní hranice PR, BC	Realizace	2024

Dokončení I. žel. koridoru v trať. úseku Lanžhot (ČR) – Kúty (SR)

Obsahem stavby je dokončení optimalizace úseku v délce cca 1,5 km v těsné blízkosti státní hranice se Slovenskem. Součástí projektu je rekonstrukce železničního svršku, spodku a mostů v tomto úseku, dále úpravy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a další.

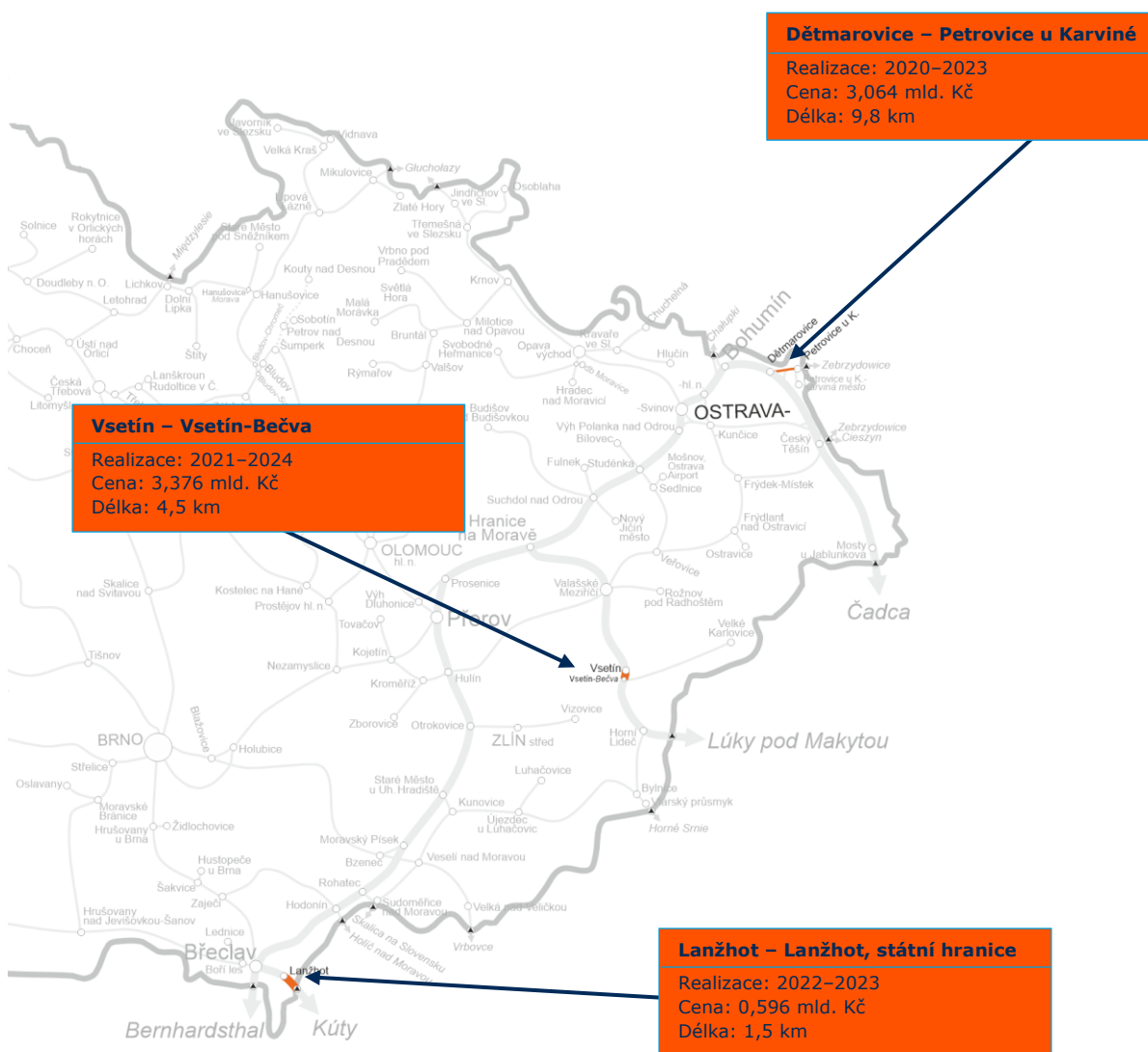
Rekonstrukce ŽST Vsetín

Realizací stavby dojde k redukci současného kolejiště, k jeho novému dispozičnímu uspořádání a ke směrové úpravě vedení kolejí tak, aby mohla být zřízena nástupiště s mimoúrovňovým přístupem pro cestující místo stávajících úrovnových nástupišť. Rekonstrukce trati bude pokračovat až k železniční zastávce Ústí u Vsetína.

Dětmarovice – Petrovice u K. – státní hranice PR, BC

Účelem stavby je odstranění propadů traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu, zlepšení technického stavu trati i zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy. Opraví se přejezdy i nástupiště, ty budou nově přístupné bezbariérově. Zmodernizuje se zabezpečovací zařízení, a také trakční napájecí stanice.

Rozšíření dostupné kapacity do roku 2025 Extension of available capacity by 2025



poslední aktualizace: 21. 2. 2023 © Ing. Pavel Krýže, Ph.D.

Mapa 2 Rozšíření dostupné kapacity do roku 2025

1.3 Redukce dostupné kapacity

V této kapitole se uvádí pouze snížení kapacity, které je trvalé. Neřadí se sem projekty, u nichž dojde pouze k dočasným omezením kapacity (ty budou uvažovány v další kapitole).

V současné době nejsou v plánu na řešené infrastruktuře žádná trvalá omezení kapacity.

2 Dočasná omezení kapacity

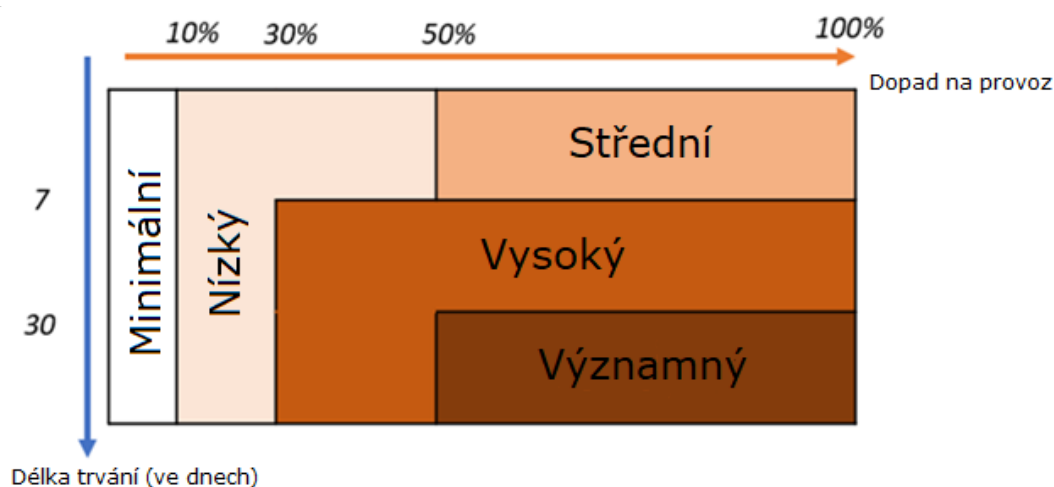
2.1 Zásady pro plánování DOK

Správa železnic jako manažer infrastruktury se při plánování dočasných omezení kapacity řídí Rozhodnutím komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. září 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen Příloha VII). Příloha VII stanovuje rámec procesu plánování dočasného omezení kapacity. Cílem je podpořit včasné plánování a mezinárodní koordinaci dočasných omezení kapacity mezi manažery infrastruktury jednotlivých zemí. Zajišťuje také transparentnost vzhledem k dopravcům a umožňuje jim lepší plánování. To přináší zvýšení výkonosti a konkurenceschopnosti železnice.

Plánování a koordinace DOK je dále rozpracováno také v příručce RNE (Procedures for Temporary Capacity Restriction Management verze 2.0). Na národní úrovni řeší plánování, koordinaci a provádění dočasných omezení kapacity Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách (dále jen ZoD) a předpis SŽ D7/2 Organizování výlukových činností (dále i SŽ D7/2).

Dělení DOK podle Přílohy VII

Označení	Doba trvání	Rozsah omezení provozu	Oznámení podle Přílohy VII.
DOK s významným vlivem (Major impact TCR)	Více než 30 dní	Více než 50 % denní kapacity	24 měsíců předem
DOK s vysokým vlivem (High impact TCR)	Více než 7 dní	Více než 30 % denní kapacity	24 měsíců předem
DOK se středním vlivem (Medium impact TCR)	Méně než 7 dní	Více než 50 % denní kapacity	12 měsíců předem
DOK s nízkým vlivem (Minor impact TCR)	Nespecifikováno	Více než 10 % denní kapacity	4 měsíce předem
DOK s minimálním vlivem (Less than minor impact TCR)	Nespecifikováno	Méně než 10 % denní kapacity	Nespecifikováno



Obrázek 2 Přehled kategorií DOK

Dle §23 b, odst. 1 a 2 ZoD je správce infrastruktury oprávněn omezit kapacitu dráhy v nezbytném rozsahu na dobu nezbytně nutnou, a to z důvodu:

- Provádění údržby nebo opravy dráhy
- Provádění činností spojených s modernizací dráhy
- Provádění činností vedoucí k obnovení provozuschopnosti dráhy po mimořádné události

Manažer infrastruktury provádí tyto činnosti takovým způsobem, aby provozování drážní dopravy na dráze nebylo omezeno (za tímto účelem se využívá kapacitu určenou pro tyto činnosti v PoD) nebo bylo omezeno jen na dobu nezbytně nutnou v nezbytně nutném rozsahu a nediskriminovalo dopravce ani žadatele o přidělení kapacity dráhy.

2.2 Plánování DOK v podmínkách Správy železnic

Plánování DOK v prostředí Správy železnic je řešeno především předpisem SŽ D7/2. Jednotlivé etapy plánování jsou popsány v díle 2, čl. 18 až 22.

Všechny sestavy pro DOK se zpracovávají v informačním systému CSV a jejich obsah určují ředitelé příslušných odborů GŘ Správy železnic¹. Při zpracování sestav se bere ohled na stupeň připravenosti DOK, který určuje stav, v němž se DOK nachází v rámci časového horizontu zveřejnění a projednání a v rámci rozpracovanosti definování rozsahu omezení dráhy a drážní dopravy.

Správa železnic plánuje dočasná omezení kapacity v těchto úrovních:

- Sestava DOK – souhrn požadavků na omezení na období dva až tři roky
- Plán výluk na následující rok
- Plán výluk na období jednoho měsíce
- Přehled povolených výluk na týden – přehled všech DOK na následující týden

Sestavy DOK na tři roky dopředu zahrnují omezení s vysokým a významným vlivem. Na dva roky dopředu také DOK se středním vlivem.

2.3 Koordinace dočasných omezení kapacity

Zásadní předpoklad pro zajištění bezproblémové a plynulé realizace dočasných omezení kapacity je důkladná příprava a plánování. Postupy k tomu vedoucí jsou popsány v dokumentech uvedených v kapitole 2.1 této Kapacitní strategie. Tyto akce se plánují tak, aby se minimalizoval jejich dopad na dostupnost infrastruktury v době jejich konání.

Koordinace omezení kapacity v termínech X-12 a X-24 měsíců před zahájením platnosti příslušného JŘ je zajišťována na výlukových poradách. Tuto koordinační poradou svolává příslušný odbor GŘ Správy železnic². Cílem koordinace je minimalizovat vliv DOK na železniční provoz a dostupnou kapacitu dráhy. Průběh a výsledek projednání publikuje Správa železnic v elektronické podobě umožňující veřejný přístup.

Koordinační výlukové rady se účastí:

- Zástupci Správy železnic
- Zástupci Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře
- Zástupci žadatelů o kapacitu dráhy
- Zástupci dopravců
- Zástupci objednavatelů osobní dopravy ve veřejném zájmu

¹ V době vydání tohoto dokumentu se jedná o odbor operativního řízení a výluk a odbor provozuschopnosti dráhy

² V době vydání tohoto dokumentu se jedná o odbor operativního řízení a výluk

Koordinace staveb ve fázi přípravy s výhledem na tři a více let je prováděna na interní úrovni Správy železnic.

Pro snížení negativních vlivů na provoz při DOK se přihlíží na rozsah dopravy v omezeném úseku. Práce na vícekolejných tratích jsou realizovány takovým způsobem, aby docházelo k výluce jen jedné traťové koleje, je-li to možné. V případě nedostatku kapacity jsou regionální osobní vlaky nahrazovány náhradní autobusovou dopravou, aby došlo ke snížení negativních dopadů na mezinárodní osobní i nákladní dopravu. Na frekventovaných tratích bývá omezení kapacity realizováno v obdobích se sníženou poptávkou (v noci, o víkendu).

V některých případech se dočasných omezení kapacity neorganizují současně, a to především z těchto důvodů:

- Zamezení dvojímu dopravnímu opatření (dvakrát ND, ND a odklon, odklon a odřeknutí)
- Omezení souběhu DOK s ND vedoucí do jedné stanice
- Zajištění průjezdnosti na odklonové trase
- Organizování DOK na vícekolejných tratích tak, aby nebyly souběžně konány výluky se značným dopadem na plnění jízdního řádu
- Omezení souběhu několika DOK na jednokolejné trati

2.4 Okna pro plánovanou údržbu

Rozdíl mezi klasickým přístupem k DOK při pravidelné údržbě a principy oken DOK je vytvoření pevně daného období, ve kterém budou na příslušném úseku infrastruktury prováděny jakékoli údržbové práce pro zajištění provozuschopnosti dráhy. Toho je možné docílit díky opakující se povaze těchto prací.

Tento proces založený na pravidelnosti do budoucna vyžaduje méně úsilí při plánování jednotlivých údržbových prací ve vztahu ke konkrétnímu dopravnímu opatření v místě omezení. Celý proces je tak efektivnější a pozitivně ovlivňuje předvídatelnost dostupnosti infrastruktury. Tento systém umožňuje vyhnout se výlukovým JŘ, protože změny jsou integrovány do ročního JŘ. V případě, kdy není okno pro údržbu využito, je možné uvolnit kapacitu dráhy pro dopravce, například v režimu ad hoc.

Legislativa České republiky v současnosti neumožňuje vytvoření oken DOK, ve kterých by mohla být prováděna údržba infrastruktury. Správa železnic v této souvislosti odkazuje na platná ustanovení ZoD ve vztahu k procesu plánování omezení a podmínek jeho schválení u ÚPDÍ. DOK související s pravidelnou údržbou je možné plánovat až tehdy, je-li znám konkrétní důvod konání a doba trvání takového omezení.

2.5 Proces schvalování DOK a konzultace

Pro zadávání a editaci dat spojených s plánovaným omezením provozování dráhy se používá informační systém centrální systém výluk. Ten slouží také pro koordinaci, plánování, projednávání a realizaci DOK a tvorby dokumentace. Data z CSV jsou předávány do dalších aplikací Správy železnic i třetích stran.

Žádosti o DOK zadávají objednavatelé a žadatelé o výluku do systému CSV nejpozději 27,5 měsíce před zahájením platnosti JŘ. Sestavené a zkontrolované sestavy DOK se zveřejňují nejpozději 24 měsíců před zahájením platnosti JŘ a obsahují omezení trvající více než 7 kalendářních dnů, a kvůli nimž je více než 30 % odhadovaného denního objemu dopravy na trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno ND. Aktualizované sestavy se zveřejňují nejpozději 12 měsíců před zahájením platnosti JŘ a obsahují omezení trvající déle než 24 hodin.

Proces zpracování žádostí o DOK:

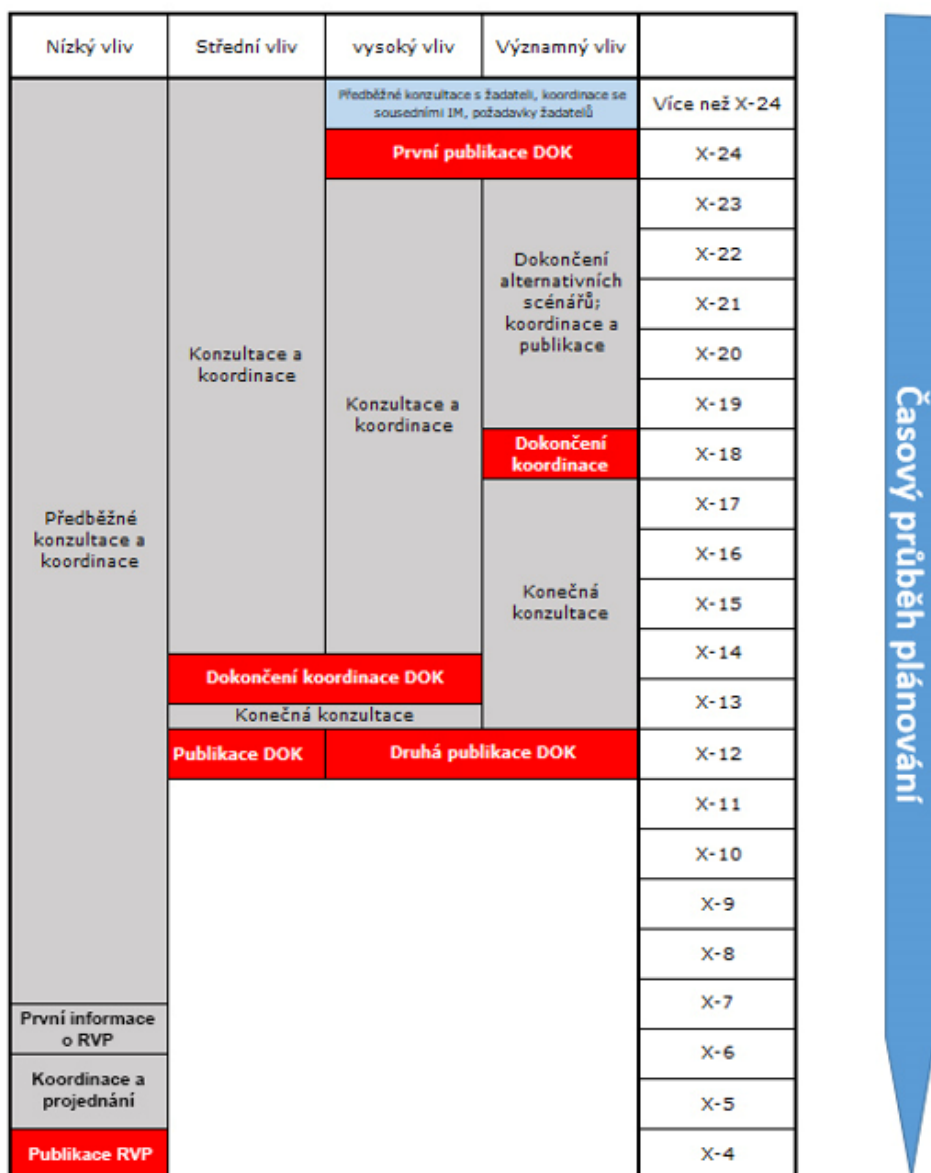
- Na základě projednání objednatel podá žádost o DOK
- Centrální objednatel zpracuje sestavu DOK pro příslušné roky
- Odbor plánování a koordinace výluk svolá poradu a poskytne k ní podklady
- Výluková porada k projednání DOK
- Editace žádostí o výluku na základě požadavků z výlukové porady
- Zveřejnění sestavy DOK na Portálu provozování dráhy a webových stránkách Správy železnic

Sestava DOK obsahují následující informace:

- Identifikační údaje (číslo výluky, výlukové rameno...)
- Místo vyloučení
- Dopravní omezení a opatření (včetně odřeknutí tras a předpokládaného zpoždění)
- Důvod konání DOK
- Upřesnění
- Název stavby
- Další doplňující informace

Na sestavu plánovaného dočasného omezení kapacity navazuje roční plán DOK, na něj střednědobé plány zahrnující DOK pro období 2 až 4 měsíce před jejich konáním. Tento plán se dále upřesňuje a vydává se měsíční plán výluk a týdenní plán výluk.

V určitých případech pro omezení provozování dráhy musí správce infrastruktury požádat Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře o vydání rozhodnutí Úřadu. Úřad schvaluje návrhy plánů na omezení provozování dráhy a posuzuje zákonnost podmínek k omezení provozování dráhy.



Obrázek 3 Harmonogram průběhu plánování dočasného omezení kapacity

2.6 Řešení neshod

Na základě schválených omezení kapacity dráhy může být upravena nebo dokonce odebrána dopravcům přidělená kapacita dráhy za podmínek uvedených v příloze VII a ZoD. Případné odebrání kapacity je prováděno nediskriminačním způsobem. Přednostně se zvažuje odebrání kapacity segmentu, jehož dočasné převedení na jiné způsoby dopravy je nejjednodušší.

V případě nesouhlasu dopravců s omezením nebo odebráním kapacity je možné se obracet na Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, který provede přezkoumání a rozhodne, zda postup provozovatele infrastruktury je v souladu s legislativou.

2.7 Mezinárodní koordinace

Není-li dopad omezení kapacity omezen na jednu síť, musí, dle odst. 11 Přílohy VII, dotčení provozovatelé infrastruktury (včetně provozovatelů infrastruktury, kteří by mohli být dotčeni přetrasováním vlaků) před zveřejněním omezení kapacity v souladu s bodem 8 koordinovat mezi sebou navzájem omezení kapacity, která by mohla zahrnovat zrušení, přetrasování vlaků nebo nahrazení jinými druhy dopravy.

Projednání požadavků na DOK na pohraničních traťových úsecích zajišťuje odbor operativního řízení a výluk Správy železnic s manažery infrastruktury dotčených navazujících úseků v souladu se smlouvami o propojení železničních infrastruktur a jejich dodatkových ujednání platných pro jednotlivé pohraniční tratě a pohraniční stanice. Tyto mezinárodní ustanovení upřesňují a rozšiřují standardy, které jsou pro mezinárodní koordinaci uvedeny v příloze VII. Koordinační jednání se současně zabývají omezeními naplňující podstatu odst. 11 Přílohy VII a projednáváním všech DOK na pohraničních tratích. Tato jednání mezi sousedními manažery infrastruktury jsou uskutečňována dvakrát ročně a jejich cílem je pružně reagovat také na DOK konané v kratší lhůtě, než udává příloha VII, případně na taková DOK, která do působnosti Přílohy VII svými parametry nespadají.

Správa železnic – Železnice Slovenskej republiky

O plánované údržbě infrastruktury, plánovaných stavebních pracích a plánovaných výlukových činnostech na pohraničních tratích, které mají vliv na kapacitu dráhy se vzájemně informují příslušná pracoviště správců infrastruktury nejpozději 18 měsíců před počátkem platnosti JŘ, v jehož období platnosti budou práce prováděny, jedná-li se o nepřetržité zastavení provozu delší než 72 hodin, opakované zastavení provozu na více než 30 dní v řadě nebo jiné DOK delší než 30 dní v řadě. Lhůta může být po dohodě zkrácena na 13 měsíců, jedná-li se o nepřetržité zastavení provozu na více než 24 hodin, opakované zastavení provozu na více než 14 dní v řadě nebo jiné DOK delší než 14 dní v řadě.

Správa železnic – ÖBB Infrastruktur

O omezení kapacity dráhy na pohraničních tratích a v pohraničních stanicích, které mají podstatný vliv na sestavování JŘ, se vzájemně informují pracoviště správců infrastruktury nejpozději 18 měsíců před změnou jízdního řádu, v jehož období se stavební práce uskuteční. Omezení kapacity z důvodu investice na infrastrukturu musí být projednána a odsouhlasena 24 měsíců předem. Podstatné DOK se odsouhlasí v roce, který předchází realizaci stavebních prací.

2.8 Očekávané dočasné omezení kapacity

Dočasné omezení kapacity, které jsou zde zmíněna je potřeba považovat za předběžné a mohou se měnit.

Dočasné omezené kapacity v této kapitole splňují následující kritéria:

- Jedná se o DOK, která spadají do kategorie s vysokým a významným vlivem
- DOK budou mít vzhledem k délce trvání, rozsahu a umístění významný dopad na mezinárodní dopravu
- DOK ovlivní kapacitu dráhy v jízdním řádu 2025 bez ohledu na datum zahájení a dokončení

Omezení infrastruktury způsobující pouze zpoždění nejsou pro JŘ považována za relevantní.

Dočasné omezení kapacity v roce 2025

Název projektu	Definovaný záměr	Projekt schválený vedením provozovatele infrastruktury	Zajištěné financování	Poznámky
Polom – Suchdol n. O., BC	Ano	Ano	Ano	Zahájení stavby bude upřesněno
Lipník n. B. – Drahotuše, BC	Ano	Ano	Ano	
Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč	Ano	Ano	Ano	
Zastřešení ostrovních nástupišť Ostrava-Svinov	Ano	Ano	Ne	

Polom – Suchdol n. O., BC

Časový plán realizace: 2026-2029

V průběhu roku 2025 se předpokládají přípravné práce před začátkem komplexní modernizace celého úseku, která má začít v roce 2026. V rámci tohoto dočasného omezení kapacity bude také zřízena odbočky Vražné. Toto omezení kapacity je nutno koordinovat se stavbou Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov – Bohumín.

Kapacita dráhy bude dočasně snížena o 30 % až 100 %.

Plánovaná omezení:

- 02/2025-11/2025 – 114x noční přerušení provozu od 00:20 do 04:20
- 04/2025-09/2025 – 152x denní omezení jedné traťové koleje v délce trvání 8 hodin, omezení rychlosti na druhé traťové koleji na 50 km/h

Lipník n. B. – Drahotuše, BC

Časový plán realizace: 2023-2029

Komplexní rekonstrukce trati v délce 5,9 kilometrů s výstavbou nové odbočky Jezernice.

Omezení kapacity bude realizováno v souladu s potřebami zhotovitele. Konkrétní omezení provozu v roce 2025 bude nutné koordinovat se stavbou Polom – Suchdol n. O., BC. V případě, že se budou realizovat přípravné práce pro stavbu Polom – Suchdol n. O., BC, nepředpokládá se, že bude významně omezen provoz v rámci stavby Lipník n. B. – Drahotuše, BC.

Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč

Časový plán realizace: 2025

Nutnost zajistit dlouhodobou stabilitu nestabilního svahu s opakujícími se závadami geometrické polohy koleje.

Kapacita dráhy bude dočasně snížena o 100 %.

Plánovaná omezení:

- 2025 – Nepřetržitě přerušení provozu obou traťových kolejí v délce trvání 360 dní

Rekonstrukce II. nástupiště Ostrava-Svinov

Časový plán realizace: 2025

V rámci rekonstrukce bude provedena obnova zastřešení nástupiště, osvětlení, sdělovacího zařízení a povrchů.

Kapacita dráhy bude dočasně snížena o 40%

Plánovaná omezení:

- 05/2025-08/2025 – Vyloučení dvou staničních kolejí a jednoho nástupiště v délce trvání 100 dní, u dalších kolejí výluka trakčního vedení

3 Zásady plánování dopravy a dopravní toky

3.1 Zásady pro plánování dopravy

Tato kapitola vysvětluje národní principy přidělování kapacity dráhy a plánování tras v České republice. Dále definuje rozdělení tratí na jednotlivé úseky, kategorie vlaků.

Kapacita dráhy je schopnost vložit vlakové trasy požadované na určité části dráhy v určitém časovém období, je vyjádřena počtem vlakových tras, které je možno zkonstruovat. Kapacitu dráhy vícekolejných úseků trati se zjišťuje pro každou kolej zvlášť. PoD, kap. 4.3.2, pro potřeby diagnostiky a měření infrastruktury stanovuje rezervní kapacitu dráhy ve výši 10 %. Správa železnic přiděluje kapacitu dráhy v souladu s § 32 ZoD spravedlivě a nediskriminačně na základě žádostí o kapacitu dráhy (řádné žádosti do ročního JŘ, pozdní žádosti do ročního JŘ, ad hoc žádosti).

Manažer infrastruktury přidělí kapacitu dráhy při splnění podmínek uvedených v PoD. Žádosti o přidělení kapacity a samotné přidělování kapacity se provádí prostřednictvím informačního systému KADR.

Kapacita dráhy se v současné době přiděluje zásadně na období platnosti jízdního řádu, a to na základě řádných, pozdních a ad hoc žádostí o kapacitu dráhy.

Termíny pro podávání žádostí o kapacitu dráhy jsou uvedeny v příslušném PoD.

V rámci vývoje implementace projektu TTR je uvažován i přístup, kdy žadateli bude umožněno podat jednu žádost na období platnosti více jízdních řádů. Legislativní ani procesní rámec této činnosti však není do současné doby zakotven. Do budoucna bude v rámci implementace projektu TTR vypracováván kapacitní model³ obsahující dlouhodobé předpoklady o využití kapacity dráhy jednotlivými segmenty dopravy a příslušnými produkty. Správa železnic předpokládá, že vedle předpřipravených tras sloužících primárně k uspokojení přepravních potřeb v předem předvídatelných časových a technických parametrech ponechá příslušný díl kapacity pro uspokojování ad hoc žádostí o kapacitu dráhy podaných během příslušného období platnosti JŘ.

PoD v kapitole 4.5.4 stanovuje postup přidělení kapacity dráhy do ročního JŘ, jsou-li žádosti ve vzájemné kolizi. Manažer infrastruktury provede jejich koordinaci a navrhne všem žadatelům v přiměřené míře jinou vhodnou kapacitu dráhy. Správa železnic vždy respektuje již přidělenou kapacitu dráhy, kterou přidělí OnestopShop na tratích zařazených do Evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu

Nelze-li uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení volné kapacity dráhy, je Správa železnic oprávněna přednostně přidělit kapacitu dráhy v tomto pořadí:

- požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících
 - vlaky nadregionálního nebo mezinárodního charakteru
 - vlaky v územním obvodu kraje, 52/302 PoD2024
 - vlaky v územním obvodu obce
- požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování kombinované dopravy
- požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování mezinárodní nákladní drážní dopravy
- požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné mezistátní osobní dopravy

³ Zpracování kapacitního modelu je řešeno příručkou Procedures for Capacity Model (Version2.4)

- požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné vnitrostátní osobní dopravy
- požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné vnitrostátní nákladní dopravy
- požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování ostatní dopravy

V procesu přidělování kapacity dráhy pro pozdní žádosti do ročního jízdního řádu, pro žádosti do pravidelné změny ročního jízdního řádu a pro žádosti v rámci přidělení kapacity ad hoc jsou konflikty v přidělování kapacity dráhy řešeny tak, že je upřednostněna ta žádost, která byla doručena na Správu železnic dříve.

Pokud žadatel nesouhlasí s provedenou koordinací řádných žádostí, může podat podnět na UPDI. V případě, kdy po koordinaci požadovaných tras a konzultacích s žadatelem nebude možné uspokojit žádosti o volnou kapacitu, vyhlásí Správa železnic část infrastruktury za dráhu přetíženou.

V případě, že po sestavení ročního jízdního řádu zbývají volné trasy na řešené infrastruktuře, je možné do těchto tras vložit trasy na základě ad hoc žádostí o kapacitu dráhy.

Přidělcem kapacity dráhy v mezistátních úsecích, kde dochází ke změně provozovatele infrastruktury, je smlouvou o navázání infrastruktur určen provozovatel infrastruktury, jenž za toto plánování odpovídá.

Přidělece kapacity a konstrukce JŘ v mezinárodních úsecích infrastruktury

Název hraničního bodu	Sousedící země	Přidělece kapacity a konstrukce JŘ
Břeclav – Hohenau	Rakousko	ÖBB Infrastruktur
Lanžhot – Kúty	Slovensko	Správa železnic
Horní Lideč – Lúky pod Makytou	Slovensko	Železnice Slovenskej republiky
Mosty u Jablunkova – Čadca	Slovensko	Správa železnic

V různých částech řešené infrastruktury je rozdílný rozsah provozu. Tratě, jimiž se tato strategie zabývá jsou rozděleny do jednotlivých úseků, které jsou charakterizovány podobnými parametry. Jedná se o úseky mezi důležitými železničními uzly. V těchto uzlech se také nacházejí servisní zařízení jako jsou železniční depa nebo opravny (Břeclav, Přerov, Ostrava, Bohumín), seřaďovací nádraží (Břeclav, Přerov, Ostrava, Bohumín, Český Těšín) a terminály kombinované dopravy (Přerov, Ostrava). Další terminály kombinované dopravy se nacházejí v blízkosti řešených tratí a dopravu na těchto tratích také ovlivňují, jedná se o terminály Kopřivnice a Mošnov, které se připojují na řešenou síť v železniční stanici Studénka, a terminál v Lípě nad Dřevnicí, který se připojuje v železniční stanici Otrokovice.

V osobní dopravě jsou použity rozdílné koncepty obsluhy území a vedení dálkových linek. Na některých úsecích jsou provozovány pouze dvě kategorie osobních vlaků (regionální, dálkové), v dalších úsecích obsluhu zajišťuje více kategorií osobních vlaků (regionální, dálkové zastavující ve významných stanicích, dálkové zastavující pouze na vybraných významných a nejvýznamnějších stanicích).

Rozdělení tratí do úseků podle uzlů a přepravních zařízení

Úsek	Popis úseku a provozované kategorie vlaků
Státní hranice SK/AT – Břeclav	<p>Trať mezinárodního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu.</p> <p>Provozovány jsou pouze mezinárodní vlaky (regionální, dálkové, nákladní). Regionální vlaky jsou provozovány pouze v úseku Břeclav – AT, a to v hodinovém taktu, dálkové vlaky linky Ex3 a Ex4 jsou provozovány ve dvouhodinovém taktu.</p> <p>Kapacita plánována v ročním JŘ i v režimu ad hoc.</p>
Břeclav – Přerov	<p>Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu.</p> <p>Provozovány jsou vnitrostátní regionální a dálkové vlaky, mezinárodní dálkové vlaky a nákladní vlaky (vnitrostátní i mezinárodní). Regionální vlaky tvoří linka S9 se základním intervalem 2 hodiny (ve špičce 1 hodina), část trati využívají regionální vlaky linky S1 s intervalem 2 hodiny. Dálkové vlaky linky Ex4 a R13 ve dvouhodinovém intervalu využívají trať v celé délce, linka R18 také ve 2 hodinovém intervalu využívá pouze část trati. Linky R13 a R18 mají stejnou zastávkovou politiku, Ex4 zastavuje méně často.</p> <p>Kapacita plánována v ročním JŘ i v režimu ad hoc.</p>
Přerov – Hranice na Moravě	<p>Trať mezinárodního i vnitrostátního významu se silným zatížením s rizikem nevyhovující kvality provozu.</p> <p>Provozovány jsou vnitrostátní regionální a dálkové vlaky, mezinárodní dálkové vlaky a nákladní vlaky (vnitrostátní i mezinárodní). Regionální vlaky jsou provozovány celé délce úseku v intervalu 1 hodina (v ranní špičce 0,5 hodiny, v sedle 2 hodiny). Dálkové vnitrostátní vlaky R8 mají interval jednu hodinu. Mezinárodní vlaky linek Ex1, Ex2, Ex4 mají interval 2 hodiny. Dále jsou zde provozovány komerční spoje LE, RJ, SC, každý s intervalem 2 hodiny. Jednotlivé kategorie komerčních spojů mají rozdílnou zastávkovou politiku.</p> <p>Kapacita plánována v ročním JŘ i v režimu ad hoc.</p>
Hranice na Moravě – Horní Lideč	<p>Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu.</p> <p>Provozovány jsou vnitrostátní regionální vlaky, mezinárodní dálkové vlaky a nákladní vlaky (vnitrostátní i mezinárodní). Regionální vlaky linka S3 jsou provozovány z Hranic na Moravě do Vsetína se základním intervalem 1 hodina. Vlaky linky S2 navazují na vlaky S3 a mají stejný interval. Dálkové mezinárodní vlaky Ex2 jsou provozovány ve dvouhodinovém intervalu.</p> <p>Kapacita plánována v ročním JŘ i v režimu ad hoc.</p>
Hranice na Moravě – Studénka	<p>Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu.</p> <p>Provozovány jsou vnitrostátní regionální a dálkové vlaky, mezinárodní dálkové vlaky a nákladní vlaky (vnitrostátní i mezinárodní). Regionální vlaky linky S3 jsou v provozu v celém úseku s intervalem 2 hodiny. Dálkové vnitrostátní vlaky R8 mají interval jednu hodinu. Mezinárodní vlaky linek Ex1 a Ex4 mají interval 2 hodiny. Dále jsou zde provozovány komerční spoje LE, RJ, SC, každý s intervalem 2 hodiny. Jednotlivé kategorie komerčních spojů mají rozdílnou zastávkovou politiku.</p> <p>Kapacita plánována v ročním JŘ i v režimu ad hoc.</p>
Studénka – Bohumín	<p>Silně zatížený až přetížený úsek s nevyhovující kvalitou provozu. Velké množství uzlů, terminálů, servisních zařízení a průmyslových tratí ovlivňující využití kapacity. Významný podíl regionální osobní dopravy. Velké množství místních manipulačních nákladních vlaků mezi jednotlivými terminály.</p> <p>Trať je vytížená regionálními příměstskými vlaky linek S2, S3, S4, R61 a vnitrostátními dálkovými linkami R8, R27. Celou oblastí Ostravska projíždí dálkové mezinárodní vlaky linek Ex1, Ex4 a některé komerční vlaky LE, RJ, SC.</p> <p>Kapacita plánována v ročním JŘ i v režimu ad hoc.</p>
Bohumín – Mosty u Jablunkova	<p>Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu.</p> <p>Provozovány vnitrostátní regionální vlaky, mezinárodní dálkové vlaky a mezinárodní nákladní vlaky. Regionální vlaky v celé trase s intervalem 1 hodina jsou zajišťovány linkou S2. Dálkové vlaky Ex1 jsou provozovány každé 2 hodiny. Trať využívají vybrané komerční spoje.</p> <p>Kapacita plánována v ročním JŘ i v režimu ad hoc.</p>

Využití kapacity dráhy v jednotlivých úsecích je rozděleno na optimální rozsah, silné zatížení a přetížení. S tím souvisí také předpokládaná kvalita provozu, která je vyhovující v případě optimálního rozsahu propustnosti, v případě silně zatížené trati vzniká riziko nevyhovující kvality a u přetížené trati je kvalita provozu nevyhovující. Kritickou hodnotou se považuje rozhraní mezi silně zatíženou a přetíženou tratí. Informace v mapě vycházejí z reálného využití kapacity dráhy v roce 2023. Výpočty ukazatelů kapacity byly provedeny analytickou metodou v souladu s interní směrnici Správy železnic.

Využití propustnosti v roce 2023

Capacity utilization in 2023

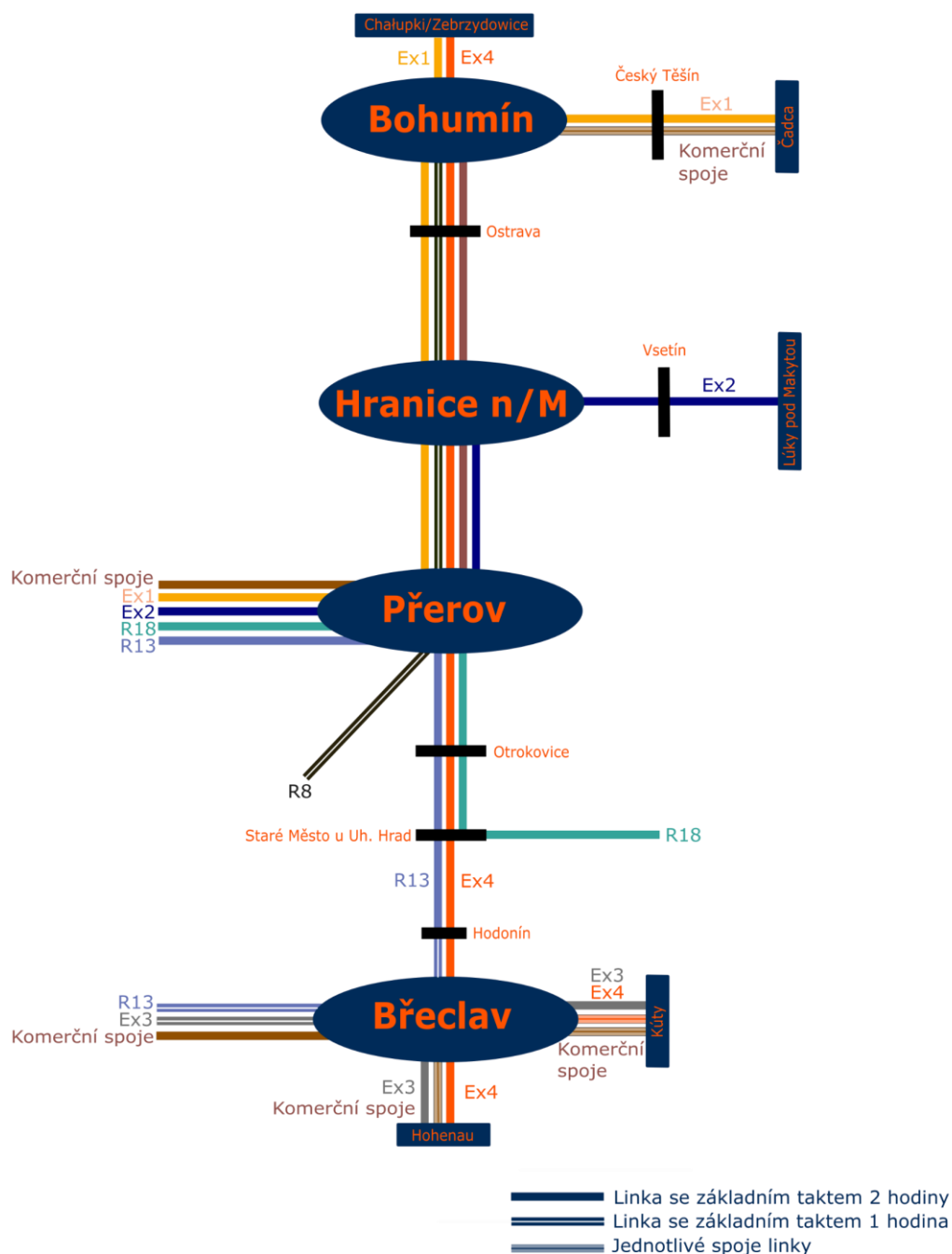


poslední aktualizace: 21. 2. 2023

© Ing. Pavel Krýž, Ph.D.

Mapa 3 Využití propustnosti v roce 2023

Linkové vedení vlaků dálkové osobní dopravy Long-distance passenger trains lines



Obrázek 4 Schéma provozu dálkové osobní dopravy

Pro potřeby plánování TTR jsou v kapacitní strategii definovány standardní provozované soupravy v osobní dopravě v jednotlivých segmentech včetně jejich základních parametrů. Plánovaná rychlost vychází z maximální rychlosti souprav a nejvyšší dovolené rychlosti na síti Správy železnic. Délka souprav je zaokrouhlena. Na některých úsecích tratí mají jednotlivé linky dálkové dopravy rozdílnou politiku zastavování a mohou vytvářet více stupňů obsluhy.

Základní parametry vlaků osobní dopravy

Kategorie	Pojmenování	Typová souprava	Politika zastavování	Plánovaná rychlost	Délka (v metrech)
Osobní doprava dálková	El. jednotka s naklápěcí skříní	680	Nejvýznamnější stanice	160 km/h	190
Osobní doprava dálková	El. jednotka dálková	480/660.1	Významné stanice	160 km/h	90/135
Osobní doprava dálková	Klasická souprava	193 + 6 vozů typu Bmz	Významné stanice	160 km/h	180
Osobní regionální doprava	Kapacitní el. jednotka regionální	471	Všechny stanice a zastávky	140 km/h	80
Osobní regionální doprava	El. jednotka regionální	640	Všechny stanice a zastávky	160 km/h	80

V nákladní dopravě jsou pro potřeby strategie TTR definované typové příklady nákladních vlaků, rozdělené podle parametrů hmotnosti, délky, rychlosti a profilu. Rozhodující je také, zda je možné přepravovat nebezpečné zboží nebo mimořádné zásilky.

V období přípravy tohoto dokumentu byly analyzovány parametry skutečně jedoucích vlaků na řešené infrastruktuře. Na základě toho byly nákladní vlaky rozděleny do pěti kategorií, které se vyznačují společnými charakteristikami.

Základní parametry vlaků nákladní dopravy

Kategorie	Trakce	Standartní hmotnost (t)	Očekávaná délka (m)	Standartní rychlost (km/h)	Nebezpečné/mimořádné zásilky	Profil/třída zatížení
Typ 1	Závislá	2500	500	90	Ano	UIC GC/D4
Typ 2	Závislá	1600	680	100	Ano	UIC GC/D4
Typ 3	Závislá	1000	500	120	Ano	UIC GC/D4
Typ 4	Závislá	800	680	100	Ano	UIC GC/D4
Typ 5	Nezávislá	600	300	80	Ano	UIC GC/D4

Rozdělení do kategorií:

- **Nákladní vlaky typ 1**
Jedná se o velmi těžké nákladní vlaky s hmotností přesahující 2000 tun. Tyto vlaky vykazují podobné charakteristiky – menší délka (400 až 600 metrů), mají nižší maximální rychlost (90 km/h). Typicky se jedná o plně ložené vlaky v oblasti Ostravska.
- **Nákladní vlaky typ 2**
Jedná se o běžné ložené nákladní vlaky. Jejich hmotnost vychází z běžné hmotnosti analyzovaných vlaků. Očekávaná délka je největší povolená délka vlaku, kterou umožňuje infrastruktura na všech řešených tratích ve strategii.
- **Nákladní vlaky typ 3**
Jedná se o rychlé lehké vlaky kategorie Nex. Typicky se jedná o vlaky kombinované dopravy nebo poštovní expresy.
- **Nákladní vlaky typ 4**
Jedná se o běžné nákladní vlaky tvořené prázdnými vozy. Jejich hmotnost vychází z běžné hmotnosti analyzovaných vlaků. Očekávaná délka je největší povolená délka vlaku, kterou umožňuje infrastruktura na všech řešených tratích ve strategii.

- **Nákladní vlaky typ 5**

Jedná se o vlaky vedené lokomotivami nezávislé trakce. Ve sledovaném vzorku se do této kategorie řadí vlaky kategorie Mn a Pn. Vzhledem k použití lokomotiv nezávislé trakce je charakteristická nižší rychlost. Vlaky mají menší délku i hmotnost.

U všech kategorií je uvažováno s možností převážet nebezpečné a mimořádné zásilky. U všech kategorií je uvažováno s profilem UIC GC a traťovou třídou zatížení D4, jakožto se základními hodnotami pro interoperabilitu.

3.2 Dopravní toky

Plánované dopravní toky vycházejí z reálného objemu dopravy v období mezi roky 2015 a 2022 s přihlédnutím k navýšení dostupné kapacity z kapitoly 1 a dočasným omezením kapacity v době platnosti JŘ 2025 uvedených v kapitole 2. Konečná kapacita infrastruktury je ovlivněna technickými parametry infrastruktury a charakteristikou zvoleného provozního konceptu. Počty tras, které jsou v tomto dokumentu uvedeny, nemusí odrážet 100 % budoucího rozsahu provozu, avšak přibližují rozsah dopravy, který Správa železnic považuje v průběhu dlouhodobého plánování kapacity za poptávaný. Přesný počet plánovaných tras vlaků je znám vždy až při vytvoření jízdního řádu a v období jeho platnosti se může v závislosti na potřebách zúčastněných stran měnit. Objemy dopravní toků uvedené v tomto dokumentu považuje Správa železnic za závazné pro další fáze implementace projektu TTR na řešené infrastruktuře. Tímto však není garantována dostupnost všech tras v přesně individuálně požadovaných parametrech v rámci celého období platnosti JŘ.

Předpokládané dopravní toky se mohou měnit i na základě podnětů od žadatelů, zejména pak prostřednictvím tzv. Capacity needs announcement (CNA). Správa železnic v takovém případě předpokládaný rozsah příslušně zhodnotí a zohlední. Podmínky pro postoupení CNA jsou uvedeny v příslušné části PoD.

Dopravní proudy v této kapacitní strategii jsou sledovány uvnitř sítě a data o počtu vlaků byla získána z datových skladů a datových jízdních řádů (IS KADR). Správa železnic konstatuje, že na evropské úrovni neexistuje žádná společná metodika výpočtu dopravních proudů pro potřeby strategie TTR. Z toho důvodu byly dopravní proudy zpracovány na základě vlastní metodiky popsané níže.

Níže uvedené kategorie vlaků osobní i nákladní dopravy vycházejí z článku 248, 249 a 250 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. U vlaků osobní dopravy může být použito v pomůckách vydávaných pro potřebu cestujících odlišné (komerční) označení kategorie vlaku. Takové označení není součástí rozdělení kategorií vlaků v tomto dokumentu.

Pro zjednodušení jsou použity pouze tři segmenty dopravy:

- Nákladní doprava – Zahrnuje kategorie: Nex, Pn, Mn, Vleč, Lv, Služ, Pom
- Osobní doprava dálková – Zahrnuje kategorie: Ex, R
- Osobní doprava regionální – Zahrnuje kategorie: Sp, Os, Sv

Pro účely kapacitní strategie projektu TTR se rozdělují jízdy vlaků podle typu kapacity dráhy na vlaky jedoucí podle ročního jízdního řádu, kde se uvažují všechny tři druhy dopravy. U kapacity dráhy v režimu ad hoc se uvažuje pouze s vlaky nákladní dopravy, neboť podíl vlaků jedoucích na základě ad hoc žádostí o kapacitu dráhy je marginální. Každý směr jízdy se sleduje zvlášť. Do výpočtu průměru je zahrnuto 99,9 % všech vlaků, které využili sledovanou infrastrukturu v období 2015-2022 v čase od 00:00 do 24:00 (vždy v hodinových časových slotech) a rozhodující je čas vstupu vlaku do daného úseku. U osobních vlaků je časem vstupu považován čas naplánovaný v jízdním řádu, u vlaků nákladních je časem vstupu reálný čas, kdy ke vstupu došlo. Nejedná se o vlaky plánované, ale o vlaky skutečně jedoucí. Pro výpočet je použit aritmetický průměr se zahrnutím nulových hodnot. Výsledkem je průměrný počet tras na daném úseku infrastruktury zvlášť pro každý druh dopravy během celého dne (24 hodin).

Sledované tratě jsou z hlediska dopravních proudů rozděleny logických do segmentů, které se dále skládají z jednotlivých podřízených hran (úseky mezi jednotlivými body železniční sítě). Tyto segmenty byly určeny na základě změn objemů přepravy v jednotlivých částech infrastruktury. V tabulce níže je vždy uvedena maximální hodnota z dat na podřízených hranách. Hodnoty jsou zaokrouhlovány od 0,21 včetně k vyššímu celému číslu.

Dopravní toky v síti

Úsek	Směr	Roční jízdní řád			Ad hoc Nákladní doprava	Celkem
		Nákladní doprava	Osobní doprava dálková	Osobní doprava regionální		
Břeclav přednádraží – Rohatec	tam	27	21	35	24	107
	zpět	28	21	41	24	114
Rohatec – Staré Město u Uherského Hradiště	tam	27	16	18	24	85
	zpět	28	17	18	24	87
Staré Město u Uherského Hradiště – Přerov přednádraží	tam	30	41	29	24	124
	zpět	30	42	33	24	129
Přerov osobní nádraží – Hranice na Moravě	tam	45	84	26	29	184
	zpět	45	75	33	33	186
Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí	tam	21	8	21	24	74
	zpět	21	8	18	18	65
Valašské Meziříčí – Horní Lideč	tam	13	8	26	15	62
	zpět	16	8	31	8	63
Hranice na Moravě – Ostrava Svinov	tam	43	73	47	31	194
	zpět	44	70	43	33	190
Ostrava Svinov – Bohumín Vrbice	tam	44	83	67	38	232
	zpět	43	79	64	36	222
Bohumín osobní nádraží – Český Těšín osobní nádraží ⁴	tam	30	38	54	24	146
	zpět	29	33	41	25	128
Český Těšín nákladní nádraží – Třinec	tam	32	32	26	24	114
	zpět	30	32	27	24	113
Třinec – Mosty u Jablunkova	tam	25	32	28	24	109
	zpět	25	28	27	24	104

V tabulce níže jsou uvedeny předpokládané dopravní proudy na třech společných hraničních bodech mezi Českou republikou a Slovenskem a na jednom hraničním bodě mezi Českou republikou a Rakouskem. Hodnoty byly zjištěny a rozděleny stejným způsobem jako dopravní toky v síti Správy železnic (viz tabulka výše) a uvádějí počty vlaků za hodinu v jednom směru. V případě, že je v tabulce uvedena hodnota 0,5, jedná se o jeden spoj za dvě hodiny v jednom směru. V případě, že na hraničním bodě neexistuje pravidelná intervalová doprava v určitém segmentu, je tato skutečnost v tabulce označena jako „Jednotlivé spoje.“ Dopravní toky do pohraničního bodu z obou stran státní hranice musí být totožné. V opačném případě je nutno vysvětlit důvod nesouladu.

Toky v hraničních bodech jsou koordinovány se sousedními provozovateli infrastruktury a byly schváleny na základě písemné komunikace.

⁴ Úsek odbočka Chotěbuz – Český Těšín je využíván také vlaky v relaci Albrechtice u Českého Těšína – Český Těšín, zatímco v opačném směru jsou tyto jízdy realizovány mimo řešenou infrastrukturu a neovlivňují analyzované dopravní toky.

Mezinárodní doprava v hraničních bodech

Hraniční bod	Roční jízdní řád			Ad hoc
	Nákladní doprava	Osobní doprava dálková	Osobní doprava regionální	Nákladní doprava
Břeclav – Hohenau (AT)	1	1	1	1
Lanžhot – Kúty (SR)	1	1	0,5	1
Horní Lideč – Lúky pod Makytou (SR)	0,5	0,5	1	Jednotlivé spoje
Mosty u Jablunkova – Čadca (SR)	1	1	0,5	1

4 Ověřování

Návrh této kapacitní strategie pro jízdní řád 2025 popisuje postupy plánování na síti Správy železnic. Cílem pilotního kapacitní strategie TTR je na redukovaném rozsahu sítě otestovat a vyhodnotit koncepci a způsob, jakými bude Správa železnic do budoucna přistupovat k tvorbě kapacitních strategií.

Konečná verze tohoto dokumentu byla konzultována se všemi zúčastněnými stranami a bude zveřejněna na webových stránkách Správy železnic a RNE.

Seznam obrázků

Obrázek 1 Klíčové principy TTR	3
Obrázek 2 Přehled kategorií DOK.....	10
Obrázek 3 Harmonogram průběhu plánování dočasného omezení kapacity	14
Obrázek 4 Schéma provozu dálkové osobní dopravy	21

Seznam map

Mapa 1 Rozsah kapacitní strategie 2025.....	7
Mapa 2 Rozšíření dostupné kapacity do roku 2025.....	9
Mapa 3 Využití propustnosti v roce 2023	20

Správa železnic, státní organizace
Odbor jízdního řádu
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

© 2023

Datum tisku
2023-03-29