



Analýza zpoždění vlaků osobní dopravy

14. prosinec 2025 až 7. únor 2026

Obsah

Seznam zkratk	4
Úvod	5
1 Metodika analýzy	6
1.1 Kódy narušení	6
1.2 Agregace dat, práce s linkami	7
1.3 Analýza linek s nepříznivými hodnotami zpoždění	7
2 Zpoždění v letech 2024 a 2025	8
2.1 Vlaky dopravního druhu Ex	9
2.2 Vlaky dopravního druhu Os	10
3 Souhrnné vyhodnocení	11
3.1 Hodnoty zpoždění podle druhů vlaků	11
3.2 Body s největšími sumami narušení	11
3.3 Čekání na přípoje v rámci čekacích dob (kód O3)	12
4 Dálková doprava – vlaky Ex	13
4.1 Základní charakteristika	13
4.2 Linka Ex1	14
4.3 Linka Ex2	16
4.4 Linka Ex3	18
4.5 Linka Ex4	20
4.6 Linka Ex5	22
4.7 Linka Ex6	24
4.8 Linka Ex7	26
4.9 Linka Ex32	28
4.10 Linka RJ Praha – Ostrava – (SK/PL)	30
4.11 Linka RJ Praha – Břeclav – (AT/SK)	32
5 Dálková doprava – vlaky R	34
5.1 Základní charakteristika	34
5.2 Linka R8	35
5.3 Linka R9	37
5.4 Linka R10	39
5.5 Linka R11	41
5.6 Linka R12	43
5.7 Linka R16	45
5.8 Linka R18	47
5.9 Linka R20	49
5.10 Linka R21	51
5.11 Linka R26	53
5.12 Linka R27	55
5.13 Linka R31	57

6	Regionální doprava	59
6.1	Základní charakteristika	59
6.2	Tratě KJŘ 028, 040 a 046, linka V51	60
6.3	Trať KJŘ 070, linka R43.....	62
6.4	Trať KJŘ 131, linka U5	64
6.5	Trať KJŘ 180, linka P3.....	66
6.6	Trať KJŘ 220, linka R49.....	68
6.7	Trať KJŘ 225 Horní Cerekev – Havlíčkův Brod.....	70
6.8	Trať KJŘ 240 Náměšť nad Oslavou – Jihlava	72
6.9	Trať KJŘ 241 Moravské Budějovice – Okříšky	74
6.10	Trať KJŘ 260 Letovice – Česká Třebová , na území Jihomoravského kraje linka S22	76
6.11	Trať KJŘ 261 Svitavy – Žďárec u Skutče	78
6.12	Trať KJŘ 341, linka Sp5.....	80
	Závěr	82
	Seznam grafů	83
	Seznam tabulek	83
	Seznam příloh	87

Seznam zkratk

IZS	integrovaný záchranný systém
JŘ	jízdní řád
KJŘ	knižní jízdní řád
SŽ	Správa železnic, státní organizace
ŽST	železniční stanice

Úvod

Zpoždění vlaků je společensky nežádoucí. Pravděpodobně nejvíce je vnímáno hledisko samotných cestujících, kteří očekávají, že do svého cíle přijedou včas. Dojde-li ke zpoždění, vzniká u cestujících nespokojenost, ovšem ještě horší situace nastává tehdy, když cestujícím ujede plánovaný přípoj. Další oblastí, která je zpožděními ovlivněna, je samotný železniční provoz. Zpožděný vlak spotřebovává kapacitu více nežli vlak jedoucí včas – jinými slovy: zpoždění je konzument kapacity. Zpožděný vlak totiž opouští svůj plánovaný slot, který pouze v některých případech dokáže využít vlak jiný. Další negativní efekt se projevuje u zpožděných vlaků s vyšší prioritou: pokud jsou tyto vlaky zpožděné, způsobují větší míru přenosu zpoždění na další (zpravidla méně prioritní) vlaky. V neposlední řadě četná zpoždění více zatěžují zaměstnance řídící provoz, kteří pak nemohou čteně vznikající konflikty vyřešit vždy optimálně.

Tato analýza se zaměřuje na systematicky vznikající zpoždění. Tímto nechceme snižovat význam zpoždění, která jsou způsobena jinými vlivy, jako jsou poruchy (na vozidlech i na infrastruktuře), živelní pohromy, nehodové či jiné mimořádné události a výluky. Naše zaměření na opakující se zpoždění tedy není všelékem, ale má přinejmenším potenciál zlepšit aspoň tu část vznikajících zpoždění, která je lépe predikovatelná.

Analýza má popisný charakter, cílem je zjistit hodnoty zpoždění a rozklíčovat jejich důvody, nikoliv nalézt řešení, jak vznikající zpoždění odstranit. Toto omezení je dáno zejména limitovaným časem, který byl na zpracování analýzy k dispozici: vyhodnocování bylo možné zahájit v průběhu měsíce února (s cílem nashromáždit dostatečně reprezentativní vzorek dat od začátku platnosti JŘ 2026), zároveň snahou bylo analýzu dokončit tak, aby její závěry mohly být uplatněny ještě pro sestavu jízdního řádu 2027.

Objem dat o zpožděních, která byla využita, je obrovský: za jeden den se v průměru jedná asi o 100 tisíc záznamů, přičemž jeden záznam představuje informace o hodnotách zpoždění jednoho vlaku v jednom bodě (zpravidla jsou to data z dopraven). Takový rozsah dat vede k potřebě pracovat pouze s agregovanými daty – zejména se proto zaměřujeme na data o jednotlivých linkách, a to pouze těch, u kterých bylo v prvním kroku vyhodnoceno, že tyto linky vykazují vyšší míru zpoždění (blíže viz kapitola „Metodika analýzy“).

1 Metodika analýzy

V této části vysvětlujeme postupy, které byly pro zpracování analýzy použity.

V analýze používáme veličiny medián, 1. kvartil, 3. kvartil, 1. až 9. decil. Výhodou těchto veličin (například oproti průměru) je to, že nejsou zatíženy případnými extrémními hodnotami.

Význam těchto veličin lze vysvětlit takto: budeme-li mít vzorek obsahující 100 údajů a tyto hodnoty uspořádáme vzestupně, pak medián odpovídá hodnotě, která je na 50. místě (polovina z počtu údajů), 1. kvartil na 25. místě (čtvrtina), 3. kvartil na 75. místě (tři čtvrtiny). Dále 1. decil odpovídá hodnotě, která je na 10. místě (jedna desetina z počtu údajů), 2. decil na 20. místě atd.

Při kvantifikaci zpoždění nevyužíváme veličinu „plnění jízdního řádu“, která představuje podíl případů, kdy zpoždění vlaku je do hodnoty 5 minut, k celkovému počtu případů. Takto nastavené kritérium je pro naše potřeby hrubé. Místo toho pracujeme přímo s hodnotami zpoždění a jejich přírůstky (narušení).

1.1 Kódy narušení

Dalším využívaným údajem jsou „kódy narušení“, které k přírůstkům zpoždění přiřazují provozní zaměstnanci. Protože s jednotlivými kódy v dalším textu pracujeme a vesměs z prostorových důvodů význam kódů nevysvětlujeme, uvádíme zde význam všech v současnosti používaných kódů:

- D0 Sestava jízdního řádu
- D1 Sestava vlaku provozovatelem dráhy
- D2 Závady v provozních procesech
- D3 Pořadí vlaků z důvodu chybného řízení provozu
- D4 Zpoždění zaviněné zaměstnanci provozu
- D5 Střežení pracoviště
- D6 Výluka dopravní služby
- D9 Dispozice provozovatele dráhy, dispečera řízení provozu

- K1 Pozdní doručení přepravních dokladů
- K2 Nakládka, vykládka
- K3 Prodloužení plánovaného pobytu, zvýšená frekvence cestujících
- K4 Úprava nákladu, zpoždění způsobené přepravovanou zásilkou
- K5 Dispozice dopravce
- K6 Zpoždění zaviněné obsluhou vlaku, komerčními zaměstnanci dopravce
- K9 Ostatní přepravní závady

- O0 Ihned nerozlišitelné důvody narušení (ostatní blíže nespecifikované události)
- O1 Vliv mimořádných událostí
- O2 Povětrnostní vlivy
- O3 Čekání na přípoj v rámci čekacích dob
- O4 Opatření státních orgánů
- O5 Zpoždění z jiných příčin na síti sousedního provozovatele
- O6 Zásah policie, IZS
- O7 Stávka
- O8 Pořadí vlaků (křižování, sled, předjíždění, provozní intervaly, následná mezidobí)
- O9 Obrat soupravy, hnacího vozidla, doprovodu vlaku

- S1 Vliv plánovaných výluk
- S2 Vliv nepředpokládaných výluk, pozdě zahájených a ukončených výluk
- S3 Omezení rychlosti z důvodu stavu koleje
- S7 Práce cizího právního subjektu
- S8 Zpoždění způsobené zaměstnanci infrastruktury SŽ a zhotovitele stavebních prací
- S9 Ostatní závady ve výlukové činnosti

- V0 Použití jiné řady železničního vozidla, nedodržení řazení podle JŘ
- V1 Sestava vlaku dopravcem

- V2 Technické závady osobních vozů
- V3 Technické závady nákladních vozů
- V4 Technické závady hnacích vozidel
- V5 Zpoždění zaviněné lokomotivní četou
- V9 Ostatní závady vozidel

- X1 Zpoždění následujícím provozovatelem dráhy
- X2 Zpoždění předchozím provozovatelem dráhy
- X3 Zpoždění způsobené přebírajícím dopravcem
- X4 Zpoždění způsobené předchozím dopravcem
- X5 Bombová hrozba, občanské nepokoje
- X6 Evidence ostatních událostí

- Z1 Vliv zabezpečovacího zařízení
- Z3 Vliv přejezdových zabezpečovacích zařízení
- Z4 Vliv sdělovacích zařízení
- Z5 Vliv napájení, závady napájení a zásobování elektrickou energií
- Z6 Porucha trakčního vedení
- Z7 Závady na železničním svršku a spodku
- Z8 Zpoždění zaviněné zaměstnanci infrastruktury
- Z9 Ostatní závady infrastruktury

1.2 Agregace dat, práce s linkami

Jak již bylo zmíněno v úvodu, analyzovaná data o zpožděních představují velký objem dat. Pro jejich zpracování a prezentaci byla nezbytná agregace. V kapitole 3 používáme zejména agregaci dat podle bodů, v dalších kapitolách je používána agregace podle linek a směrů.

Pro přiřazení vlaků k linkám byla využita data zadaná v žádostech ročního jízdního řádu 2026. Protože ne všechny vlaky jsou přiřazeny linkám, bylo v některých případech nezbytné zvolit náhradní řešení – ryze pro potřeby této analýzy jsme i ostatní vlaky přiřadili linkám, které jsme pracovním vytvořili. Východiskem pro označení těchto linek bylo zejména číslo tratě podle knižního jízdního řádu, popř. podle dopravce.

Tímto způsobem bylo identifikováno více než 300 linek. Jejich podrobnější analýzu bychom nepokládali za účelnou, proto jsme se zaměřili na ty linky, které jsou postiženy větší mírou zpoždění. Použitým kritériem byla hodnota zpoždění na úrovni 3. kvartilu – byly přitom vzaty v potaz veškeré zaznamenané hodnoty zpoždění v dopravách u dané linky. Tímto způsobem bylo možné identifikovat problémové situace, které se týkají například pouze části trasy anebo pouze jednoho směru.

Byly tedy podrobněji analyzovány ty linky, které vykazovaly **hodnoty zpoždění na úrovni 3. kvartilu o velikosti 4 minuty nebo více**. Takto bylo vybráno 22 linek dálkové dopravy a 11 linek regionální dopravy.

1.3 Analýza linek s nepříznivými hodnotami zpoždění

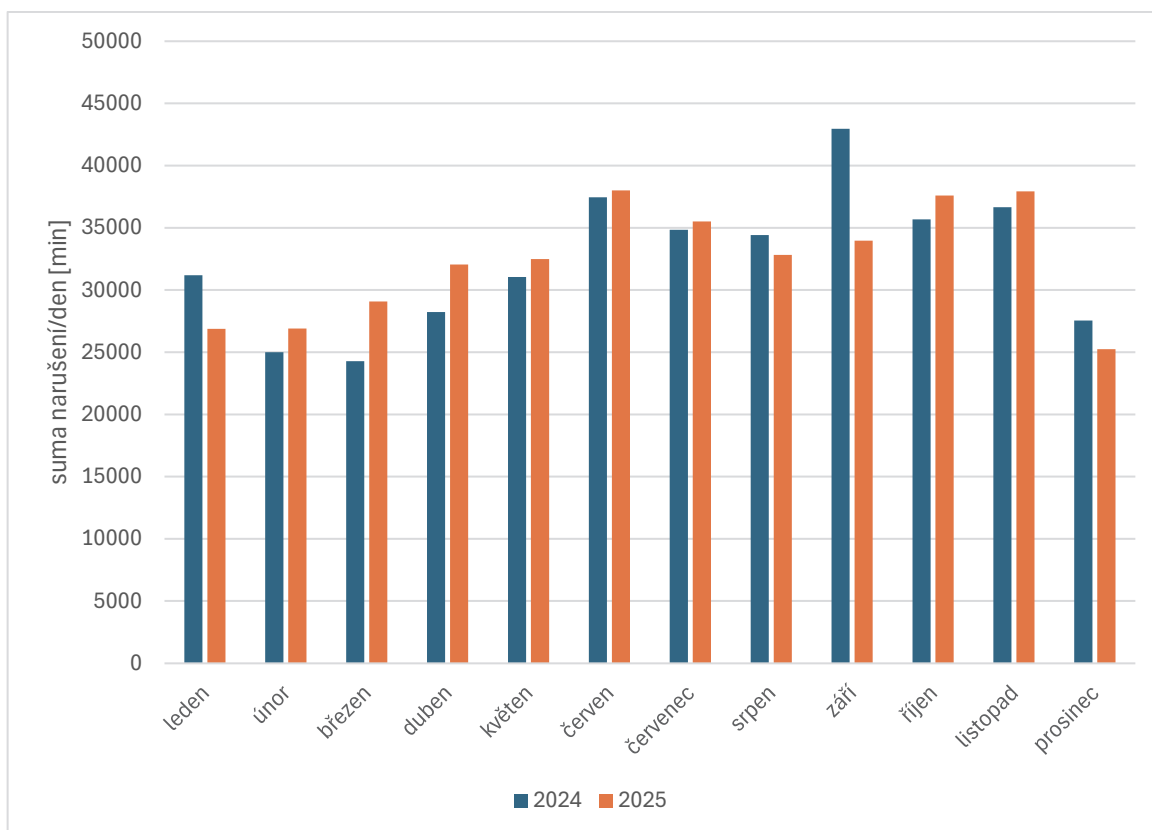
Samostatně jsou analyzovány jednotlivé směry. Dále je popis strukturován obvykle do tří tabulek:

- průběh zpoždění v trase – jsou uvedeny hodnoty zpoždění ve významnějších stanicích a hodnoty zpoždění na úrovni 1. až 9. decilu (včetně mediánu) a hodnoty průměrné
- dominantní kódy narušení – jsou uvedeny nejvíce zastoupené kódy narušení a k nim body, kde tato narušení nejvíce vznikají (procentuální hodnoty jsou vztaženy k celkové hodnotě narušení příslušného směru)
- dominantní místa se vznikem zpoždění – jsou uvedeny nejvíce zastoupené body (popř. úseky), kde vznikají narušení, dále jsou doplněna narušení, která se zde nejvíce vyskytují (i v tomto případě procentuální hodnoty jsou vztaženy k celkové hodnotě narušení příslušného směru)

2 Zpoždění v letech 2024 a 2025

Účelem této kapitoly je představit veličiny popisující zpoždění v delším období a uvést tak podrobněji analyzované období od změny jízdního řádu v prosinci 2025 do začátku února 2026, které je naplní dalších kapitol, do širšího kontextu.

V následujícím grafu jsou zobrazeny průměrné denní sumy narušení za jednotlivé měsíce let 2024 a 2025. Z grafu je zřejmý obdobný vývoj v průběhu obou sledovaných roků. Nižší hodnoty v prosinci až únoru a částečně v březnu lze vysvětlit zejména nižšími hodnotami kódu S1 (vliv plánovaných výluk). Nejvyšší hodnota, zaznamenaná v září 2024, výrazně převyšující ostatní, souvisí s tehdejšími povodněmi.



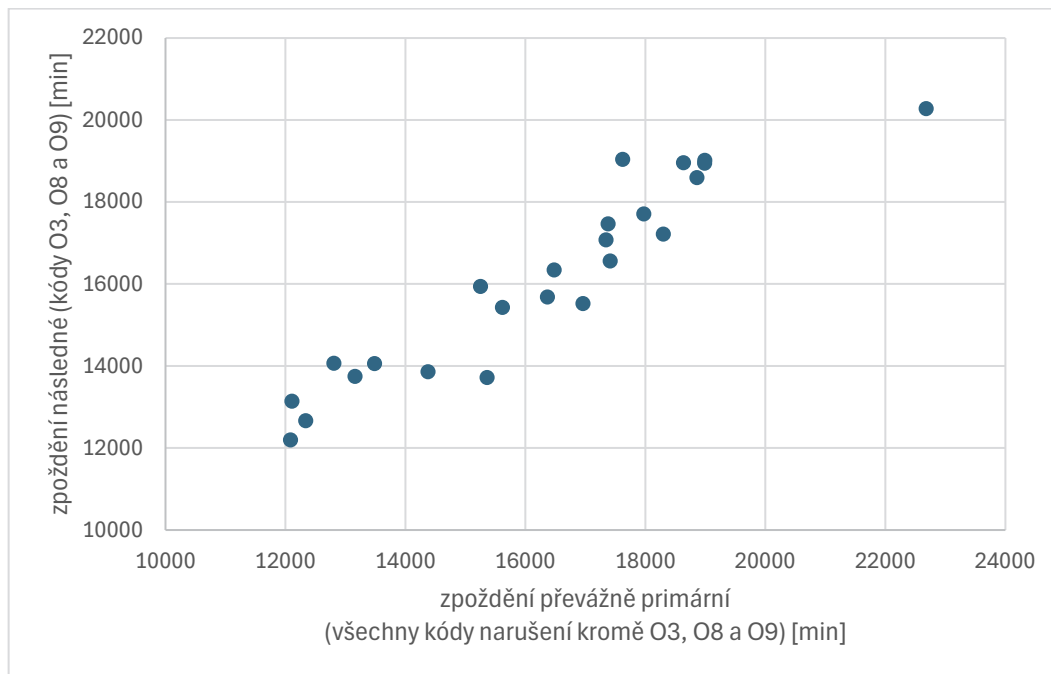
Graf 1. Průměrné denní sumy narušení za jednotlivé měsíce 2024 a 2025

Kódy narušení způsobující nejvyšší podíl zaznamenaných zpoždění jsou uvedeny v tabulce 1 a jsou uspořádány sestupně. Přestože je celkem evidováno cca 50 kódů narušení, je zřejmé, že některé kódy narušení se vyskytují výrazně častěji. V tabulce je zapsáno 7 nejčastějších kódů, které mají v součtu podíl 81 % na celkové sumě evidovaných narušení.

Tabulka 1. Nejčastější kódy narušení pro vlaky osobní dopravy celkem

kód	četnost
O8	26 %
O3	16 %
S1	12 %
V1	10 %
O9	7 %
O5	6 %
K3	4 %

Zajímavé je sledování některých kódů narušení seskupených podle věcného významu: například kódy O8, O3 a O9 mají povahu následných zpoždění, tj. vznikají zpravidla teprve v návaznosti na zpoždění jiná. Jejich součet činí právě 50 %. Dále je u těchto kódů zřejmá silná korelace s kódy narušení, které mají charakter primárního zpoždění. Na následujícím grafu je zaznamenána souvislost mezi sumou narušení kódů představujících primární zpoždění (vodorovná osa) a sumou narušení kódů O8, O3 a O9, a to opět pro jednotlivé měsíce let 2024 a 2025. Bod, který je nejvíce vpravo, odpovídá měsíci září 2024 (již zmiňované povodně).



Graf 2. Souvislost mezi primárními a následnými zpožděními

Již výše bylo uvedeno, že následná zpoždění tvoří právě 50 % celkové sumy narušení. To tedy současně znamená, že každá 1 minuta primárního zpoždění v průměru způsobí další 1 minutu následného zpoždění. Je třeba zdůraznit, že se jedná se o průměrnou závislost: například zpoždění osobního vlaku jedoucího po málo zatížené trati bez návazných vlaků nemusí vyvolat žádné následné zpoždění, naproti tomu dálkový vlak s dlouhou trasou a vyšší prioritou může zapříčinit následná zpoždění výrazně vyšší.

Další skupinou jsou kódy představující závady na vozidlech (V2 a V4) a na infrastruktuře (Z). Suma narušení odpovídajících těmto kódům je 5 %. Dále kódy O1 a O2 rovněž mají v součtu podíl 5 %.

2.1 Vlaky dopravního druhu Ex

Pokud se zaměříme pouze na vlaky dopravního druhu Ex, pak nejčastější kódy narušení jsou oproti souhrnu za všechny vlaky odlišné, viz následující tabulka. Zde uvedené kódy mají v součtu podíl 72 % na celkové sumě evidovaných narušení těchto vlaků.

Tabulka 2. Nejčastější kódy narušení pro vlaky dopravního druhu Ex

kód	četnost
O5	21 %
S1	18 %
O8	16 %
O1	7 %
O9	5 %
V1	5 %

Nejčastější kód narušení je O5, je logické vysoké zastoupení, protože většina vlaků druhu Ex je mezinárodních. Dále na třetím místě je kód O8, jeho podíl je oproti sumárním hodnotám za všechny vlaky nižší, což lze vysvětlit tím, že vlaky Ex mají vysokou prioritu v operativním řízení. V tabulce se nevyskytuje kód O3, neboť vlaky Ex čekají na přípoje méně nežli ostatní druhy vlaků.

2.2 Vlaky dopravního druhu Os

Pokud se jedná o vlaky na opačném konci spektra, tj. dopravního druhu Os, pak nejčastější kódy narušení jsou v následující tabulce. Zde uvedené kódy mají v součtu podíl 74 % na celkové sumě evidovaných narušení vlaků Os.

Tabulka 3. Nejčastější kódy narušení pro vlaky dopravního druhu Os

kód	četnost
O8	31 %
O3	26 %
S1	12 %
K3	5 %

V tomto případě je nejčastějším kódem O8, to je pochopitelné vzhledem k nižší prioritě těchto vlaků v operativním řízení. Rovněž vyšší hodnota O3 vyplývá z čtenějšího čekání těchto vlaků na přípoje.

3 Souhrnné vyhodnocení

V této a následujících kapitolách je již analyzováno období ročního jízdního řádu 2026.

3.1 Hodnoty zpoždění podle druhů vlaků

Hodnoty zpoždění na jednotlivých tratích podle jednotlivých druhů vlaků jsou patrné z map, které jsou obsahem přílohy A. Klíčem rozdělení jsou dopravní druhy vlaků, proto zde použité rozdělení není zcela v souladu s rozdělením vlaků podle linek v dálkové dopravě. Zejména na mapách pro druh vlaků Ex a R je třeba upozornit na skutečnost, že některé vlaky linek dálkové dopravy mají v JŘ 2026 rozdílný dopravní a komerční druh vlaku. Příkladem je linka R15 nebo R18, které jsou z hlediska komerčního druhu vedeny jako R, ale z hlediska dopravního druhu jako Ex. Proto např. na mapě pro vlaky R nejsou ohodnoceny úseky Česká Třebová – Zábřeh na Moravě, Staré Město u U.H. – Luhačovice nebo Ústí nad Labem – Cheb.

Zároveň je zřejmé, že tento mapový popis je poměrně hrubý, slouží pouze pro základní orientaci, pro podrobnější seznámení jsou v této analýze provedeny další rozborů.

3.2 Body s největšími sumami narušení

Při porovnání narušení podle bodů je jednoznačně nejvyšší sumy narušení dosaženo v ŽST Praha hlavní nádraží. Suma narušení zde odpovídá 4 % ze všech narušení evidovaných v síti. V žádném jiném dalším bodě nejsou narušení takto vysoká, podíl na sumě narušení za celou síť je v dalších bodech maximálně okolo 1 %. Body, kde tento podíl je větší než 1 %, jsou Bohumín, Havlíčkův Brod, Kolín, Olomouc hl. n., Plzeň hl. n. a Ústí nad Labem hl. n.

Logicky se jedná o místa, kde je vysoký rozsah dopravy. Zároveň však vysokým rozsahem dopravy nelze vysoké sumy vždy vysvětlit, viz například ŽST Havlíčkův Brod, kde je velmi vysoké zastoupení kódu O3 nebo Bohumín s vysokým podílem kódu V1. Jde tak zejména o velké uzly, ve kterých kromě vysokého rozsahu dopravy hraje zásadní roli množství přestupních vazeb (kód narušení O3), nebo kde vznikají, zanikají a zpracovávají se vlaky (kódy narušení O9 a V1), anebo kde dochází ke křížení více směrů (kód O8).

Tabulka 4. Body, které se nejvýznamněji podílejí na celkové sumě narušení

místo	podíl na celku	nejčastější kódy narušení (podíly narušení v daném bodě)
Bohumín	1 %	V1 (38 %), O3 (24 %)
Havlíčkův Brod	1 %	O3 (56 %)
Kolín	1 %	O3 (25 %), O8 (24 %)
Olomouc hl. n.	1 %	O3 (50 %)
Plzeň hl. n.	1 %	O3 (30 %), O8 (27 %)
Praha hl. n.	4 %	O8 (35 %), O9 (15 %)
Ústí nad Labem hl. n.	1 %	O3 (41 %), O5 (17 %)

3.3 Čekání na přípoje v rámci čekacích dob (kód O3)

V následující tabulce jsou uvedeny stanice s vysokou hodnotou kódu narušení O3. Jedná se o denní sumy, a to na úrovni 3. kvartilu. Z této tabulky však nevyplývá, kterých vlaků se narušení týká. Podrobnější představu o tom, kterých relací se tato problematika týká, včetně rozlišení toho, které směry jsou původcem tohoto druhu narušení a které směry jsou zpožděními postiženy, poskytuje mapa v příloze B.

Tabulka 5. Body, které se nejvýznamněji podílejí na narušeních O3

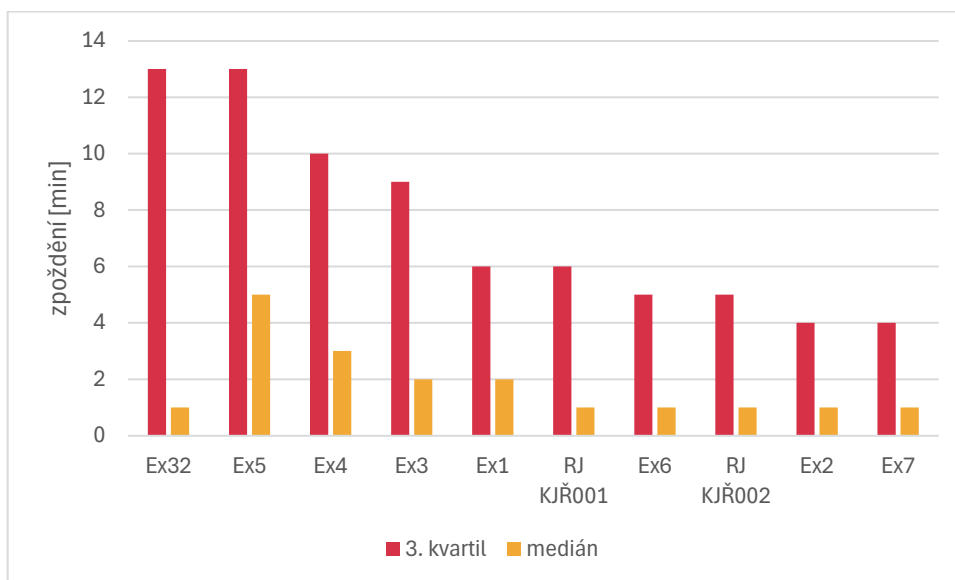
místo	denní narušení O3 na úrovni 3. kvartilu [min]		
Břeclav	16	Most	21
Čerčany	40	Neratovice	43
Děčín	16	Nezamyslice	29
Domažlice	37	Nymburk hl. n.	23
Havlíčkův Brod	92	Nýřany	21
Horažďovice předměstí	45	Olomouc hl. n.	66
Chlumeck nad Cidlinou	32	Opava východ	24
Choceň	56	Ostoměř	29
Karlovy Vary	24	Pardubice hl. n.	18
Kojetín	101	Protivín	24
Kutná Hora hl. n.	47	Skalice nad Svitavou	21
Letovice	32	Stará Paka	33
Lovosice	43	Staré Město u Uh. Hr.	29
Milotice nad Opavou	19	Starkoč	59
Mladá Boleslav hl. n.	28	Svitavy	45
Moravany	29	Trutnov	44
		Ústí nad Labem hl. n.	61
		Ústí nad Labem západ	33
		Veselí nad Lužnicí	17

4 Dálková doprava – vlaky Ex

4.1 Základní charakteristika

Rozdělení podle kódů narušení: velmi vysoký podíl narušení tvoří O5 – 28 %. Druhým nejčastějším kódem je O8 – 16 %. Následuje S1 – 9 %. Závady na vozidlech (V2 a V4) činí 8 %, V1 – 7 %.

V následujícím grafu jsou znázorněny hodnoty zpoždění za jednotlivé linky, které překročily limitní hodnotu zpoždění 4 minuty (blíže viz kapitola Metodika analýzy). Linky jsou seřazeny sestupně podle hodnoty zpoždění na úrovni 3. kvartilu.



Graf 3. Základní charakteristiky zpoždění linek Ex

V další části této kapitoly následuje podrobný rozbor těchto linek.

4.2 Linka Ex1

Linka Ex1 zahrnuje mezinárodní vlaky z/do Polska buď přes hraniční přechod Petrovice u K. st.hr. (1 pár), nebo přes přechod Bohumín st.hr. (3 páry), dále vlaky směr Slovensko přes přechod Mosty u Jablunkova st.hr. (3 páry relace Praha–Žilina, 5 párů rychlíků relace Ostrava-Svinov–Žilina), a také vnitrostátní vlaky (1 pár) relace Návší–Praha.

Sudý směr (PL/SK > Bohumín > Praha)

Je zřejmá vyšší úroveň zpoždění u vlaků jedoucích přes hraniční přechod Petrovice u K. Nárůst zpoždění v úseku Bohumín – Ostrava-Svinov a Hranice na Moravě – Česká Třebová.

Tabulka 6. Průběh zpoždění v trase – Ex1, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr	
Petrovice u K.st.hr.	0,0	1,0	1,0	1,0	2,5	4,0	7,0	8,0	27	14	
Bohumín st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,8	1,0	3,0	11	23	53	18	
Mosty u Jabl.st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	3,6	
Bohumín os.n.	o	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	18	8,6
Bohumín os.n.	o	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	16	8,0
Ostrava hl.n.	o	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,2	15	7,3
Ostrava hl.n.	o	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	5,0	8,0	15	6,8
Ostrava-Svinov	o	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	4,0	6,0	8,0	15	6,8
Ostrava-Svinov	o	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	9,0	20	8,5
Hranice na Moravě	o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	7,0	19	7,0
Hranice na Moravě	o	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	8,0	18	7,4
Olomouc hl.n.	o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	10	20	8,0
Olomouc hl.n.	o	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	19	7,7
Zábřeh na Moravě	o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	11	21	8,1
Zábřeh na Moravě	o	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	13	28	10
Česká Třebová	o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	7,0	11	21	8,5
Česká Třebová	o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	8,0	13	28	10
Pardubice hl.n.	o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	5,0	10	19	7,7
Pardubice hl.n.	o	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	5,0	10	20	8,4
Kolín	o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	10	21	7,9
Kolín	o	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	5,0	10	21	8,5
Praha-Libeň	o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	7,0	18	6,5
Praha-Libeň	o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	8,0	20	7,0
Praha hl.n.	o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	8,0	20	7,0

Tabulka 7. Dominantní kódy narušení – Ex1, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O5	53 %	zpoždění ze Slovenska/Polska
S1	9 %	

Tabulka 8. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex1, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Bohumín	8 %	V1, V2 a V4 (v součtu 6 %)

Lichý směr (Praha > Bohumín > PL/SK)

Výraznější zpoždění již z výchozí stanice, dále v trase bez výraznějších výkyvů.

Tabulka 9. Průběh zpoždění v trase – Ex1, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,6	7,0
Praha-Libeň	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	6,4
Praha-Libeň	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	7,1
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,6	3,0	4,0	9,0	6,5
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	9,4	6,8
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	12	7,3
Pardubice hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	13	8,2
Česká Třebová	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	6,0	15	8,3
Česká Třebová	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	14	8,8
Zábřeh na Moravě	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	5,0	7,0	15	9,1
Zábřeh na Moravě	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	14	10
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,2	9,0	16	9,2
Olomouc hl.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,8	15	8,7
Hranice na Moravě	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	7,0	10	17	9,3
Hranice na Moravě	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,2	10	21	10
Ostrava-Svinov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	5,0	8,0	18	8,3
Ostrava-Svinov	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	8,0	14	7,3
Ostrava hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	14	7,1
Ostrava hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	14	6,8
Bohumín os.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	13	6,5
Bohumín os.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	8,0	18	8,1
Bohumín st.hr.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	11	32	12
Petrovice u K.st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	7,0	22	14
Mosty u Jabl.st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,0	13	5,8

Tabulka 10. Dominantní kódy narušení – Ex1, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	20 %	Praha hl.n. (6 %)
O9	19 %	
O3	12 %	
S1	12 %	Lipník nad Bečvou (5 %)

Tabulka 11. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex1, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl.n.	13 %	O8 (6 %)
Bohumín	25 %	O9 (11 %), V1 (6 %)

4.3 Linka Ex2

Linka Ex2 zahrnuje mezinárodní vlaky směr Slovensko přes hraniční přechod Horní Lideč st.hr. v rozsahu 7 párů vlaků, a také vnitrostátní vlaky (1 pár) relace Vsetín–Praha a 1 pár relace Praha hl.n. – Pardubice hl.n.

Sudý směr (SK > Horní Lideč > Praha)

Vyšší hodnoty zpoždění v trase do Olomouce.

Tabulka 12. Průběh zpoždění v trase – Ex2, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Horní Lideč st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	2,6
Horní Lideč o	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	9,0	3,3
Horní Lideč	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	10	3,8
Hranice na Moravě o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	3,0
Hranice na Moravě	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,2	5,0	7,0	10	4,8
Olomouc hl.n. o	0,0	0,0	0,1	2,0	3,0	5,0	7,9	11	14	6,1
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,2	7,0	10	15	5,9
Zábřeh na Moravě o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	11	4,2
Zábřeh na Moravě	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	6,0	11	4,6
Česká Třebová o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	11	4,0
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	11	4,0
Pardubice hl.n. o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	2,2
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	2,9
Kolín o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	6,0	3,1
Kolín	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	7,0	3,8
Praha-Libeň o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1	2,3
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	5,0	2,8
Praha hl.n. o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	5,0	2,8

Tabulka 13. Dominantní kódy narušení – Ex2, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
S1	18 %	Drahotuše (7 %)
O5	17 %	zpoždění ze Slovenska
V4	17 %	
O8	12 %	

Tabulka 14. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex2, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Česká Třebová	6 %	S1 a O3 (v součtu 2 %)

Lichý směr (Praha > Horní Lideč > SK)

Průběh zpoždění v trase bez výraznějších výkyvů.

Tabulka 15. Průběh zpoždění v trase – Ex2, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	8,0	5,6
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	7,7	4,7
Praha-Libeň	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	8,0	5,5
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,4	7,7	4,5
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,4	7,7	4,6
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,8	1,0	2,0	3,0	5,0	10	5,6
Pardubice hl.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	7,0	11	6,9
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	4,0	6,0	10	6,5
Česká Třebová	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	11	7,0
Zábřeh na Moravě	0,0	1,0	1,0	2,0	2,5	4,0	5,0	7,0	11	7,4
Zábřeh na Moravě	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	5,0	7,0	12	7,5
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	8,0	14	7,0
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	9,0	6,2
Hranice na Moravě	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,6	15	6,9
Hranice na Moravě	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	6,0	15	7,2
Horní Lideč	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0	4,4
Horní Lideč	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	8,0	5,0
Horní Lideč st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	7,1	4,6

Tabulka 16. Dominantní kódy narušení – Ex2, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	27 %	
S1	19 %	Lipník nad Bečvou (7 %)

Tabulka 17. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex2, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	15 %	O8 (6 %)

4.4 Linka Ex3

Linka Ex3 zahrnuje mezinárodní vlaky relace Praha hl.n. (příp. Brno hl.n.) – Rakousko přes hraniční přechod Břeclav st.hr., dále vlaky relace Praha hl.n. (příp. Brno hl.n. nebo Břeclav) – Slovensko (resp. Maďarsko) přes přechod Lanžhot st.hr., přičemž 5 vlaků je vedeno mimo ŽST Praha hl.n. do ŽST Praha-Holešovice a dále směr Německo (na trati 090 jako linka Ex5). Linka zahrnuje také vnitrostátní vlaky, tj. 1 pár relace Břeclav–Praha a 1 pár relace Brno–Praha.

Sudý směr (AT/SK > Břeclav > Praha)

Výraznější zpoždění na vstupu do ČR, a to jak z Rakouska, tak ze Slovenska. V průběhu trasy dochází k mírnému odbourávání zpoždění.

Tabulka 18. Průběh zpoždění v trase – Ex3, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Břeclav st.hr.	0,4	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	9,0	12	21	10
Lanžhot st.hr.	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	12	25	8,9
Břeclav os.n.	0,0	1,0	2,0	4,0	5,0	6,0	9,0	13	25	10
Břeclav os.n.	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	12	24	10
Brno hl.n.	0,0	1,0	2,0	2,0	4,0	7,0	9,0	13	25	10
Brno hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	7,0	12	24	10
Česká Třebová	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	10	16	29	12
Česká Třebová	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	10	17	31	12
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	7,0	14	28	10
Pardubice hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	8,0	14	30	11
Kolín	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	9,0	15	31	11
Kolín	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	8,0	15	30	11
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	6,0	12	30	10
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	12	31	10
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	13	33	10
Praha-Holešovice	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	4,0	8,0	12	31	10

Tabulka 19. Dominantní kódy narušení – Ex3, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O5	54 %	zpoždění ze Slovenska/Rakouska
O8	9 %	

Tabulka 20. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex1, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Břeclav	6 %	V1 (2 %)

Lichý směr (Praha > Břeclav > AT/SK)

Nejvyšší hodnoty zpoždění na úrovni mediánu jsou při příjezdu do ŽST Brno hl. n. Dále je zřejmé, že vlaky jedoucí z Prahy-Holešovic (přijíždějící z Německa) mají vyšší úroveň zpoždění. Citelné zpoždění je však i na odjezdu z Prahy hl. n.

Tabulka 21. Průběh zpoždění v trase – Ex3, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha-Holešovice	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	11	19	41	15
Praha hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	8,2	20	8,6
Praha-Libeň	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	10	24	9,4
Praha-Libeň	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	10	24	9,2
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	10	26	9,3
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	10	28	10
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	10	27	10
Pardubice hl.n.	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	6,0	11	29	11
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	8,8	26	9,0
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	10	25	9,3
Brno hl.n.	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	10	16	30	13
Brno hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	14	29	12
Břeclav os.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	8,0	14	30	12
Břeclav os.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	6,0	13	27	11
Břeclav st.hr.	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	9,0	15	33	12
Lanžhot st.hr.	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	10	25	9,0

Tabulka 22. Dominantní kódy narušení – Ex3, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
S1	15 %	
O8	14 %	

Tabulka 23. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex3, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Česká Třebová	7 %	S1 a O3 (v součtu 4 %)
Břeclav	15 %	V1 a O3 (v součtu 9 %)

4.5 Linka Ex4

Linka Ex4 zahrnuje mezinárodní vlaky relace Rakousko – Polsko přes hraniční přechod Břeclav st.hr. (6 párů), dále vlaky relace Slovensko (Maďarsko) – Polsko přes přechod Lanžhot st.hr. (1 pár), přičemž ve směru do/z Polska jsou z toho vedeny 3 páry vlaků přes hraniční přechod Bohumín st.hr. a 4 páry přes přechod Petrovice u Karviné st.hr.

Sudý směr (AT/SK > Břeclav > Bohumín > PL)

Výraznější zpoždění na vstupu do ČR, a to jak z Rakouska, tak ze Slovenska. Postupně dochází k odbourávání zpoždění, avšak v Bohumíně nastává výraznější nárůst.

Tabulka 24. Průběh zpoždění v trase – Ex4, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Lanžhot st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	3,0	3,5	9,0	17	7,6
Břeclav st.hr.	0,0	1,0	1,7	3,0	3,0	4,0	6,0	9,0	14	6,5
Břeclav os.n.	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	10	16	7,6
Břeclav os.n.	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	7,8	13	6,4
Přerov os.n.	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,6	5,0	8,0	14	6,5
Přerov os.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	15	6,6
Hranice na Moravě	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	10	16	7,0
Hranice na Moravě	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	9,0	16	7,3
Ostrava-Svinov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	7,0	15	5,9
Ostrava-Svinov	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,7	8,0	15	6,4
Ostrava hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	5,0	8,0	16	6,4
Ostrava hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,7	7,0	16	6,1
Bohumín os.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	15	6,1
Bohumín os.n.	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	7,0	11	20	9,0
Bohumín st.hr.	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	7,0	11	18	9,1
Petrovice u K.st.hr.	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	6,0	11	22	8,5

Tabulka 25. Dominantní kódy narušení – Ex4, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O5	41 %	zpoždění ze Slovenska/Rakouska
S1	10 %	

Tabulka 26. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex4, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Břeclav	8 %	O3 a K5 (v součtu 5 %)
Bohumín	18 %	V1 (13 %)

Lichý směr (PL > Bohumín > Břeclav > AT/SK)

Výrazný nárůst zpoždění na úrovni mediánu v Bohumíně, postupně směrem k Břeclavi se toto zpoždění snižuje.

Tabulka 27. Průběh zpoždění v trase – Ex4, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Petrovice u K.st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	12	26	8,5
Bohumín st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,2	7,0	15	30	14
Bohumín os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	14	26	12
Bohumín os.n.	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	9,0	13	18	33	16
Ostrava hl.n.	0,0	1,0	3,0	5,0	7,0	10	13	18	33	16
Ostrava hl.n.	0,0	1,0	3,0	5,0	7,0	10	13	18	34	16
Ostrava-Svinov	0,0	1,0	3,0	5,0	7,0	10	13	18	35	16
Ostrava-Svinov	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	10	13	18	35	17
Hranice na Moravě	0,0	1,0	1,0	3,0	6,0	9,0	11	16	34	15
Hranice na Moravě	1,0	1,0	1,0	3,0	6,0	9,0	11	16	35	15
Břeclav os.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	8,0	15	36	13
Břeclav os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	10	29	11
Břeclav st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	8,0	22	7,7
Lanžhot st.hr.	0,0	1,0	1,0	2,0	4,5	7,0	9,0	11	35	12

Tabulka 28. Dominantní kódy narušení – Ex4, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O5	48 %	zpoždění ze Slovenska/Polska
V1	15 %	Bohumín (14 %)

Tabulka 29. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex4, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Bohumín	23 %	V1 (14 %)
Břeclav	8 %	O3 a K5 (v součtu 5 %)

4.6 Linka Ex5

Linka Ex5 zahrnuje mezinárodní vlaky relace Praha – Německo (příp. Dánsko, Švýcarsko) přes hraniční přechod Děčín st.hr. (10 párů vlaků), přičemž 15 vlaků je výchozích/končících v ŽST Praha hl.n., a dalších 5 vlaků je vedeno mimo ŽST Praha hl.n. ve směru Rakousko/Slovensko (v úseku Praha-Holešovice – Břeclav jako linka Ex3).

Sudý směr (Praha > Děčín > DE)

Již na odjezdu z výchozí stanice je linka zatížena zpožděním, které se dále navyšuje, zejména vlivem výlukové činnosti (S1).

Tabulka 30. Průběh zpoždění v trase – Ex5, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	14	6,3
Praha-Holešovice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,2	14	6,1
Praha-Holešovice	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	17	6,8
Kralupy nad Vltavou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	3,0	7,0	18	6,5
Kralupy nad Vltavou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	3,0	7,0	18	6,7
Roudnice nad Labem	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	12	22	10
Roudnice nad Labem	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	12	22	10
Lovosice	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	11	14	26	12
Lovosice	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	11	15	26	12
Ústí n.L.hl.n.os.n.	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	10	15	26	12
Ústí n.L.hl.n.os.n.	1,0	2,0	3,6	5,0	6,0	8,2	11	16	27	13
Děčín hl.n.	0,0	1,0	3,0	4,0	5,0	8,0	11	15	28	12
Děčín hl.n.	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	10	15	28	12
Děčín st.hr.	0,0	0,0	2,0	3,0	5,0	6,0	9,0	14	26	11

Tabulka 31. Dominantní kódy narušení – Ex5, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
S1	19 %	úsek Kralupy n. Vlt. – Ústí n. L., nejvíce Roudnice n. L. (3 %)
O8	11 %	

Tabulka 32. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex5, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	14 %	O8 a O9 (v součtu 7 %)
Děčín hl. n.	8 %	O3 a K5 (v součtu 5 %)

Lichý směr (DE > Děčín > Praha)

Již na vjezd do ČR je linka zatížena výrazným zpožděním, to se dále navyšuje, mj. vlivem výlukové činnosti.

Tabulka 33. Průběh zpoždění v trase – Ex5, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Děčín st.hr.	0,0	0,0	0,0	1,2	4,0	7,0	11	15	28	12
Děčín hl.n.	o 0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	7,0	11	16	28	13
Děčín hl.n.	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	12	18	31	13
Ústí n.L.hl.n.os.n.	o 1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	13	20	33	14
Ústí n.L.hl.n.os.n.	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	10	14	21	33	15
Lovosice	o 0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	8,0	12	18	32	13
Lovosice	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	8,0	12	19	31	13
Roudnice nad Labem	o 1,0	2,4	4,0	5,0	8,0	11	16	22	36	16
Roudnice nad Labem	1,0	2,0	4,0	5,0	7,5	11	16	21	37	16
Kralupy nad Vltavou	o 0,0	2,0	3,0	5,0	7,0	10	15	22	38	16
Kralupy nad Vltavou	0,0	2,0	3,0	5,0	7,0	10	16	23	39	16
Praha-Holešovice	o 0,0	0,0	2,0	4,0	7,0	11	16	25	43	17
Praha-Holešovice	0,0	0,0	2,0	4,0	7,0	13	17	26	43	17
Praha hl.n.	o 0,0	1,0	2,0	5,0	8,0	13	17	27	43	18

Tabulka 34. Dominantní kódy narušení – Ex5, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O5	63 %	zpoždění na příjezdu z Německa
V4	10 %	Děčín hl. n. (5 %)

Tabulka 35. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex5, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Děčín hl. n.	9 %	V4 a V1 (v součtu 8 %)
Roudnice n. L.	8 %	S1 (4 %)

4.7 Linka Ex6

Linka Ex6 zahrnuje 7 párů mezinárodních vlaků relace Praha – Mnichov (resp. Schwandorf) přes hraniční přechod Česká Kubice st.hr. a dále 22 vnitrostátních vlaků relace Praha – Plzeň – Cheb, z nichž 1 pár je provozován v relaci Bohumín – Františkovy Lázně, 1 pár v relaci Ostrava – Karlovy Vary, 2 páry v relaci Praha–Plzeň a 1 spoj v relaci Plzeň–Cheb.

Sudý směr (Praha > Plzeň > Cheb / Domažlice > DE)

Zpoždění narůstá především v úseku Plzeň – Česká Kubice, v důsledku jednokolejného provozu a vysokých zpoždění vlaků linky Ex6 v opačném směru. Není analyzován úsek z Chebu do Karlových Varů.

Tabulka 36. Průběh zpoždění v trase – Ex6, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	8,0	3,7
Beroun os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	6,0	2,8
Beroun os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	7,0	2,8
Plzeň hl.n.os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	5,0	2,6
Plzeň hl.n.os.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	10	4,6
Planá u Mar. Lázní	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,2	10	4,0
Planá u Mar. Lázní	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	10	3,8
Mariánské Lázně	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	9,1	4,1
Mariánské Lázně	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	4,1
Cheb	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	13	5,3
Cheb	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,2	3,0	7,6	18	6,3
Františkovy Lázně	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	3,0	6,0	10	3,9
Nýřany	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	8,0	3,6
Nýřany	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	4,4
Holýšov	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	4,1
Holýšov	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	9,0	4,4
Domažlice	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	6,0	10	4,9
Domažlice	0,0	0,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	9,0	12	5,9
Česká Kubice	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	9,0	13	6,0
Česká Kubice	0,0	1,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	10	14	6,9
Č.Kubice st.hr.	0,0	1,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	10	14	6,9

Tabulka 37. Dominantní kódy narušení – Ex6, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	41 %	úsek Plzeň – Č. Kubice (19 %)

Tabulka 38. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex6, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	15 %	O8, K3 a V1 (v součtu 7 %)
Plzeň hl. n.	20 %	V1 a O3 (v součtu 11 %)
Domažlice	8 %	O8 (8 %) – křižování s protijedoucím vlakem linky Ex6)

Lichý směr (DE > Domažlice / Cheb – Plzeň – Praha)

Již na vjezdu do ČR v České Kubici je linka zatížena výrazným zpožděním, z Plzně je toto zpoždění rozmělněno nízkými hodnotami zpoždění, která přísluší vlakům jedoucím z Chebu.

Není analyzován úsek z Karlových Varů do Chebu.

Tabulka 39. Průběh zpoždění v trase – Ex6, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Č.Kubice st.hr.	2,0	4,0	5,0	7,0	8,0	13	18	24	45	17
Česká Kubice	1,0	3,0	5,0	7,0	8,0	13	18	24	45	17
Česká Kubice	2,0	4,0	5,0	7,0	9,0	13	21	25	45	18
Domažlice	2,0	4,0	5,0	7,0	8,5	13	21	25	44	18
Domažlice	2,0	4,0	5,3	7,0	9,0	13	21	25	44	18
Holýšov	2,0	4,0	6,0	7,4	10	14	22	25	45	19
Holýšov	3,0	4,0	6,0	8,0	10	14	22	25	47	19
Františkovy Lázně	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,4	4,0	1,8
Cheb	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,5	2,4
Cheb	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	2,4
Mariánské Lázně	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	9,0	3,6
Mariánské Lázně	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	9,0	3,4
Planá u Mar. Lázní	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	9,0	4,0
Planá u Mar. Lázní	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	8,0	3,6
Plzeň hl.n.os.n.	0,0	1,0	1,0	3,0	4,0	6,0	9,0	14	25	11
Plzeň hl.n.os.n.	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	7,0	13	23	9,2
Beroun os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	5,0	10	18	6,1
Beroun os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	5,0	10	18	6,5
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	17	5,6

Tabulka 40. Dominantní kódy narušení – Ex6, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O3	52 %	zpoždění na příjezdu z Německa
O8	16 %	úsek Č. Kubice – Plzeň (5 %)

Tabulka 41. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex6, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Cheb	6 %	O3 (2 %)
Plzeň hl. n.	5 %	

4.8 Linka Ex7

Linka Ex7 zahrnuje 4 páry mezinárodních vlaků relace Praha – Linz přes hraniční přechod Horní Dvořiště st.hr., a dále 8 párů vnitrostátních vlaků relace Praha – České Budějovice, z nichž 1 pár je prodloužen o úsek České Budějovice – Český Krumlov.

U této linky jsou hodnoty zpoždění, zejména při srovnání s ostatními analyzovanými linkami, nízká.

Sudý směr (AT > Horní Dvořiště / Č. Krumlov > Č. Budějovice > Praha)

Bez výraznějších změn zpoždění v trase.

Tabulka 42. Průběh zpoždění v trase – Ex7, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Český Krumlov	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	1,4
Boršov nad Vltavou	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	1,5
H.Dvořiště st.hr.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	2,9
Rybník o	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,4
Rybník	0,0	1,0	1,0	1,8	2,0	3,0	3,0	4,0	7,0	3,8
Včelná	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,8	3,8
Č.Budějovice os.n. o	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	3,8
Č.Budějovice os.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,4
Veselí nad Lužnicí o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	3,2
Veselí nad Lužnicí	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	3,3
Tábor o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,7	3,3
Tábor	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	8,0	3,8
Benešov u Prahy o	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	8,0	3,8
Benešov u Prahy	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	8,0	3,9
Praha hl.n. o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	10	4,3

Tabulka 43. Dominantní kódy narušení – Ex7, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	30 %	Č. Budějovice (5 %)
O5	17 %	příjezd z Rakouska

Tabulka 44. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex7, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Č. Budějovice	25 %	V1 (6 %) a O8 (5%)

Lichý směr (Praha > Č. Budějovice > Č. Krumlov / Horní Dvořiště > AT)

Dochází k nárůstu zpoždění mezi Veselím n. L. a Č. Budějovicemi, resp. dále směr Č. Krumlov.

Tabulka 45. Průběh zpoždění v trase – Ex7, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	3,9
Benešov u Prahy	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	4,7
Benešov u Prahy	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	8,0	5,1
Tábor	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	4,5
Tábor	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,6	4,7
Veselí nad Lužnicí	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	8,0	4,8
Veselí nad Lužnicí	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	8,0	4,8
Č.Budějovice os.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	5,9
Č.Budějovice os.n.	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	11	6,9
Včelná	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	4,0	5,7	7,0	11	6,2
Rybník	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	6,0	11	5,9
Rybník	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	3,6	5,0	6,0	14	6,0
H.Dvořiště st.hr.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	13	5,6
Boršov nad Vltavou	1,0	1,0	2,2	3,0	4,0	4,4	7,0	9,2	23	11
Český Krumlov	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	5,0	7,8	11	26	13

Tabulka 46. Dominantní kódy narušení – Ex7, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	29 %	Praha hl. n. (6 %), Č. Budějovice (5 %)

Tabulka 47. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex7, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	9 %	O8 (6 %)

4.9 Linka Ex32

Linka Ex32 zahrnuje 4 páry mezinárodních vlaků relace Praha – Gdynia přes hraniční přechod Lichkov st.hr. ve čtyřhodinovém taktu.

Sudý směr (Praha > Lichkov > PL)

Linka zatížena citelným zpožděním již ve výchozí stanici, další nárůst zpoždění vzniká v úseku Ústí nad Orlicí – Lichkov.

Tabulka 48. Průběh zpoždění v trase – Ex32, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	10	17	35	13
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	8,0	16	33	12
Praha-Libeň	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	9,0	16	33	12
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	6,6	15	30	11
Kolín	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	6,6	15	30	11
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	6,7	17	34	11
Pardubice hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	10	20	38	13
Ústí nad Orlicí	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	5,7	18	32	11
Ústí nad Orlicí	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,7	17	32	12
Lichkov	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	18	35	13
Lichkov	0,0	1,0	1,3	3,0	4,0	6,0	9,0	20	42	15
Lichkov st.hr.	0,0	1,0	1,3	3,0	4,0	6,0	9,0	20	42	15

Tabulka 49. Dominantní kódy narušení – Ex32, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	14 %	Praha hl. n. (5 %)
V1	14 %	

Tabulka 50. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex32, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Ústí nad Orlicí	14 %	O3 (10 %)

Lichý směr (PL > Lichkov > Praha)

Linka zatížena zpožděním již při vstupu do ČR, v úseku do Ústí nad Orlicí další nárůst zpoždění, poté pokles.

Tabulka 51. Průběh zpoždění v trase – Ex32, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Lichkov st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	10	28	46	19
Lichkov o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	5,0	10	27	44	18
Lichkov	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	12	30	44	19
Ústí nad Orlicí o	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	15	31	50	21
Ústí nad Orlicí	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	14	31	51	22
Pardubice hl.n. o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	9,0	24	45	18
Pardubice hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	9,0	24	47	19
Kolín o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	18	40	15
Kolín	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	3,0	5,0	18	39	15
Praha-Libeň o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	12	28	12
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	6,0	15	31	14
Praha hl.n. o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,1	15	33	15

Tabulka 52. Dominantní kódy narušení – Ex32, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O5	74 %	zpoždění z Polska

4.10 Linka RJ Praha – Ostrava – (SK/PL)

Linka zahrnuje mezinárodní vlaky relace Praha – Košice (3 páry) přes hraniční přechod Mosty u Jablunkova st.hr., dále vlaky relace Praha – Przemysl (1 pár) přes hraniční přechod Petrovice u Karviné st.hr. a vlaky relace Praha – Warszawa (1 pár) přes hraniční přechod Bohumín st.hr. Linka dále zahrnuje vnitrostátní spoje relace Praha – Návší, resp. Havířov, Bohumín, Opava (7 párů).

Sudý směr (PL/ SK / Opava východ > Ostrava > Praha)

Je zřejmé vysoké zpoždění mezinárodních vlaků na vstupu do ČR. Toto zpoždění je však dále rozměňováno hodnotami zpoždění u vlaků, které mají výchozí stanici v ČR.

Tabulka 53. Průběh zpoždění v trase – RJ Praha – Ostrava, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Opava východ	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8
Ostrava-Třebovice	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	2,0	3,0	4,0	1,9
Mosty u Jabl.st.hr.	0,0	2,0	3,9	6,0	7,0	10	14	17	31	13
Český Těšín	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	6,0	11	19	7,5
Český Těšín	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	12	19	7,3
Havířov	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,6	6,0	11	20	7,1
Havířov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,2	6,0	13	4,6
Ostrava uhelné n.	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	7,0	15	5,8
Ostrava uhelné n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	14	5,1
Petrovice u K.st.hr.	0,0	9,0	22	48	60	82	100	137	182	80
Bohumín os.n.	0,0	0,0	1,0	2,0	6,5	38	53	83	126	46
Bohumín os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,6	38	88	25
Ostrava hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	39	84	24
Ostrava hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	15	64	18
Ostrava-Svinov	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	22	9,1
Ostrava-Svinov	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,5	7,0	22	9,3
Hranice na Moravě	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	21	8,2
Hranice na Moravě	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	20	8,2
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	8,0	24	9,1
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	10	29	10
Zábřeh na Moravě	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	11	30	11
Zábřeh na Moravě	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	11	30	11
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	11	29	11
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	6,0	10	29	11
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	9,0	25	10
Pardubice hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	9,0	25	11
Kolín	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	11	25	11
Kolín	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	11	26	11
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	8,0	23	9,4
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	8,0	25	10
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	4,0	9,0	27	10
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	7,0	17	6,0
Praha-Zahradní Město	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	18	6,7

Tabulka 54. Dominantní kódy narušení – RJ Praha – Ostrava, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O5	46 %	zpoždění z Polska / Slovenska
S1	13 %	Drahotuše – Lipník n. B. (2 %), Olomouc hl. n. (5 %)
O8	13 %	Praha hl. n. (3 %)

Lichý směr (Praha > Ostrava > PL/ SK / Opava východ)

Výraznější zpoždění již na odjezdu z Prahy, jinak bez výraznějších výkyvů v průběhu trasy.

Tabulka 55. Průběh zpoždění v trase – RJ Praha – Ostrava, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha-Zahradní Město	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	6,4	18	6,9
Praha hl.n.	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	10	22	8,8
Praha hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	17	8,0
Praha-Libeň	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	17	7,3
Praha-Libeň	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	17	7,3
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	18	6,5
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	18	6,6
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	18	7,2
Pardubice hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	21	8,1
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	20	7,4
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	7,0	21	8,0
Zábřeh na Moravě	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	8,0	20	8,1
Zábřeh na Moravě	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	8,0	20	8,3
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	9,0	22	8,6
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	9,0	21	8,6
Hranice na Moravě	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,4	9,0	14	25	10
Hranice na Moravě	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	9,0	14	27	11
Ostrava-Svinov	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	6,0	11	24	8,8
Ostrava-Svinov	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	5,0	11	24	8,6
Ostrava hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	7,0	18	33	11
Ostrava hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	17	29	8,1
Bohumín os.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	17	29	8,5
Bohumín os.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	17	25	7,5
Petrovice u K.st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,5	6,0	16	4,9
Ostrava uhelné n.	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	11	21	8,5
Ostrava uhelné n.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	20	8,0
Havířov	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	22	8,0
Havířov	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	10	23	8,8
Český Těšín	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	11	22	9,0
Český Těšín	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	10	22	8,9
Mosty u Jabl.st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	3,4	7,3	13	23	11
Opava východ	0,0	0,0	0,0	0,2	1,0	2,0	2,1	5,0	7,0	2,9

Tabulka 56. Dominantní kódy narušení – RJ Praha – Ostrava, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	26 %	Praha hl. n. (6 %)
S1	20 %	Lipník n. B. (8 %)

4.11 Linka RJ Praha – Břeclav – (AT/SK)

Linka zahrnuje mezinárodní vlaky relace Praha – Bratislava, příp. Žilina (4 páry) přes hraniční přechod Lanžhot st.hr., dále vlaky relace Praha – Budapešť, příp. Vídeň (4 páry) přes hraniční přechod Břeclav st.hr. Linka dále zahrnuje vnitrostátní vlaky relace Praha – Brno (2 páry).

Sudý směr (AT/ SK > Praha)

Je zřejmé vyšší zpoždění mezinárodních vlaků na vstupu do ČR z Rakouska. Toto zpoždění je však dále rozměňováno nižšími hodnotami zpoždění ostatních vlaků.

Tabulka 57. Průběh zpoždění v trase – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Břeclav st.hr.	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0	5,0	8,0	13	23	9,4
Lanžhot st.hr.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	8,2	3,9
Břeclav os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	8,0	17	7,0
Břeclav os.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	8,0	15	6,9
Brno hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	8,8	16	6,7
Brno hl.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	13	5,9
Česká Třebová	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	9,0	15	7,1
Česká Třebová	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	9,0	15	7,5
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	12	5,3
Pardubice hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,6	13	6,2
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	11	5,6
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	12	5,8
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	9,4	5,3
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	4,0	11	5,3
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	4,0	11	5,5
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	5,0	8,0	16	7,5
Praha-Zahradní Město	0,0	0,0	0,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	17	8,3

Tabulka 58. Dominantní kódy narušení – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O5	39 %	zpoždění z Rakouska / Slovenska
O8	23 %	Praha hl. n. (8 %)

Tabulka 59. Dominantní místa se vznikem zpoždění – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), sudý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	14 %	O8 (8 %)

Lichý směr (Praha > AT/ SK)

Zpoždění již na odjezdu z Prahy, dále je patrný nárůst zpoždění při příjezdu do Brna hl. n.

Tabulka 60. Průběh zpoždění v trase – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha-Zahradní Město	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	14	6,1
Praha hl.n.	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	18	8,2
Praha hl.n.	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	10	18	8,9
Praha-Libeň	1,0	2,0	2,0	3,0	3,0	4,0	6,0	10	18	8,9
Praha-Libeň	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	9,0	17	8,1
Kolín	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	8,0	17	7,2
Kolín	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	8,0	17	7,3
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	7,0	17	7,3
Pardubice hl.n.	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	8,0	19	8,2
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	16	6,9
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,8	17	7,1
Brno hl.n.	0,0	0,4	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	12	24	10
Brno hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	7,0	19	8,0
Břeclav os.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	8,0	18	8,1
Břeclav os.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	19	10
Lanžhot st.hr.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,6	18	7,7
Břeclav st.hr.	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	11	28	12

Tabulka 61. Dominantní kódy narušení – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	30 %	Praha hl. n. (9 %), Praha-Libeň (4 %)
K5	9 %	Břeclav (7 %)

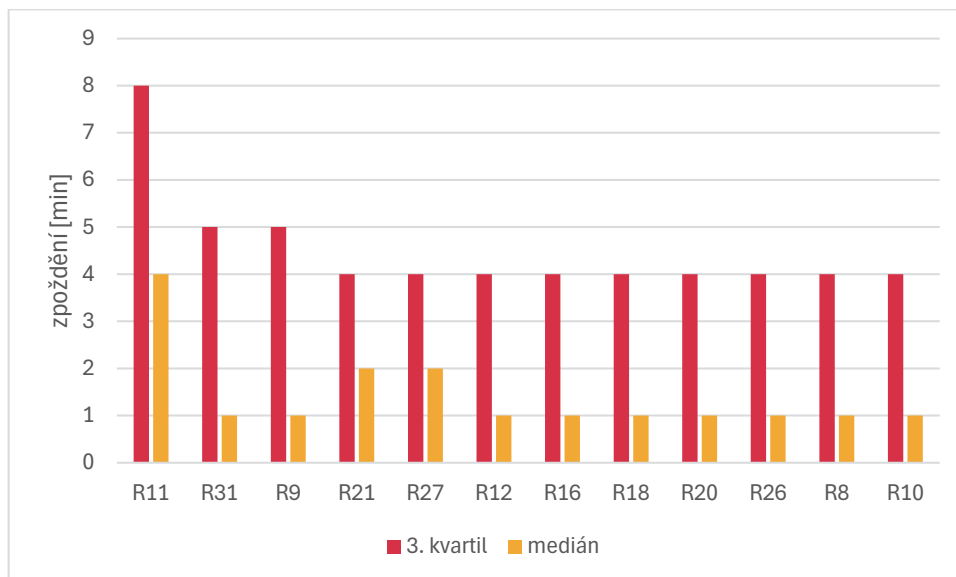
Tabulka 62. Dominantní místa se vznikem zpoždění – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), lichý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl.n.	15 %	O8 (9 %)
Pardubice hl.n.	6 %	O8 (2 %)
Břeclav	11 %	K5 (7 %)

5 Dálková doprava – vlaky R

5.1 Základní charakteristika

V následujícím grafu jsou znázorněny hodnoty zpoždění za jednotlivé linky, které překročily limitní hodnotu zpoždění 4 minuty (blíže viz kapitola Metodika analýzy). Linky jsou seřazeny sestupně podle hodnoty zpoždění na úrovni 3. kvartilu.



Graf 4. Základní charakteristiky zpoždění linek R

V další části této kapitoly následuje podrobný rozbor těchto linek.

5.2 Linka R8

Linka R8 zahrnuje vlaky relace Brno-Královo Pole (resp. Brno hl.n.) – Bohumín (17 párů) v hodinovém taktu.

Z důvodu výluky je analyzováno pouze období 31. 1. až 14. 2. Vypovídací schopnost výsledků je proto nižší.

Sudý směr (Bohumín > Brno)

Výraznější nárůst zpoždění nastává v jednokolejném úseku Přerov – Blažovice, zejména v Kojetíně.

Tabulka 63. Průběh zpoždění v trase – R8, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Bohumín os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	0,9
Ostrava hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	1,2
Ostrava hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	1,2
Ostrava-Svinov	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	1,7
Ostrava-Svinov	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	3,0
Hranice na Moravě	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	2,3
Hranice na Moravě	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	2,2
Přerov os.n.	0,0	0,0	0,5	1,0	1,5	3,0	3,5	4,0	5,0	3,1
Přerov os.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,0
Kojetín	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	4,3
Kojetín	2,0	3,0	4,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	10	5,8
Nezamyslice	3,0	3,6	5,0	5,0	6,0	7,0	8,0	9,0	11	6,7
Nezamyslice	3,0	4,0	5,0	5,0	6,0	7,0	8,0	10	11	7,0
Vyškov na Moravě	3,0	4,0	5,0	5,0	6,0	7,0	8,0	10	12	7,3
Vyškov na Moravě	3,0	4,0	5,0	5,0	7,0	7,8	8,1	11	13	7,7
Blažovice	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	9,0	11	14	7,8
Blažovice	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	9,0	11	14	7,9
Brno hl.n.	0,0	1,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	9,0	12	6,1
Brno hl.n.	0,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	6,0	8,0	11	5,2
Brno-Královo Pole	0,0	0,0	0,8	2,0	3,0	3,0	5,0	7,0	11	4,1

Tabulka 64. Dominantní kódy narušení – R8, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	37 %	Věžky (4 %), Kojetín (12 %)
S1	25 %	Drahotuše (19 %)
S3	13 %	Věžky (5 %)
O3	11 %	Ostrava-Svinov (10 %)

Tabulka 65. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R8, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Ostrava-Svinov	14 %	O3 (10 %)
Drahotuše	23 %	S1 (19 %), S3 (3 %)
Věžky	5 %	O8 (5 %)
Kojetín	13 %	O8 (12 %)

Lichý směr (Brno > Bohumín)

Nárůst zpoždění v jednokolejném úseku Blažovice – Přerov a v důsledku výluk v okolí Lipníka nad Bečvou.

Tabulka 66. Průběh zpoždění v trase – R8, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Brno-Královo Pole	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	2,7
Brno hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	1,0	2,0	3,0	6,0	2,6
Brno hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,7	2,7
Blažovice	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,3
Blažovice	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	3,0	5,0	7,0	3,5
Vyškov na Moravě	0,0	2,0	2,0	3,0	4,0	4,0	5,0	6,0	8,0	4,5
Vyškov na Moravě	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	4,0	5,0	7,0	9,0	5,0
Nezamyslice	2,0	2,0	3,0	4,0	4,0	5,0	6,0	7,0	10	6,0
Nezamyslice	2,0	2,0	3,0	4,0	4,0	5,0	6,0	7,0	10	6,0
Kojetín	2,3	3,0	4,0	5,0	5,0	6,0	7,0	8,0	11	7,1
Kojetín	3,0	4,0	5,0	6,0	6,0	7,0	9,0	11	14	8,5
Přerov os.n.	4,0	5,0	6,0	7,0	7,0	8,0	9,0	11	15	9,2
Přerov os.n.	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	6,0	7,0	9,0	13	7,3
Hranice na Moravě	3,0	4,0	6,0	8,0	9,0	10	12	14	18	10
Hranice na Moravě	2,0	4,0	6,0	7,0	9,0	10	11	14	18	10
Ostrava-Svinov	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	9,0	11	16	7,4
Ostrava-Svinov	0,0	1,0	1,0	3,0	4,0	6,0	8,0	11	15	6,6
Ostrava hl.n.	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,7	10	14	5,5
Bohumín os.n.	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	10	14	5,6

Tabulka 67. Dominantní kódy narušení – R8, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	36 %	Brno hl. n. (5 %), Komořany u V. (4 %), Luleč (4 %), Kojetín (6 %)
S1	24 %	Lipník n. B. (21 %)
S3	12 %	Kojetín (9 %)

Tabulka 68. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R8, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Brno-Královo Pole	16 %	O9 (7 %), V4 (6 %)
Brno hl. n.	8 %	O8 (5 %)
Kojetín	17 %	S3 (9 %), O8 (6 %)
Lipník nad Bečvou	23 %	S1 (21 %)

5.3 Linka R9

Linka R9 zahrnuje vlaky relace Praha-Vršovice (příp. Praha hl.n.) – Brno přes Havlíčkův Brod v rozsahu 12 párů, z nichž 2 páry jsou vedeny pouze v trase Havlíčkův Brod – Brno hl.n., 1 pár v trase Praha-Vršovice – Žďár nad Sázavou a 1 pár v trase Praha-Vršovice – Jihlava město.

Sudý směr (Brno > Havlíčkův Brod > Praha)

Výraznější zpoždění vzniká v Havlíčkově Brodě v důsledku čekání na přípoje. Další zpoždění vzniká v Praze hl. n.

Není analyzován vlak jedoucí v úseku Jihlava – Havl. Brod (s ohledem na jeho malou četnost).

Tabulka 69. Průběh zpoždění v trase – R9, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Brno hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	2,2
Tišnov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	1,4
Tišnov	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	2,1
Žďár nad Sázavou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	4,0	1,8
Žďár nad Sázavou	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	5,0	2,5
Havlíčkův Brod	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	1,5
Havlíčkův Brod	0,0	1,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	9,0	11	5,8
Čáslav	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	7,0	10	4,6
Čáslav	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	4,5
Kolín	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	4,0	5,0	7,0	10	4,6
Kolín	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	7,0	10	4,5
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	12	4,4
Praha-Libeň	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	13	5,4
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	4,0	5,4	8,0	13	5,1
Praha hl.n.	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	11	15	10
Praha-Vršovice	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	10	15	7,0

Tabulka 70. Dominantní kódy narušení – R9, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O3	31 %	Žďár n. S. (2 %), Havlíčkův Brod (28 %)
O8	22 %	Praha hl. n. (9 %), Kolín (2 %)

Tabulka 71. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R9, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Brno hl. n.	10 %	V1 (4 %)
Havlíčkův Brod	36 %	O3 (28 %), S2 (4 %)
Praha hl. n.	13 %	O8 (9 %)

Sudý směr (Praha > Havlíčkův Brod > Brno)

Mírné zpoždění již při odjezdu z pražského uzlu, výraznější zpoždění vzniká v Havlíčkově Brodě v důsledku čekání na přípoje, to je však do Žďáru nad Sázavou odbouráno díky velkým rezervám vloženým z důvodu výlukové činnosti.

Není analyzován vlak jedoucí v úseku Havl. Brod – Jihlava (s ohledem na jeho malou četnost).

Tabulka 72. Průběh zpoždění v trase – R9, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha-Vršovice	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,2	2,3
Praha hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	3,0
Praha hl.n.	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	4,4
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,6
Praha-Libeň	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,8	4,7
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,0	9,0	4,3
Kolín	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	11	5,4
Čáslav	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	4,0	6,0	8,0	12	5,8
Čáslav	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	12	5,8
Havlíčkův Brod	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	9,0	12	6,3
Havlíčkův Brod	0,0	1,0	3,0	4,0	6,0	7,0	8,0	10	12	7,4
Žďár nad Sázavou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	5,0	2,8
Žďár nad Sázavou	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	6,0	3,7
Tišnov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	8,0	3,9
Tišnov	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	8,0	4,5
Brno hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	8,0	3,8

Tabulka 73. Dominantní kódy narušení – R9, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	25 %	Praha hl. n. (10 %)
O3	22 %	Havlíčkův Brod (19 %), Kolín (3 %)

Tabulka 74. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R9, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	18 %	O8 (10 %)
Kolín	9 %	S1 (4 %), O3 (3 %)
Havlíčkův Brod	21 %	O3 (19 %)

5.4 Linka R10

Linka R10 zahrnuje vlaky relace Praha hl.n. – Hradec Králové hl.n. – Trutnov hl.n. v rozsahu 15 vlaků v celé trase, dále 17 vlaků v trase Praha hl.n. – Hradec Králové hl.n. a 1 vlak v trase Hradec Králové hl.n. – Trutnov hl.n.

Sudý směr (Trutnov > Hradec Králové > Praha)

Výraznější zpoždění vzniká v Malých Svatoňovicích. Zpoždění roste mezi Malými Svatoňovicemi a Chlumcem nad Cidlinou. V úseku počínaje Hradcem Králové jsou hodnoty zpoždění sníženy díky skutečnosti, že část vlaků je v této stanici výchozí.

Tabulka 75. Průběh zpoždění v trase – R10, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Trutnov hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,3
Malé Svatoňovice	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	0,7
Malé Svatoňovice	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	3,4
Červený Kostelec	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	6,0	8,0	3,5
Červený Kostelec	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,1	4,0
Česká Skalice	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	9,0	4,2
Česká Skalice	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	6,0	8,0	11	4,9
Jaroměř	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	4,3
Jaroměř	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	6,0	8,0	11	5,1
Hradec Králové hl.n.	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	11	4,8
Hradec Králové hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,4	3,1
Chlumeck nad Cidlinou	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	9,0	3,6
Chlumeck nad Cidlinou	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	3,9
Velký Osek	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	10	4,3
Velký Osek	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	10	4,4
Nymburk hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	6,0	9,0	4,0
Nymburk hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	9,0	4,0
Lysá nad Labem	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	4,0	6,0	11	4,3
Lysá nad Labem	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	11	4,3
Praha-Vysočany	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	3,7
Praha-Vysočany	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	8,0	2,7
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	3,8

Tabulka 76. Dominantní kódy narušení – R10, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	45 %	Malé Svatoňovice (15 %), Česká Skalice (2 %), Jaroměř (2 %), Hradec Králové hl. n. (2 %), Chlumeck nad Cidlinou (3 %), Praha hl. n. (3 %)
O3	7 %	Chlumeck nad Cidlinou (4 %), Hradec Králové (2 %)

Tabulka 77. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R10, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Malé Svatoňovice	16 %	O8 (15 %)
Hradec Králové hl. n.	16 %	V1 (5 %), O9 (4 %)

Lichý směr (Praha > Hradec Králové > Trutnov)

Zpoždění vzniká v Chlumci nad Cidlinou, dále v úseku mezi Hradcem Králové a Trutnovem.

Tabulka 78. Průběh zpoždění v trase – R10, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	1,5
Praha-Vysočany	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	2,1
Praha-Vysočany	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,3	2,1
Lysá nad Labem	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	1,8
Lysá nad Labem	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	1,9
Nymburk hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,3	1,8
Nymburk hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	2,5
Velký Osek	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	2,6
Velký Osek	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	2,7
Chlumec nad Cidlinou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	2,4
Chlumec nad Cidlinou	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	4,0
Hradec Králové hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,9
Hradec Králové hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	5,5
Jaroměř	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	10	4,8
Jaroměř	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	8,0	3,9
Česká Skalice	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,8	3,2
Česká Skalice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	4,1
Červený Kostelec	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	9,0	4,5
Červený Kostelec	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	9,0	5,1
Trutnov hl.n.	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	13	5,7

Tabulka 79. Dominantní kódy narušení – R10, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	41 %	Chlumec nad Cidlinou (12 %), Hradec Králové (2 %)
O3	12 %	Chlumec nad Cidlinou (5 %), Nymburk hl. n. (4 %)

Tabulka 80. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R10, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	16 %	O9 (6 %)
Chlumec nad Cidlinou	16 %	O8 (12 %), O3 (5 %)

5.5 Linka R11

Linka R11 zahrnuje vlaky relace Brno – Jihlava – České Budějovice v rozsahu 15 vlaků v celé trase, dále 1 vlak v trase Jihlava – České Budějovice a 1 vlak v trase Jihlava – Brno hl.n. Pokračováním linky dále ve směru České Budějovice – Plzeň hl.n. je nově linka R31.

Sudý směr (Brno > Jihlava > České Budějovice)

Linka zatížena výraznějším zpožděním, které narůstá zejména v úseku Třebíč – Kostelec u Jihlavy.

Tabulka 81. Průběh zpoždění v trase – R11, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Brno hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	1,6
Zastávka u Brna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,7
Zastávka u Brna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	1,1
Náměšť nad Oslavou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	2,0	4,0	1,7
Náměšť nad Oslavou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	1,8
Třebíč	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,8	1,8
Třebíč	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	5,0	2,3
Krahulov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	4,0	1,6
Krahulov	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	7,0	3,4
Okříšky	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	3,1
Okříšky	0,0	0,0	0,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	3,9
Jihlava	0,0	1,0	2,0	4,0	4,0	6,0	7,0	9,0	14	6,4
Jihlava	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	9,0	14	7,1
Kostelec u Jihlavy	1,4	2,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	11	17	8,1
Kostelec u Jihlavy	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	7,0	8,0	11	17	7,8
Jindřichův Hradec	0,0	0,0	2,0	3,0	4,0	6,0	7,0	10	17	7,1
Jindřichův Hradec	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	10	17	7,6
Veselí nad Lužnicí	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	7,0	8,0	11	18	8,2
Veselí nad Lužnicí	1,0	2,0	4,0	5,0	6,0	7,0	10	12	19	8,6
Č.Budějovice os.n.	0,0	1,0	3,0	4,0	5,0	7,0	9,0	12	19	8,3

Tabulka 82. Dominantní kódy narušení – R11, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	66 %	Krahulov (13 %), Okříšky (4 %), Jihlava (9 %), Kostelec u J. (4 %), Jindřichův Hradec (8 %),

Tabulka 83. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R11, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Krahulov	13 %	výhradně O8
Okříšky	6 %	O8 (3 %), O3 (2 %)
Jihlava	16 %	O8 (9 %), S3 (4 %)
Jindřichův Hradec	9 %	O8 (8 %)

Lichý směr (České Budějovice > Jihlava > Brno)

Linka zatížena výraznějším zpožděním již z výchozí stanice, kulminuje u Jihlavy a výrazněji se snižuje ve dvoukolejném úseku Zastávka u Brna – Brno hl. n.

Tabulka 84. Průběh zpoždění v trase – R11, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Č.Budějovice os.n.	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	4,5
Veselí nad Lužnicí	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	11	4,6
Veselí nad Lužnicí	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	9,0	13	6,1
Jindřichův Hradec	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	6,0	9,0	16	6,3
Jindřichův Hradec	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	16	6,7
Kostelec u Jihlavy	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	11	18	7,0
Kostelec u Jihlavy	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	7,0	9,0	12	17	8,1
Jihlava	0,0	0,0	1,2	3,0	4,0	5,0	7,0	11	15	6,6
Jihlava	2,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	10	12	15	8,8
Okříšky	0,0	2,0	3,0	4,0	6,0	7,0	10	12	17	8,3
Okříšky	0,0	2,0	3,0	5,0	6,0	10	12	14	18	9,1
Krahulov	0,0	2,0	3,0	4,0	5,0	10	12	14	18	8,8
Krahulov	0,0	2,0	3,0	4,0	6,0	10	12	14	18	8,8
Třebíč	0,0	2,0	3,0	4,0	6,0	10	12	14	18	9,0
Třebíč	0,0	2,0	3,0	4,0	6,0	10	12	14	18	9,0
Náměšť nad Oslavou	0,0	1,0	3,0	4,0	6,0	10	12	14	19	9,2
Náměšť nad Oslavou	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	11	14	16	20	10
Zastávka u Brna	0,0	1,0	3,0	4,0	6,0	9,0	12	14	18	9,0
Zastávka u Brna	0,0	1,0	3,0	4,0	6,0	9,0	12	14	18	9,0
Brno hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,2	6,0	9,0	14	5,4

Tabulka 85. Dominantní kódy narušení – R11, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	43 %	Č. Budějovice (4 %), Jindřichův Hradec (4 %), Kostelec u J. (10 %), Jihlava (7 %), Okříšky (5 %), Brno-H. Heršpice (3 %)
O3	12 %	Jihlava (8 %), Č. Budějovice (2 %)

Tabulka 86. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R11, lichý směr

místo	podíl	poznámka
České Budějovice	28 %	O9 (15 %), V1 (5 %), O8 (3 %)
Veselí nad Lužnicí	6 %	O3 (1 %)
Kostelec u Jihlavy	10 %	téměř výhradně O8
Jihlava	17 %	O8 (7 %), O3 (8 %)
Okříšky	6 %	O8 (5 %)

5.6 Linka R12

Linka R12 zahrnuje vlaky relace Brno hl. n. – Šumperk v rozsahu 8 párů denně. Součástí vlaků linky R12 jsou přímé vozy směr Jeseník, které v ŽST Zábřeh na Moravě přecházejí na spěšné vlaky Sp 14xx.

Sudý směr (Šumperk > Brno)

Dominuje nárůst zpoždění v Zábřehu na Moravě.

Tabulka 87. Průběh zpoždění v trase – R12, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Šumperk	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	1,3
Zábřeh na Moravě	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	1,3
Zábřeh na Moravě	2,0	3,0	4,0	5,0	5,0	6,0	7,0	9,0	11	6,5
Olomouc hl.n.	1,0	2,0	3,0	3,8	4,0	6,0	7,0	8,0	11	5,6
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	6,0	9,0	4,2
Prostějov hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,8	8,0	3,2
Prostějov hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	3,4
Nezamyslice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	3,7
Nezamyslice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	3,9
Vyškov na Moravě	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	2,1
Vyškov na Moravě	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,8	3,0	5,0	2,3
Blažovice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	3,0	5,3	2,8
Blažovice	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	1,4
Brno hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	1,9

Tabulka 88. Dominantní kódy narušení – R12, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
V1	39 %	Zábřeh na Moravě (35 %)
O8	25 %	Zábřeh na Moravě (6 %), Vyškov na Mor. (4 %)

Tabulka 89. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R12, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Zábřeh na Moravě	51 %	V1 (35 %), O8 (6 %)

Sudý směr (Brno > Šumperk)

Mírné zpoždění v úseku Brno – Vyškov n. M., dále nárůst v Olomouci hl. n. a Zábřehu na Moravě.

Tabulka 90. Průběh zpoždění v trase – R12, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Brno hl.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	2,3
Blažovice	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	3,4
Blažovice	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	2,4
Vyškov na Moravě	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	6,0	3,2
Vyškov na Moravě	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	5,0	1,9
Nezamyslice	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	1,1
Nezamyslice	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	4,0	1,4
Prostějov hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	1,3
Prostějov hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	1,6
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	2,4
Olomouc hl.n.	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	4,3
Zábřeh na Moravě	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	9,0	4,1
Zábřeh na Moravě	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	9,0	11	5,9
Šumperk	0,0	0,2	1,0	2,0	3,0	4,6	6,0	7,0	10	4,7

Tabulka 91. Dominantní kódy narušení – R12, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O3	22 %	Brno hl. n. (6 %), Olomouc hl. n. (15 %)
V1	22 %	Brno hl. n. (4 %), Zábřeh na Moravě (17 %)
O8	21 %	Vyškov na Mor. až Nezamyslice (v součtu 8 %)

Tabulka 92. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R12, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Brno hl. n.	23 %	O3 (6 %), V1 (4 %), O9 (3 %)
Olomouc hl. n.	21 %	O2 (15 %)
Zábřeh na Moravě	19 %	V1 (17 %)

5.7 Linka R16

Linka R16 zahrnuje vlaky relace Praha hl.n. – Klatovy (resp. Železná Ruda) v rozsahu 23 vlaků v trase Praha hl.n. – Klatovy, dále 2 páry v trase Praha hl.n. – Železná Ruda a 2 páry v trase Praha hl.n. – Plzeň hl.n.

Sudý směr (Praha > Plzeň > Klatovy > Železná Ruda-Alžbětín)

Nárůst zpoždění v Plzni hl. n., další nárůst v úseku Chlumčany u D. – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín.

Tabulka 93. Průběh zpoždění v trase – R16, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	3,3
Praha-Smíchov o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	3,0
Praha-Smíchov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	2,9
Beroun os.n. o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	5,0	2,7
Beroun os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	5,0	3,1
Rokycany o	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	3,6
Rokycany	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,9
Plzeň hl.n.os.n. o	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	8,0	4,0
Plzeň hl.n.os.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	5,1
Chlumčany u Dobřan o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	11	5,0
Chlumčany u Dobřan	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	4,0	6,0	8,0	12	6,6
Klatovy o	0,0	1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	6,0	8,0	19	6,9
Klatovy	2,0	3,0	4,0	5,0	5,0	6,0	7,0	8,8	20	10
Nýrsko o	1,0	3,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	9,0	19	7,0
Nýrsko	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	12	20	9,2
Žel.Ruda-Alžbětín o	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	12	19	7,2

Tabulka 94. Dominantní kódy narušení – R16, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	31 %	Praha hl. n. (3 %), Plzeň hl. n. (5 %), Chlumčany u D. (9 %),
V1	13 %	Praha hl. n. (5 %)

Tabulka 95. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R16, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	30 %	O9 (9 %), V1 (5 %), O8 (3 %)
Plzeň hl. n.	10 %	O8 (5 %)
Chlumčany u Dobřan	10 %	O8 (9 %)

Lichý směr (Železná Ruda-Alžbětín > Klatovy > Plzeň > Praha)

Linka zatížena zpožděním na úseku Klatovy – Plzeň hl. n. – Rokycany. Dále se zpoždění díky nadstandardním rezervám odbourává.

Tabulka 96. Průběh zpoždění v trase – R16, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Žel.Ruda-Alžbětín	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	3,2
Nýrsko	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	3,2
Nýrsko	0,0	0,2	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	11	3,8
Klatovy	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	3,1
Klatovy	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	3,4
Chlumčany u Dobřan	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	3,6
Chlumčany u Dobřan	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	4,1
Plzeň hl.n.os.n.	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	3,9
Plzeň hl.n.os.n.	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	10	4,6
Rokycany	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	4,5
Rokycany	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	4,6
Beroun os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	3,0	7,0	2,6
Beroun os.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	7,0	3,9
Praha-Smíchov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	6,0	2,4
Praha-Smíchov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	6,7	2,4
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	8,0	2,8

Tabulka 97. Dominantní kódy narušení – R16, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	48 %	Klatovy (26 %), Chlumčany u D. (6 %)

Tabulka 98. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R16, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Klatovy	38 %	O8 (26 %), V1 (2 %)
Chlumčany u Dobřan	7 %	O8 (6 %)
Plzeň hl. n.	10 %	V1 (4 %)

5.8 Linka R18

Linka R18 zahrnuje vlaky relace Praha hl.n.– Zlín/Staré Město u Uherského Hradiště/Luhačovice/Veselí nad Moravou/Přerov v rozsahu 11 vlaků v trase Praha – Luhačovice, dále vždy po 1 páru v trasách Praha–Zlín střed, Olomouc–Luhačovice, Praha – Veselí n.M., Praha–Přerov a dále po 1 vlaku v trasách Staré Město u U.H. – Praha a Luhačovice – Staré Město u U.H.

Sudý směr (Luhačovice / Zlín / Veselí nad Moravou > Praha)

Výraznější zpoždění vzniká v Uherském Brodě, dále jsou zřejmé i další přírůstky, ale ty jsou již méně významné.

Tabulka 99. Průběh zpoždění v trase – R18, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Zlín střed	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,1
Veselí nad Moravou	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	2,8
Luhačovice	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	1,7
Uherský Brod	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	1,6
Uherský Brod	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	3,6
Staré Město u U.H.	1,0	1,0	1,5	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	9,0	4,3
Staré Město u U.H.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	3,8
Hulín	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	2,8
Hulín	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	2,7
Přerov os.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	6,0	3,3
Přerov os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	5,0	2,0
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	3,1
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	2,5
Zábřeh na Moravě	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	10	4,3
Zábřeh na Moravě	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	10	4,6
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	4,0	7,0	11	4,6
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,0	9,0	13	5,6
Ústí nad Orlicí	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,0	9,0	14	5,5
Ústí nad Orlicí	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	4,0	6,0	9,0	14	6,0
Choceň	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,0	8,0	14	5,6
Choceň	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	7,0	12	5,3
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	9,0	3,3
Pardubice hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	11	5,2
Kolín	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	12	5,4
Kolín	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	7,0	13	5,8
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	7,0	3,0
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	8,0	3,4
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	8,4	3,4
Praha hl.n.	0,0	0,2	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	16	6,1
Praha-Vršovice	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	17	6,1

Tabulka 100. Dominantní kódy narušení – R18, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	38 %	Uherský Brod (8 %), Praha hl. n. (7 %)
O3	9 %	Olomouc hl. n. (3 %)
S1	9 %	Česká Třebová (3 %)

Tabulka 101. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R18, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Uherský Brod	10 %	O8 (8 %)
Staré Město u Uh. Hradiště	7 %	
Olomouc hl. n.	8 %	O3 (3 %)
Česká Třebová	9 %	S1 (3 %)
Praha hl. n.	12 %	O8 (7 %)

Lichý směr (Praha > Luhačovice / Zlín / Veselí nad Moravou)

Zpoždění vznikají v okolí Pardubic a Olomouce, výraznější zpoždění vzniká v jednokolejném úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice (resp. Veselí nad Moravou).

Tabulka 102. Průběh zpoždění v trase – R18, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha-Vršovice	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	2,9
Praha hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	3,7
Praha hl.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	7,0	4,3
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	3,4
Praha-Libeň	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,3	4,2
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,6	4,0	6,0	3,9
Kolín	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,6	4,0	6,2	4,0
Přelouč	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	10	4,8
Přelouč	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	11	4,8
Pardubice hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	6,0	11	5,2
Pardubice hl.n.	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	7,0	12	6,0
Choceň	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	9,0	3,8
Choceň	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	8,2	4,1
Ústí nad Orlicí	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	4,8
Ústí nad Orlicí	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	4,8
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	4,8
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,2	10	4,8
Zábřeh na Moravě	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	11	5,1
Zábřeh na Moravě	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	12	5,4
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	5,0	8,0	15	6,4
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	6,0	12	5,3
Přerov os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	13	5,1
Přerov os.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	12	5,2
Hulín	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	12	6,0
Hulín	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	7,0	13	6,4
Otrokovice	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	4,0	6,0	12	5,4
Otrokovice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	12	5,7
Staré Město u U.H.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,0	12	5,4
Staré Město u U.H.	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	11	6,6
Uherský Brod	2,0	2,0	3,0	4,0	4,0	5,0	6,0	8,0	14	7,7
Uherský Brod	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	12	6,5
Luhačovice	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	10	5,5
Veselí nad Moravou	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	11	5,8
Zlín střed	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	1,8

Tabulka 103. Dominantní kódy narušení – R18, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	31 %	Praha hl. n. (6 %), Staré Město u U. Hr. (4 %), Uherský Brod (2 %)
O3	11 %	Olomouc hl. n. (2 %), Otrokovice (3 %), Staré Město u U. Hr. (2 %)

Tabulka 104. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R18, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	14 %	O8 (6 %), V1 (5 %), O8 (3 %)
Hulín	6 %	V4 (2 %), O3 (1 %)
Staré Město u Uh. Hradiště	10 %	O8 (4 %), V1 (4 %), O3 (2 %)

5.9 Linka R20

Linka R20 zahrnuje vlaky relace Praha hl. n. – Děčín v rozsahu 23 vlaků v celé trase a dále 5 vlaků v trase Praha hl. n. – Ústí nad Labem hl. n.

Sudý směr (Praha > Děčín)

Nárůst zpoždění je patrný v úseku Kralupy nad Vltavou – Lovosice.

Tabulka 105. Průběh zpoždění v trase – R20, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	2,6
Praha-Holešovice	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	2,4
Praha-Holešovice	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,4	2,5
Kralupy nad Vltavou	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,5
Kralupy nad Vltavou	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,7
Roudnice nad Labem	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	5,6
Roudnice nad Labem	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	5,1
Lovosice	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	14	6,2
Lovosice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	14	5,8
Děčín hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	16	5,4

Tabulka 106. Dominantní kódy narušení – R20, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	21 %	Praha hl. n. (9 %), Kralupy n. V. (3 %)
S1	16 %	Roudnice nad Labem (3 %), Bohušovice n. O. (7 %)

Tabulka 107. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R20, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	29 %	O8 (9 %), V1 (4 %), O3 (2 %)
Bohušovice nad Ohří	11 %	S1 (9 %)

Lichý směr (Děčín > Praha)

Jistý nárůst zpoždění je v úseku Lovosice – Roudnice nad Labem.

Tabulka 108. Průběh zpoždění v trase – R20, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Děčín hl.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	2,6
Ústí n.L.hl.n.os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	5,0	2,3
Ústí n.L.hl.n.os.n.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	3,1
Lovosice	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,3
Lovosice	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	3,0	5,0	7,0	3,9
Roudnice nad Labem	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	4,6
Roudnice nad Labem	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	9,0	4,0
Kralupy nad Vltavou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	8,0	3,3
Kralupy nad Vltavou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	8,0	3,4
Praha-Holešovice	0,0	0,0	0,5	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	4,3
Praha-Holešovice	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	5,0	10	4,0
Praha hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	11	4,5

Tabulka 109. Dominantní kódy narušení – R20, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	20 %	Děčín hl. n. (6 %), Praha hl. n. (6 %)
O3	10 %	Děčín hl. n. (5 %), Lovosice (3 %)

Tabulka 110. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R20, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Děčín hl. n.	34 %	V1, V2, V4 (v součtu 10 %), O3 (5 %), O8 (5 %),
Lovosice	9 %	O3 (3 %)
Bohušovice nad Ohří	6 %	

5.10 Linka R21

Linka R21 zahrnuje vlaky relace Praha hl.n. – Tanvald v rozsahu 6 párů vlaků v celé trase, dále 1 pár v trase Praha hl.n. – Turnov a 1 pár v trase Praha hl.n.– Mladá Boleslav hl.n.

Sudý směr (Praha > Tanvald)

Nárůst zpoždění v úseku Měšice u P. – Neratovice a Ml. Boleslav – Mn. Hradiště.

Tabulka 111. Průběh zpoždění v trase – R21, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	2,9
Praha-Vysočany o	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	3,0	5,0	3,6
Praha-Vysočany	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	3,1
Praha-Čakovice o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,9	3,0
Praha-Čakovice	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	3,0
Měšice u Prahy o	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	3,3
Měšice u Prahy	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,9	4,0
Neratovice o	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	6,0	8,9	5,0
Neratovice	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	11	5,5
Všetaty o	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	4,0	5,0	7,0	12	5,2
Všetaty	0,0	0,2	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	12	5,4
Mladá Boleslav hl.n. o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	4,0	6,0	10	4,6
Mladá Boleslav hl.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	7,0	4,2
Bakov nad Jizerou o	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	4,6
Bakov nad Jizerou	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	4,9
Mnichovo Hradiště o	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	9,0	4,9
Mnichovo Hradiště	1,0	2,0	2,0	2,4	3,0	4,0	5,0	6,0	9,0	5,5
Turnov o	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,2	6,0	9,0	4,9
Turnov	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	7,0	3,4
Železný Brod o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	7,0	2,6
Železný Brod	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	7,0	2,8
Tanvald o	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	9,0	4,6

Tabulka 112. Dominantní kódy narušení – R21, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	59 %	Praha hl. n. (8 %), Měšice u P. (13 %), Neratovice (10 %), Chotětov (3 %), Ml. Boleslav hl. n. (7 %), Mn. Hradiště (2 %)

Tabulka 113. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R21, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	16 %	O8 (8 %)
Měšice u Prahy	14 %	O8 (13 %)
Neratovice	24 %	O8 (10 %), S1 (8 %), K3 (5 %)
Mladá Boleslav hl. n.	10 %	O8 (7 %)

Lichý směr (Tanvald > Praha)

Je zřejmý nárůst zpoždění v Mladé Boleslavi hl. n. a v úseku Neratovice – Měšice u Prahy.

Tabulka 114. Průběh zpoždění v trase – R21, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Tanvald	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	1,8
Železný Brod	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	3,0	4,0	1,9
Železný Brod	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	1,1
Turnov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	1,5
Turnov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	0,9
Mnichovo Hradiště	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	3,0	1,2
Mnichovo Hradiště	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	2,9
Bakov nad Jizerou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	1,3
Bakov nad Jizerou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	1,4
Mladá Boleslav hl.n.	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	3,0	4,0	6,0	2,8
Mladá Boleslav hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	3,0
Všetaty	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,8	7,0	3,2
Všetaty	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	3,7
Neratovice	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	3,6
Neratovice	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	7,0	11	4,3
Měšice u Prahy	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	9,0	13	5,8
Měšice u Prahy	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	9,0	14	6,0
Praha-Čakovice	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	14	5,5
Praha-Čakovice	0,0	0,0	1,0	2,0	2,5	3,6	5,0	7,0	14	4,9
Praha-Vysočany	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	4,0	5,0	8,0	15	5,2
Praha-Vysočany	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	15	5,2
Praha hl.n.	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	11	17	6,8

Tabulka 115. Dominantní kódy narušení – R21, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	61 %	Tanvald (5 %), Mn. Hradiště (15 %), Ml. Boleslav hl. n. (6 %), Všetaty (3 %), Byšice (2 %), Neratovice (7 %)

Tabulka 116. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R21, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Tanvald	9 %	O8 (5 %)
Mnichovo Hradiště	16 %	O8 (15 %)
Mladá Boleslav hl. n.	14 %	O8 (6 %), O3 (4 %)
Neratovice	12 %	O8 (7 %), S1 (1 %)

5.11 Linka R26

Linka R26 zahrnuje vlaky relace Praha hl. n. – Příbram – České Budějovice v rozsahu 9 vlaků v celé trase, dále 1 pár v trase Praha hl. n. – Písek a 3 páry v trase Písek – České Budějovice.

Sudý směr (Praha > Příbram > České Budějovice)

Nárůst zpoždění v Příbrami a v úsecích Březnice – Písek a Protivín – České Budějovice.

Tabulka 117. Průběh zpoždění v trase – R26, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	1,4
Praha-Smíchov	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,6	1,8
Praha-Smíchov	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	2,2
Beroun os.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,5	5,0	7,0	3,4
Beroun os.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,2
Zdice	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	2,3
Zdice	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	5,0	2,0
Příbram	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	2,3
Příbram	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	7,0	3,2
Březnice	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	7,0	3,2
Březnice	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,5	5,0	7,5	3,3
Písek	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	3,0	5,0	6,0	9,0	4,4
Písek	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	2,2
Protivín	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,2	5,0	2,5
Protivín	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,2	5,0	2,5
Číčenice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	3,0
Číčenice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	6,0	3,2
Zliv	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,2	6,0	3,0
Zliv	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	6,0	7,1	3,8
Č.Budějovice os.n.	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	9,0	4,4

Tabulka 118. Dominantní kódy narušení – R26, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	49 %	Praha hl. n. (4 %), Lochovice (4 %), Příbram (16 %), Písek (4 %)

Tabulka 119. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R26, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Beroun	9 %	O3 (7 %)
Příbram	23 %	O8 (16 %), V1 (5 %)
Písek	11 %	O9 (6 %), O8 (4 %)

Lichý směr (České Budějovice > Příbram > Praha)

Nárůst zpoždění v úseku České Budějovice – Protivín, dále v pražském uzlu.

Tabulka 120. Průběh zpoždění v trase – R26, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Č.Budějovice os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	3,0	1,5
Zliv	0,0	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	2,3
Zliv	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	2,7
Protivín	1,0	2,0	2,0	2,0	3,0	3,0	4,0	6,0	7,0	4,3
Protivín	1,0	2,0	2,0	2,6	3,0	4,0	4,0	6,0	7,0	4,3
Písek	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	3,8
Písek	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,6	4,1
Březnice	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,2	8,0	4,3
Březnice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	4,1
Příbram	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	4,0	5,2	9,0	4,5
Příbram	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,5
Zdice	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	3,4
Zdice	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	3,4
Beroun os.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	5,6	2,6
Beroun os.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	7,0	3,5
Praha-Smíchov	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	4,0	11	4,1
Praha-Smíchov	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	13	4,9
Praha hl.n.	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,2	14	6,1

Tabulka 121. Dominantní kódy narušení – R26, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	49 %	České Budějovice (4 %), Číčenice (10 %), Písek (5 %), Lochovice (7 %), Praha hl. n. (4 %)

Tabulka 122. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R26, lichý směr

místo	podíl	poznámka
České Budějovice	12 %	O8 (4 %), O3 (3 %)
Číčenice	12 %	O8 (10 %)
Lochovice	7 %	O8 (7 %)

5.12 Linka R27

Linka R27 zahrnuje vlaky relace Olomouc hl.n. – Opava východ – Ostrava-Svinov v rozsahu 12 vlaků celé trasy, dále 1 pár v trase Olomouc hl.n. – Krnov, 3 vlaky v trase Krnov – Ostrava-Svinov a 1 vlak v trase Ostrava-Svinov – Opava východ.

Sudý směr (Ostrava > Krnov > Olomouc)

Zpoždění ve většině trasy. Významný vliv pomalých jízd.

Tabulka 123. Průběh zpoždění v trase – R27, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Ostrava-Svinov	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	7,0	2,6
Opava východ	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	3,2
Opava východ	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	6,0	2,5
Krnov	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,7	5,0	8,0	3,2
Krnov	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	2,2
Milotice nad Opavou	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	6,0	3,5
Milotice nad Opavou	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	4,9	6,0	9,0	4,5
Bruntál	0,0	1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	5,5
Bruntál	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	4,0	6,0	7,0	11	5,4
Valšov	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	4,8
Valšov	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	5,6
Dětrřichov n. Bystř.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	10	3,9
Dětrřichov n. Bystř.	1,0	1,0	1,0	2,0	2,5	4,0	6,0	8,0	12	5,0
Hlubočky-Mar.Údolí	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	9,0	3,6
Hlubočky-Mar.Údolí	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	9,0	3,6
Olomouc hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	10	4,4

Tabulka 124. Dominantní kódy narušení – R27, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	44 %	Děhylov (5 %), Krnov (7 %), Milotice n. O. (9 %), Dětrřichov n B. (11 %)
O3	17 %	Ostrava-Svinov (17 %)
V1	12 %	Valšov (6 %), Krnov (3 %)
S3	9 %	Milotice n. O. (7 %)

Tabulka 125. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R27, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Ostrava-Svinov	23 %	O3 (17 %), O8 (3 %)
Dětrřichov nad Bystřicí	12 %	O8 (11 %)

Lichý směr (Olomouc > Krnov > Ostrava)

Zpoždění ve většině trasy.

Tabulka 126. Průběh zpoždění v trase – R27, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Olomouc hl.n.	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	10	5,0
Hlubočky-Mar.Údolí	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	3,9
Hlubočky-Mar.Údolí	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,4	3,9
Dětřichov n. Bystř.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,8	9,0	4,1
Dětřichov n. Bystř.	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	11	5,6
Valšov	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	10	4,6
Valšov	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,2	7,0	10	4,7
Bruntál	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,0	10	4,1
Bruntál	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,0	10	4,0
Milotice nad Opavou	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	9,0	4,0
Milotice nad Opavou	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	9,0	3,8
Krnov	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	12	5,1
Krnov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	1,8
Opava východ	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	2,4
Opava východ	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	3,0
Ostrava-Svinov	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	3,1

Tabulka 127. Dominantní kódy narušení – R27, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	30 %	Dětřichov n. B. (10 %), Opava východ (5 %)
O3	30 %	Olomouc hl. n. (27 %)

Tabulka 128. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R27, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Olomouc hl. n.	37 %	O3 (27 %), V1 (4 %)
Dětřichov nad Bystřicí	11 %	O8 (10 %)

5.13 Linka R31

Linka R31 zahrnuje vlaky relace Plzeň hl.n. – České Budějovice v rozsahu 8 párů vlaků. Jedná se o linku, která v tomto úseku vznikla rozdělením linky R11 (ta nově zahrnuje pouze rameno České Budějovice – Brno hl. n.).

Sudý směr (České Budějovice > Plzeň)

Linka zatížena zpožděním z výchozí stanice z důvodu přechodu náležitostí z linky R11. Toto zpoždění se výrazněji snížilo ve Strakonících díky delšímu plánovanému pobytu.

Tabulka 129. Průběh zpoždění v trase – R31, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Č.Budějovice os.n.	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	11	16	7,0
Zliv o	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	6,0	9,0	12	18	7,8
Zliv	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	6,0	9,0	12	18	7,9
Číčenice o	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	12	18	7,8
Číčenice	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	10	14	18	8,4
Protivín o	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	14	18	7,7
Protivín	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	14	18	7,9
Strakonice o	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	14	19	8,1
Strakonice	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	5,0	11	16	6,1
Horažďovice předm. o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	9,0	14	5,0
Horažďovice předm.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	7,0	12	4,3
Nepomuk o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	6,0	11	3,7
Nepomuk	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	6,0	11	3,9
Plzeň hl.n.os.n. o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	13	4,4

Tabulka 130. Dominantní kódy narušení – R31, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O9	56 %	výhradně České Budějovice – přechod náležitostí z linky R11
O8	15 %	Číčenice (4 %), Katovice (2 %)

Tabulka 131. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R31, sudý směr

místo	podíl	poznámka
České Budějovice	75 %	O9 (56 %), V1 (9 %), O3 (6 %)

Lichý směr (Plzeň > České Budějovice)

Nárůst zpoždění v úseku Protivín – České Budějovice.

Tabulka 132. Průběh zpoždění v trase – R31, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Plzeň hl.n.os.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	6,0	2,7
Nepomuk	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	3,0
Nepomuk	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	2,2
Horažďovice předm.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	2,4
Horažďovice předm.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	2,7
Strakonice	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	7,0	2,3
Strakonice	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	8,0	2,5
Protivín	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	3,0	4,0	8,0	2,8
Protivín	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	3,0
Číčenice	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	7,0	2,9
Číčenice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	3,1
Zliv	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	3,8
Zliv	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	3,9
Č.Budějovice os.n.	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	8,0	4,2

Tabulka 133. Dominantní kódy narušení – R31, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O3	36 %	Plzeň hl. n. (22 %), Horažďovice předm. (9 %), Protivín (5 %)
O8	34 %	Katovice (11 %) , Protivín (13 %)

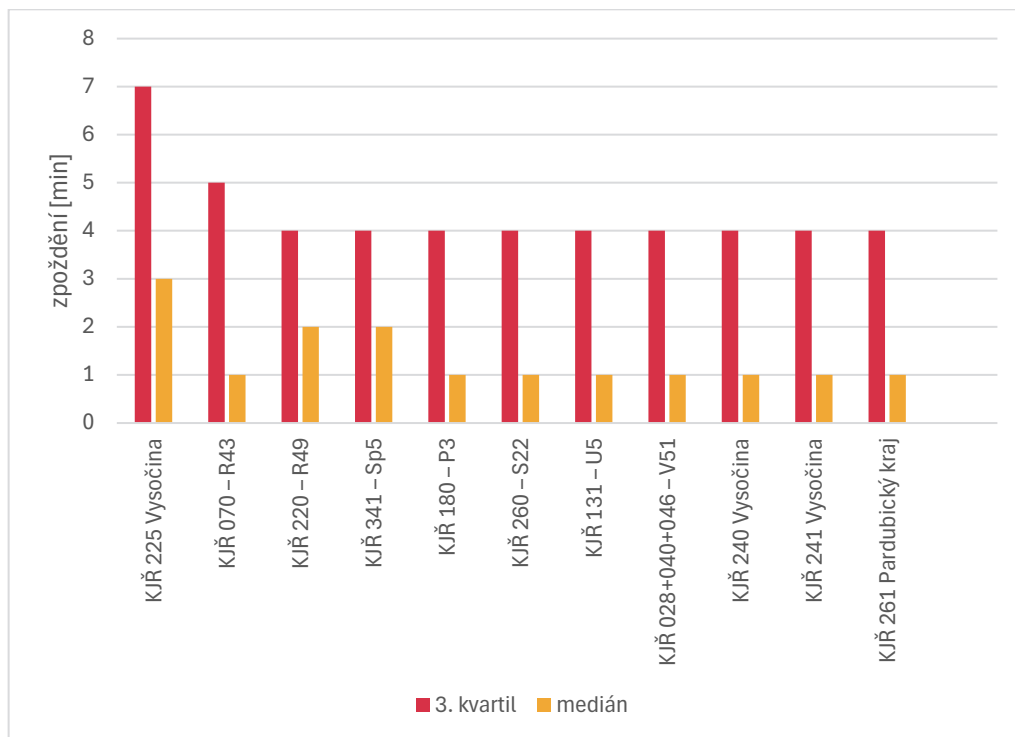
Tabulka 134. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R31, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Plzeň hl. n.	38 %	O3 (22 %), V1 (5 %)
Protivín	21 %	O8 (13 %)

6 Regionální doprava

6.1 Základní charakteristika

V následujícím grafu jsou znázorněny hodnoty zpoždění za jednotlivé linky, které překročily limitní hodnotu zpoždění 4 minuty (blíže viz kapitola Metodika analýzy). Linky jsou seřazeny sestupně podle hodnoty zpoždění na úrovni 3. kvartilu.



Graf 5. Základní charakteristiky zpoždění linek regionální dopravy

V další části této kapitoly následuje podrobný rozbor těchto linek.

6.2 Tratě KJŘ 028, 040 a 046, linka V51

Sudý směr (Lomnice nad Popelkou > Městec Králové)

Výrazná zpoždění zejména ze Staré Paky.

Tabulka 135. Průběh zpoždění v trase – V51, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Lomnice nad Popelkou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stará Paka	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	0,5
Stará Paka	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	2,8
Ostroměř	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	2,8
Ostroměř	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	3,0
Chlumeck nad Cidlinou	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	4,0	7,0	2,3
Chlumeck nad Cidlinou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0	1,8
Městec Králové	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	3,0	6,0	1,8

Tabulka 136. Dominantní kódy narušení – V51, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O3	50 %	Stará Paka (18 %), Chlumeck n. C. (30 %)
O8	37 %	Stará Paka (25 %), Ostroměř (8 %)

Tabulka 137. Dominantní místa se vznikem zpoždění – V51, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Stará Paka	44 %	O8 (25 %), O3 (18 %)
Ostroměř	10 %	O8 (8 %)
Chlumeck nad Cidlinou	34 %	O3 (30 %)

Lichý směr (Městec Králové > Lomnice nad Popelkou)

Zpoždění narůstá zejména v Chlumci nad Cidlinou a Ostroměři.

Tabulka 138. Průběh zpoždění v trase – V51, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Městec Králové	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Chlumeck nad Cidlinou o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	0,3
Chlumeck nad Cidlinou	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	2,8
Ostroměř o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	7,0	2,3
Ostroměř	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	3,6
Stará Paka o	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	4,5
Stará Paka	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,6	4,0	5,0	8,0	3,4
Lomnice nad Popelkou o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	2,7

Tabulka 139. Dominantní kódy narušení – V51, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O3	51 %	Chlumeck n. C. (47 %), Ostroměř (3 %)
O8	27 %	Chlumeck n. C. (5 %), Ostroměř (19 %)

Tabulka 140. Dominantní místa se vznikem zpoždění – V51, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Chlumeck nad Cidlinou	59 %	O3 (47 %), O8 (5 %)
Ostroměř	25 %	O8 (19 %), O3 (3 %)

6.3 Trať KJŘ 070, linka R43

Sudý směr (Praha > Mladá Boleslav)

Se zpožděním již z výchozí stanice, poté ještě mírný nárůst.

Tabulka 141. Průběh zpoždění v trase – R43, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha hl.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	3,2
Praha-Vysočany o	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	2,4	3,0	4,0	6,0	3,4
Praha-Vysočany	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	2,4
Praha-Čakovice o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,2	8,0	3,6
Praha-Čakovice	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	4,0	5,2	8,0	3,7
Neratovice o	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	8,0	10	5,2
Neratovice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	8,0	11	4,9
Všetaty o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	5,0	8,0	10	4,8
Všetaty	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	8,0	13	5,8
Byšice o	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,8	6,0	8,0	12	5,4
Byšice	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	7,0	11	5,6
Chotětov o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	5,0	6,4	11	5,1
Chotětov	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	8,0	13	5,5
Mladá Boleslav hl.n. o	0,0	1,0	1,4	2,0	3,0	4,0	6,0	7,0	14	5,6
Mladá Boleslav hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	5,0	6,0	2,3
Mladá Boleslav město o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,0	2,0

Tabulka 142. Dominantní kódy narušení – R43, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	67 %	Praha hl. n. (14 %), Měšice u P. (14 %), Chotětov (13 %)

Tabulka 143. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R43, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Praha hl. n.	24 %	O8 (14 %)
Měšice u Prahy	14 %	O8 (14 %)
Chotětov	13 %	O8 (13 %)

Lichý směr (Mladá Boleslav > Praha)

Postupný nárůst zpoždění.

Tabulka 144. Průběh zpoždění v trase – R43, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Mladá Boleslav město	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	1,4
Mladá Boleslav hl.n.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	1,6
Mladá Boleslav hl.n.	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,6	7,0	2,9
Chotětov	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,3	2,7
Chotětov	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	3,6
Byšice	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	9,0	3,5
Byšice	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,9	6,0	10	4,5
Všetaty	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,6	9,3	4,0
Všetaty	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	9,0	3,8
Neratovice	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,6	10	4,0
Neratovice	0,7	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,9	8,0	11	5,3
Praha-Čakovice	0,0	1,0	1,0	2,0	3,5	5,0	6,0	8,0	12	5,8
Praha-Čakovice	0,0	1,0	2,0	2,8	4,0	5,0	6,0	8,6	12	5,8
Praha-Vysočany	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,2	6,0	10	16	6,1
Praha-Vysočany	0,0	1,0	2,0	2,4	4,0	4,0	6,2	10	18	6,6
Praha hl.n.	1,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	9,0	13	20	8,8

Tabulka 145. Dominantní kódy narušení – R43, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	61 %	Chotětov (10%), Neratovice (11 %), Praha hl. n. (5 %)

Tabulka 146. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R43, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Mladá Boleslav město	13 %	O9 (9 %)
Mladá Boleslav hl. n.	14 %	O3 (11 %)
Chotětov	10 %	O8 (10 %)
Neratovice	15 %	O8 (11 %)

6.4 Trať KJŘ 131, linka U5

Sudý směr (Ústí nad Labem > Most)

Zpoždění již z výchozí stanice, nárůst zejména v ŽST Úpořiny.

Tabulka 147. Průběh zpoždění v trase – U5, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Ústí n.L.hl.n.os.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	4,0	7,0	2,7
Ústí nad Labem západ o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	6,0	2,3
Ústí nad Labem západ	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	5,0	8,0	3,6
Úpořiny o	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,6	4,0	5,0	8,0	3,4
Úpořiny	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	7,0	9,0	4,6
Bílina o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	5,0	7,0	8,4	3,8
Bílina	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,4	5,0	7,0	9,0	4,1
Most o	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	9,0	12	5,1

Tabulka 148. Dominantní kódy narušení – U5, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
S1	26 %	Úpořiny (24 %)
O3	23 %	Ústí n. L. hl. n. (17 %)
O9	21 %	Ústí n. L. hl. n. (21 %)
O8	11 %	Ústí n. L. hl. n. (4 %)

Tabulka 149. Dominantní místa se vznikem zpoždění – U5, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Ústí n. L. hl. n.	51 %	O3 (17 %), O9 (21 %), O8 (4 %), V1 (4 %)
Úpořiny	27 %	S1 (24 %)

Sudý směr (Ústí nad Labem > Most)

V tomto směru nevznikají významná zpoždění.

Tabulka 150. Průběh zpoždění v trase – U5, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Most	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,8
Bílina	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	1,3
Bílina	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	1,8
Úpořiny	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,4	2,2
Úpořiny	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	2,3
Ústí nad Labem západ	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	2,4
Ústí nad Labem západ	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	2,5
Ústí n.L.hl.n.os.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	5,0	7,0	3,0

Tabulka 151. Dominantní kódy narušení – U5, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O3	22 %	Bílina (17 %)
O8	19 %	Bílina (6 %), Ústí n. L. hl. n. (5 %)
O9	14 %	Most (9 %)

6.5 Trať KJŘ 180, linka P3

Sudý směr (Plzeň > Domažlice)

Zpoždění v trase postupně narůstá, přičemž hlavním důvodem jsou zpoždění vlaků linky Ex6 jedoucích z Německa.

Tabulka 152. Průběh zpoždění v trase – P3, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Plzeň hl.n.os.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	1,3
Nýřany	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	1,8
Nýřany	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	7,0	2,8
Stod	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	7,0	3,1
Stod	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	8,0	3,6
Staňkov	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	6,0	9,0	3,8
Staňkov	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	3,0	5,0	6,0	9,0	3,8
Domažlice	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	7,0	11	4,0
Domažlice	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	4,0

Tabulka 153. Dominantní kódy narušení – P3, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	75 %	Vejprnice (17 %), Nýřany (18 %), Stod (10 %), Holýšov (8 %), Staňkov (8 %)

Tabulka 154. Dominantní místa se vznikem zpoždění – P3, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Plzeň hl. n.	14 %	V1, V2 a V4 (v součtu 4 %), O3 (3 %)
Vejprnice	17 %	O8 (17 %)
Nýřany	21 %	O8 (18 %)
Stod	11 %	O8 (10 %)
Holýšov	11 %	O8 (8 %)
Staňkov	9 %	O8 (8 %)

Lichý směr (Domažlice > Plzeň)

Zpoždění v trase postupně narůstá. Hlavním důvodem zpoždění jsou zpoždění vlaků linky Ex6 jedoucích z Německa.

Tabulka 155. Průběh zpoždění v trase – P3, lichý směr

bod		1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Domažlice	o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Domažlice		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	1,1
Staňkov	o	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	2,4
Staňkov		0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	2,1
Nýřany	o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	3,2
Nýřany		0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	2,5
Plzeň hl.n.os.n.	o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	4,0	7,0	2,6

Tabulka 156. Dominantní kódy narušení – P3, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	66 %	Domažlice (13 %), Staňkov (7 %), Holýšov (22 %), Nýřany (6 %)
O3	9 %	Domažlice (7 %)

Tabulka 157. Dominantní místa se vznikem zpoždění – P3, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Domažlice	29 %	O8 (13 %), O3 (7 %), O9 (7 %)
Staňkov	12 %	O8 (7 %)
Holýšov	26 %	O8 (22 %)
Nýřany	8 %	O8 (6 %)

6.6 Trať KJŘ 220, linka R49

Sudý směr (Tábor > Praha)

Postupný nárůst zpoždění.

Tabulka 158. Průběh zpoždění v trase – R49, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Tábor	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	7,0	3,2
Olbramovice o	0,0	0,0	1,0	1,0	1,5	2,0	2,1	4,0	6,7	3,3
Olbramovice	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	7,0	3,7
Benešov u Prahy o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	3,2
Benešov u Prahy	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	4,1
Strančice o	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	11	4,5
Strančice	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	11	4,6
Praha-Uhřetěves o	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	9,0	13	5,5
Praha-Uhřetěves	0,1	1,0	1,0	2,0	2,0	4,0	6,0	9,0	13	5,6
Praha-Zahradní Město o	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	11	4,8
Praha-Zahradní Město	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	4,0	5,0	8,0	11	4,6
Praha-Vršovice o	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	12	5,1
Praha-Vršovice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	8,0	12	4,7
Praha hl.n. o	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	7,0	8,0	13	5,3
Praha hl.n.	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	9,0	10	13	20	10
Praha-Libeň o	2,0	3,0	3,0	3,4	4,0	5,6	10	14	20	8,6
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	5,2	7,8	13	4,5
Praha-Holešovice o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,4	7,0	9,0	13	4,8

Tabulka 159. Dominantní kódy narušení – R49, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	40 %	Tábor (10 %), Říčany (4 %), Praha hl. n. (8 %)
O9	20 %	Tábor (8 %), Olbramovice (11 %)

Tabulka 160. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R49, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Tábor	27 %	O8 (10 %), O9 (8 %)
Olbramovice	17 %	O9 (11 %)
Praha hl. n.	10 %	O8 (8 %)

Lichý směr (Praha > Tábor)

Postupný nárůst zpoždění.

Tabulka 161. Průběh zpoždění v trase – R49, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Praha-Holešovice	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	9,0	4,2
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,4	2,8	4,0	7,2	2,7
Praha-Libeň	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,8	4,0	8,4	2,9
Praha hl.n.	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,1	6,0	10	4,2
Praha hl.n.	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	10	3,5
Praha-Vršovice	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	10	3,2
Praha-Vršovice	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,3	4,0	10	3,3
Praha-Zahradní Město	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	11	3,6
Praha-Zahradní Město	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	12	3,6
Praha-Uhříněves	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	12	3,6
Praha-Uhříněves	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	12	3,7
Strančice	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	11	4,3
Strančice	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	13	4,5
Benešov u Prahy	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	6,0	13	4,8
Benešov u Prahy	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	13	5,3
Olbramovice	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	6,0	13	5,0
Olbramovice	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	14	5,6
Tábor	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	14	5,3

Tabulka 162. Dominantní kódy narušení – R49, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	30 %	Praha hl. n. (9 %)
O9	19 %	Praha-Holešovice (9 %), Praha hl. n. (10 %)

Tabulka 163. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R49, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Praha-Holešovice	21 %	O9 (9 %), V1 (7 %)
Praha hl. n.	27 %	O9 (10 %), O8 (9 %)
Říčany	15 %	S3 (5 %), O8 (4 %)

6.7 Trať KJŘ 225 Horní Cerekev – Havlíčkův Brod

Sudý směr (Horní Cerekev > Havlíčkův Brod)

Zpoždění postupně výrazně narůstá. Navýšení zpoždění v Kostelci u Jihlavy je dáno i připojením vlaků ze směru Telč, ty jsou zatíženy vyšším zpožděním.

Tabulka 164. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 225, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Horní Cerekev	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	2,1
Výh Spělov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	4,0	1,7
Výh Spělov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	5,0	1,9
Kostelec u Jihlavy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	1,9
Kostelec u Jihlavy	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	8,0	12	5,4
Jihlava	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	6,0	10	4,4
Jihlava	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	9,0	12	5,9
Havlíčkův Brod	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	7,0	9,0	12	5,9

Tabulka 165. Dominantní kódy narušení – KJŘ 225, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	70 %	Kostelec u Jihlavy (12 %), Jihlava město (25 %), Jihlava (16 %), Dobronín (5 %)

Tabulka 166. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 225, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Kostelec u Jihlavy	15 %	O8 (12 %)
Jihlava město	30 %	O8 (25 %)
Jihlava	30 %	O8 (16 %), O3 (8 %)
Dobronín	7 %	O8 (5 %)

Lichý směr (Havlíčkův Brod > Horní Cerekev)

Zpoždění výrazně narůstá v Jihlavě.

Tabulka 167. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 225, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Havlíčkův Brod	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,3	6,0	9,0	3,1
Jihlava	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	8,0	12	5,2
Jihlava	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	10	13	6,2
Kostelec u Jihlavy	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	8,0	10	13	6,5
Kostelec u Jihlavy	0,0	0,0	1,0	2,0	2,5	4,0	5,0	7,0	10	4,3
Horní Cerekev	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	10	3,9

Tabulka 168. Dominantní kódy narušení – KJŘ 225, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	54 %	Havlíčkův Brod (5 %), Šlapanov (11 %), Jihlava (27 %), Jihlava město (5 %)
O9	18 %	Havlíčkův Brod (17 %)
O3	13 %	Havlíčkův Brod (11 %)

Tabulka 169. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 225, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Havlíčkův Brod	37 %	O9 (17 %), O3 (11 %), O8 (5 %)
Šlapanov	19 %	O8 (11 %)
Jihlava	33 %	O8 (27 %)
Jihlava město	11 %	O8 (5 %)

6.8 Trať KJŘ 240 Náměšť nad Oslavou – Jihlava

S ohledem na hranice krajů se zde zabýváme pouze úsekem Náměšť nad Oslavou – Jihlava (zbylý úsek, který se nachází v Jihomoravském kraji, vykazuje příznivější hodnoty zpoždění).

Sudý směr (Náměšť nad Oslavou > Jihlava)

Zpoždění postupně výrazně narůstá, největší skok nastává v ŽST Bransouze.

Tabulka 170. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 240, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Náměšť nad Oslavou	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	1,7
Třebíč o	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	2,8
Třebíč	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	1,5
Okříšky o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	2,5
Okříšky	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	3,5
Bransouze o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	8,0	3,3
Bransouze	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	7,0	9,0	14	5,7
Luka nad Jihlavou o	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	5,0	7,0	9,0	14	5,5
Luka nad Jihlavou	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	7,0	10	15	6,3
Jihlava o	0,0	0,0	1,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	16	6,3

Tabulka 171. Dominantní kódy narušení – KJŘ 240, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	77 %	Studenec (9 %), Třebíč (5 %), Krahulov (10 %), Okříšky (6 %), Bransouze (31 %), Luka nad J. (7 %),

Lichý směr (Jihlava > Náměšť nad Oslavou)

Vysoké zpoždění v úseku Jihlava – Třebíč. Z Třebíče výrazný pokles.

Tabulka 172. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 240, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Jihlava	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	10	4,5
Luka nad Jihlavou	o 0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	10	4,1
Luka nad Jihlavou	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,4	13	5,8
Bransouze	o 0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	8,0	13	5,2
Bransouze	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	14	5,5
Okříšky	o 0,0	0,0	1,0	1,2	3,0	4,0	6,0	8,0	14	5,4
Okříšky	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	12	4,5
Třebíč	o 0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	16	4,8
Třebíč	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	1,2
Náměšť nad Oslavou	o 0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	2,2

Tabulka 173. Dominantní kódy narušení – KJŘ 240, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	59 %	Jihlava (29 %), Luka nad J. (16 %)
O3	13 %	Jihlava (5 %), Okříšky (4 %), Třebíč (3 %)
O9	11 %	Jihlava (5 %), Třebíč (4 %)

Tabulka 174. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 240, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Jihlava	42 %	O8 (29 %), O3 (5 %), O9 (5 %)
Luka nad Jihlavou	18 %	O8 (16 %)
Okříšky	8 %	O3 (4 %)
Třebíč	10 %	O9 (4 %), O3 (3 %)

6.9 Trať KJŘ 241 Moravské Budějovice – Okříšky

S ohledem na hranice krajů se zde zabýváme pouze úsekem Moravské Budějovice – Okříšky (zbylý úsek, který se nachází v Jihomoravském kraji, vykazuje příznivější hodnoty zpoždění).

Sudý směr (Moravské Budějovice > Okříšky)

V tomto směru nedochází k významným zpožděním.

Tabulka 175. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 225, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Moravské Budějovice	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	1,2
Jaroměřice n. Rokyt.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	4,0	1,2
Jaroměřice n. Rokyt.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	5,0	1,5
Kojetice na Moravě	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,4	4,0	1,3
Kojetice na Moravě	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	1,8
Stařeč	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	1,7
Stařeč	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	5,0	1,7
Okříšky	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	6,0	1,7

Tabulka 176. Dominantní kódy narušení – KJŘ 241, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	71 %	Moravské Budějovice (31 %), Jaroměřice n. R. (19 %), Stařeč (19 %)

Lichý směr (Okříšky > Moravské Budějovice)

Téměř veškerá zpoždění vznikají v ŽST Okříšky.

Tabulka 177. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 225, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Okříšky	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	3,0	6,0	8,0	11	4,2
Stařeč	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	7,4	11	3,9
Stařeč	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	8,0	12	4,5
Kojetice na Moravě	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	8,0	11	4,1
Kojetice na Moravě	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	6,0	8,0	12	4,9
Jaroměřice n. Rokyt.	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	7,0	11	4,0
Jaroměřice n. Rokyt.	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	8,0	12	4,5
Moravské Budějovice	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	4,6	7,0	11	4,0

Tabulka 178. Dominantní kódy narušení – KJŘ 241, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O3	43 %	Okříšky (43%)
O8	21 %	Okříšky (20 %)
O9	23 %	Okříšky (23 %)

Tabulka 179. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 241, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Okříšky	93 %	všechny údaje jsou zřejmé z tabulky výše

6.10 Trať KJŘ 260 Letovice – Česká Třebová , na území Jihomoravského kraje linka S22

Sudý směr (Letovice > Česká Třebová)

Zpoždění bez výraznějších výkyvů, nárůst na dojezdu do České Třebové.

Tabulka 180. Průběh zpoždění v trase – S22 + KJŘ 260, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Letovice	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,4	2,5
Svitavy o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,0	2,6
Svitavy	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,3	5,0	8,0	3,4
Opatov o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	7,0	3,0
Opatov	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	5,0	9,0	4,0
Česká Třebová o	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	11	4,7

Tabulka 181. Dominantní kódy narušení – S22 + KJŘ 260, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	28 %	Svitavy (11 %), Letovice (4 %)
O3	27 %	Letovice (18 %), Svítavy (10 %)
S1	12 %	úsek Opatov – Česká Třebová (12 %)

Tabulka 182. Dominantní místa se vznikem zpoždění – S22 + KJŘ 260, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Letovice	36 %	O3 (18 %), O8 (4 %), O9 (5 %)
Svitavy	28 %	O8 (11 %), O3 (10 %)

Lichý směr (Česká Třebová > Letovice)

Nárůst zpoždění v úseku Česká Třebová – Svitavy.

Tabulka 183. Průběh zpoždění v trase – S22 + KJŘ 260, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Česká Třebová	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,0	2,0
Svitavy	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	6,0	9,0	3,7
Svitavy	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	6,0	8,0	3,6
Letovice	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	4,0	6,0	8,0	3,1

Tabulka 184. Dominantní kódy narušení – S22 + KJŘ 260, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	33 %	Opatov (11 %), Březová n. Sv. (7 %)
S1	21 %	Česká Třebová (14 %)
O3	20 %	Česká Třebová (20 %)

Tabulka 185. Dominantní místa se vznikem zpoždění – S22 + KJŘ 260, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Česká Třebová	49 %	O3 (20 %), S1 (21 %)
Opatov	12 %	O8 (11 %)

6.11 Trať KJŘ 261 Svitavy – Žďárec u Skutče

Sudý směr (Svitavy > Žďárec u Skutče)

Zpoždění již na odjezdu z výchozí stanice, kde jsou významným vlivem přípojové návaznosti.

Tabulka 186. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 261, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Svitavy	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	6,0	9,0	4,1
Polička	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	10	4,4
Polička	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,8	10	4,0
Borová u Poličky	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,6	5,0	7,0	10	4,2
Borová u Poličky	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	5,0	6,0	9,0	3,7
Skuteč	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	9,0	3,0
Skuteč	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	1,0
Žďárec u Skutče	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	3,0	1,1

Tabulka 187. Dominantní kódy narušení – KJŘ 261, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O3	44 %	Svitavy (42 %)
O9	23 %	Svitavy (20 %)

Tabulka 188. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 261, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Svitavy	74 %	O3 (42 %), O9 (20 %), K5 (4 %)

Lichý směr (Žďárec u Skutče > Svitavy)

Na úrovni mediánu bez výraznějších výkyvů.

Tabulka 189. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 261, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Žďárec u Skutče	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	5,0	9,0	3,1
Skuteč o	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	4,0	6,0	9,0	3,4
Skuteč	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	4,3	1,4
Borová u Poličky o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	6,0	1,9
Borová u Poličky	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	5,0	1,4
Polička o	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	5,0	1,4
Polička	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	4,0	6,2	2,0
Svitavy o	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	2,5

Tabulka 190. Dominantní kódy narušení – KJŘ 261, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	65 %	Čachnov (16 %), Polička (27 %), Květná (19 %)
O9	11 %	Žďárec u Sk. (5 %), Skuteč (5 %)

Tabulka 191. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 261, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Žďárec u Skutče	11 %	O9 (5 %)
Skuteč	11 %	O9 (5 %)
Čachnov	17 %	O8 (16 %)
Polička	30 %	O8 (27 %)
Květná	26 %	O8 (19 %)

6.12 Trať KJŘ 341, linka Sp5

Sudý směr (Bylnice > Staré Město u Uh. Hradiště)

Výraznější nárůst zpoždění zejména ve Slavičíně.

Tabulka 192. Průběh zpoždění v trase – Sp5, sudý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Bylnice	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	1,6
Slavičín	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,4	5,2	1,4
Slavičín	1,0	1,0	2,0	2,2	3,0	3,0	4,0	5,0	8,0	3,6
Bojkovice město	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	4,0	5,0	8,0	3,5
Bojkovice město	0,1	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	5,0	7,0	3,3
Bojkovice	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	5,0	7,0	3,2
Bojkovice	1,0	2,0	3,0	3,0	3,5	4,0	5,0	6,0	8,0	4,3
Újezdec u Luhačovic	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	3,0	4,0	5,0	7,0	3,5
Újezdec u Luhačovic	1,0	2,0	2,0	3,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	3,9
Uherský Brod	1,0	1,2	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	8,0	3,8
Uherský Brod	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	9,0	4,0
Kunovice	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	4,0	6,0	7,0	9,0	4,5
Kunovice	1,0	1,8	2,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,2	11	5,5
Uherské Hradiště	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	9,0	11	5,8
Uherské Hradiště	1,9	2,0	3,0	5,0	5,0	6,0	8,0	9,2	12	6,2
Staré Město u U.H.	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	10	12	6,1

Tabulka 193. Dominantní kódy narušení – Sp5, sudý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	66 %	Slavičín (19 %), Bojkovice (28 %), Hradčovice (4 %), Uh. Hradiště (4 %)
V1	13 %	Uherský Brod (11 %)

Tabulka 194. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Sp5, sudý směr

místo	podíl	poznámka
Bylnice	14 %	O9 (7 %)
Slavičín	20 %	O8 (19 %)
Bojkovice	34 %	O8 (28 %)
Uherský Brod	13 %	V1 (11 %)

Lichý směr (Staré Město u Uh. Hradiště > Bylnice)

Zpoždění bez výraznějších výkyvů.

Tabulka 195. Průběh zpoždění v trase – Sp5, lichý směr

bod	1D	2D	3D	4D	5D med.	6D	7D	8D	9D	průměr
Staré Město u U.H.	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	2,4
Uherské Hradiště	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	2,1
Uherské Hradiště	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	1,4
Kunovice	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	3,0	4,0	1,5
Kunovice	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,4	5,0	2,3
Uherský Brod	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,7	3,2
Uherský Brod	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,0	2,5
Újezdec u Luhačovic	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	6,0	2,8
Újezdec u Luhačovic	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	2,2
Bojkovice	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,7	1,8
Bojkovice	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	7,0	2,8
Bojkovice město	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	4,0	6,3	2,8
Bojkovice město	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	3,0	5,0	6,0	8,0	4,0
Slavičín	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	8,0	3,1
Slavičín	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0	3,0	5,0	8,0	3,1
Bylnice	0,0	0,0	0,0	0,2	1,0	1,0	2,0	4,0	6,7	2,5

Tabulka 196. Dominantní kódy narušení – Sp5, lichý směr

kód nar.	podíl	poznámka
O8	47 %	Kunovice (19 %), Bojkovice (19 %)
O3	31 %	St. Město u Uh. Hradiště (27 %)

Tabulka 197. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Sp5, lichý směr

místo	podíl	poznámka
Staré Město u Uh. Hradiště	41 %	O3 (27 %), O9 (5 %)
Kunovice	23 %	O8 (19 %)
Bojkovice	21 %	O8 (19 %)

Závěr

Tento dokument představuje první analýzu podobného druhu zpracovanou pro vlaky osobní dopravy v síti Správy železnic. Je zřejmé, že teprve na základě následné zpětné vazby bude možné vyhodnotit, zda tato analýza bude mít adekvátní využití, popř. zda bude žádoucí její podobu dále rozšiřovat nebo modifikovat.

Jednou z motivací celé analýzy je dosažení společného cíle všech zúčastněných subjektů, tj. dopravců, objednatelů i provozovatele dráhy – a tím je spokojený cestující. Toho lze docílit, mimo jiné, právě redukcí zpoždění, o to více pak takových, která vznikají systematicky. Každé systematické zpoždění má svou opakující se příčinu, kterou lze odhalit, její důsledky predikovat a nalézt řešení v podobě fungujícího jízdního řádu, který je reálný, opakovatelný a spolehlivý.

Záměrem této analýzy bylo zabývat se obdobím bezprostředně od začátku platnosti současného jízdního řádu, aby výsledky bylo možné aspoň zčásti uplatnit při sestavě jízdního řádu 2027. Zároveň je ale zřejmé, že řešení řady problémových situací lze realizovat teprve v delším časovém horizontu. I to je jedním z důvodů, proč lze předpokládat, že podobný dokument bude žádoucí vypracovávat pravidelně.

Výsledky analýzy nyní mohou posloužit provozovateli dráhy, dopravcům i objednatelům jako objektivní zpětná vazba z hlediska stability, funkčnosti a spolehlivosti aktuálně realizovaných provozních konceptů.

Seznam grafů

Graf 1. Průměrné denní sumy narušení za jednotlivé měsíce 2024 a 2025	8
Graf 3. Souvislost mezi primárními a následnými zpožděními	9
Graf 4. Základní charakteristiky zpoždění linek Ex	13
Graf 5. Základní charakteristiky zpoždění linek R	34
Graf 6. Základní charakteristiky zpoždění linek regionální dopravy	59

Seznam tabulek

Tabulka 1. Nejčastější kódy narušení pro vlaky osobní dopravy celkem	8
Tabulka 2. Nejčastější kódy narušení pro vlaky dopravního druhu Ex	9
Tabulka 3. Nejčastější kódy narušení pro vlaky dopravního druhu Os	10
Tabulka 4. Body, které se nejvýznamněji podílejí na celkové sumě narušení	11
Tabulka 5. Body, které se nejvýznamněji podílejí na narušeních O3	12
Tabulka 6. Průběh zpoždění v trase – Ex1, sudý směr	14
Tabulka 7. Dominantní kódy narušení – Ex1, sudý směr	14
Tabulka 8. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex1, sudý směr	14
Tabulka 9. Průběh zpoždění v trase – Ex1, lichý směr	15
Tabulka 10. Dominantní kódy narušení – Ex1, lichý směr	15
Tabulka 11. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex1, lichý směr	15
Tabulka 12. Průběh zpoždění v trase – Ex2, sudý směr	16
Tabulka 13. Dominantní kódy narušení – Ex2, sudý směr	16
Tabulka 14. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex2, sudý směr	16
Tabulka 15. Průběh zpoždění v trase – Ex2, lichý směr	17
Tabulka 16. Dominantní kódy narušení – Ex2, lichý směr	17
Tabulka 17. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex2, lichý směr	17
Tabulka 18. Průběh zpoždění v trase – Ex3, sudý směr	18
Tabulka 19. Dominantní kódy narušení – Ex3, sudý směr	18
Tabulka 20. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex1, lichý směr	18
Tabulka 21. Průběh zpoždění v trase – Ex3, lichý směr	19
Tabulka 22. Dominantní kódy narušení – Ex3, lichý směr	19
Tabulka 23. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex3, lichý směr	19
Tabulka 24. Průběh zpoždění v trase – Ex4, sudý směr	20
Tabulka 25. Dominantní kódy narušení – Ex4, sudý směr	20
Tabulka 26. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex4, sudý směr	20
Tabulka 27. Průběh zpoždění v trase – Ex4, lichý směr	21
Tabulka 28. Dominantní kódy narušení – Ex4, lichý směr	21
Tabulka 29. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex4, lichý směr	21
Tabulka 30. Průběh zpoždění v trase – Ex5, sudý směr	22
Tabulka 31. Dominantní kódy narušení – Ex5, sudý směr	22
Tabulka 32. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex5, sudý směr	22
Tabulka 33. Průběh zpoždění v trase – Ex5, lichý směr	23
Tabulka 34. Dominantní kódy narušení – Ex5, lichý směr	23
Tabulka 35. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex5, lichý směr	23
Tabulka 36. Průběh zpoždění v trase – Ex6, sudý směr	24
Tabulka 37. Dominantní kódy narušení – Ex6, sudý směr	24
Tabulka 38. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex6, sudý směr	24
Tabulka 39. Průběh zpoždění v trase – Ex6, lichý směr	25
Tabulka 40. Dominantní kódy narušení – Ex6, lichý směr	25
Tabulka 41. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex6, lichý směr	25
Tabulka 42. Průběh zpoždění v trase – Ex7, sudý směr	26
Tabulka 43. Dominantní kódy narušení – Ex7, sudý směr	26
Tabulka 44. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex7, sudý směr	26
Tabulka 45. Průběh zpoždění v trase – Ex7, lichý směr	27
Tabulka 46. Dominantní kódy narušení – Ex7, lichý směr	27
Tabulka 47. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex7, lichý směr	27
Tabulka 48. Průběh zpoždění v trase – Ex32, sudý směr	28
Tabulka 49. Dominantní kódy narušení – Ex32, sudý směr	28

Tabulka 50. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Ex32, sudý směr.....	28
Tabulka 51. Průběh zpoždění v trase – Ex32, lichý směr	29
Tabulka 52. Dominantní kódy narušení – Ex32, lichý směr	29
Tabulka 53. Průběh zpoždění v trase – RJ Praha – Ostrava, sudý směr.....	30
Tabulka 54. Dominantní kódy narušení – RJ Praha – Ostrava, sudý směr.....	30
Tabulka 55. Průběh zpoždění v trase – RJ Praha – Ostrava, lichý směr	31
Tabulka 56. Dominantní kódy narušení – RJ Praha – Ostrava, lichý směr.....	31
Tabulka 57. Průběh zpoždění v trase – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), sudý směr.....	32
Tabulka 58. Dominantní kódy narušení – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), sudý směr.....	32
Tabulka 59. Dominantní místa se vznikem zpoždění – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), sudý směr.....	32
Tabulka 60. Průběh zpoždění v trase – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), lichý směr	33
Tabulka 61. Dominantní kódy narušení – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), lichý směr.....	33
Tabulka 62. Dominantní místa se vznikem zpoždění – RJ Praha – Břeclav – (AT/SK), lichý směr.....	33
Tabulka 63. Průběh zpoždění v trase – R8, sudý směr	35
Tabulka 64. Dominantní kódy narušení – R8, sudý směr	35
Tabulka 65. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R8, sudý směr.....	35
Tabulka 66. Průběh zpoždění v trase – R8, lichý směr.....	36
Tabulka 67. Dominantní kódy narušení – R8, lichý směr.....	36
Tabulka 68. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R8, lichý směr	36
Tabulka 69. Průběh zpoždění v trase – R9, sudý směr	37
Tabulka 70. Dominantní kódy narušení – R9, sudý směr	37
Tabulka 71. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R9, sudý směr.....	37
Tabulka 72. Průběh zpoždění v trase – R9, lichý směr.....	38
Tabulka 73. Dominantní kódy narušení – R9, lichý směr.....	38
Tabulka 74. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R9, lichý směr	38
Tabulka 75. Průběh zpoždění v trase – R10, sudý směr.....	39
Tabulka 76. Dominantní kódy narušení – R10, sudý směr.....	39
Tabulka 77. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R10, sudý směr	39
Tabulka 78. Průběh zpoždění v trase – R10, lichý směr.....	40
Tabulka 79. Dominantní kódy narušení – R10, lichý směr.....	40
Tabulka 80. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R10, lichý směr	40
Tabulka 81. Průběh zpoždění v trase – R11, sudý směr.....	41
Tabulka 82. Dominantní kódy narušení – R11, sudý směr.....	41
Tabulka 83. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R11, sudý směr	41
Tabulka 84. Průběh zpoždění v trase – R11, lichý směr.....	42
Tabulka 85. Dominantní kódy narušení – R11, lichý směr.....	42
Tabulka 86. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R11, lichý směr	42
Tabulka 87. Průběh zpoždění v trase – R12, sudý směr.....	43
Tabulka 88. Dominantní kódy narušení – R12, sudý směr.....	43
Tabulka 89. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R12, sudý směr	43
Tabulka 90. Průběh zpoždění v trase – R12, lichý směr.....	44
Tabulka 91. Dominantní kódy narušení – R12, lichý směr.....	44
Tabulka 92. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R12, sudý směr	44
Tabulka 93. Průběh zpoždění v trase – R16, sudý směr.....	45
Tabulka 94. Dominantní kódy narušení – R16, sudý směr.....	45
Tabulka 95. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R16, sudý směr	45
Tabulka 96. Průběh zpoždění v trase – R16, lichý směr.....	46
Tabulka 97. Dominantní kódy narušení – R16, lichý směr.....	46
Tabulka 98. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R16, lichý směr	46
Tabulka 99. Průběh zpoždění v trase – R18, sudý směr.....	47
Tabulka 100. Dominantní kódy narušení – R18, sudý směr.....	47
Tabulka 101. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R18, sudý směr	47
Tabulka 102. Průběh zpoždění v trase – R18, lichý směr	48
Tabulka 103. Dominantní kódy narušení – R18, lichý směr	48
Tabulka 104. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R18, lichý směr	48
Tabulka 105. Průběh zpoždění v trase – R20, sudý směr.....	49
Tabulka 106. Dominantní kódy narušení – R20, sudý směr.....	49

Tabulka 107. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R20, sudý směr	49
Tabulka 108. Průběh zpoždění v trase – R20, sudý směr	50
Tabulka 109. Dominantní kódy narušení – R20, sudý směr	50
Tabulka 110. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R20, sudý směr	50
Tabulka 111. Průběh zpoždění v trase – R21, sudý směr	51
Tabulka 112. Dominantní kódy narušení – R21, sudý směr	51
Tabulka 113. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R21, sudý směr	51
Tabulka 114. Průběh zpoždění v trase – R21, lichý směr	52
Tabulka 115. Dominantní kódy narušení – R21, lichý směr	52
Tabulka 116. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R21, lichý směr	52
Tabulka 117. Průběh zpoždění v trase – R26, sudý směr	53
Tabulka 118. Dominantní kódy narušení – R26, sudý směr	53
Tabulka 119. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R26, sudý směr	53
Tabulka 120. Průběh zpoždění v trase – R26, lichý směr	54
Tabulka 121. Dominantní kódy narušení – R26, lichý směr	54
Tabulka 122. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R26, lichý směr	54
Tabulka 123. Průběh zpoždění v trase – R27, sudý směr	55
Tabulka 124. Dominantní kódy narušení – R27, sudý směr	55
Tabulka 125. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R27, sudý směr	55
Tabulka 126. Průběh zpoždění v trase – R27, lichý směr	56
Tabulka 127. Dominantní kódy narušení – R27, lichý směr	56
Tabulka 128. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R27, lichý směr	56
Tabulka 129. Průběh zpoždění v trase – R31, sudý směr	57
Tabulka 130. Dominantní kódy narušení – R31, sudý směr	57
Tabulka 131. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R31, sudý směr	57
Tabulka 132. Průběh zpoždění v trase – R31, lichý směr	58
Tabulka 133. Dominantní kódy narušení – R31, lichý směr	58
Tabulka 134. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R31, lichý směr	58
Tabulka 135. Průběh zpoždění v trase – V51, sudý směr	60
Tabulka 136. Dominantní kódy narušení – V51, sudý směr	60
Tabulka 137. Dominantní místa se vznikem zpoždění – V51, sudý směr	60
Tabulka 138. Průběh zpoždění v trase – V51, sudý směr	61
Tabulka 139. Dominantní kódy narušení – V51, sudý směr	61
Tabulka 140. Dominantní místa se vznikem zpoždění – V51, sudý směr	61
Tabulka 141. Průběh zpoždění v trase – R43, sudý směr	62
Tabulka 142. Dominantní kódy narušení – R43, sudý směr	62
Tabulka 143. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R43, sudý směr	62
Tabulka 144. Průběh zpoždění v trase – R43, lichý směr	63
Tabulka 145. Dominantní kódy narušení – R43, lichý směr	63
Tabulka 146. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R43, lichý směr	63
Tabulka 147. Průběh zpoždění v trase – U5, sudý směr	64
Tabulka 148. Dominantní kódy narušení – U5, sudý směr	64
Tabulka 149. Dominantní místa se vznikem zpoždění – U5, sudý směr	64
Tabulka 150. Průběh zpoždění v trase – U5, lichý směr	65
Tabulka 151. Dominantní kódy narušení – U5, lichý směr	65
Tabulka 152. Průběh zpoždění v trase – P3, sudý směr	66
Tabulka 153. Dominantní kódy narušení – P3, sudý směr	66
Tabulka 154. Dominantní místa se vznikem zpoždění – P3, sudý směr	66
Tabulka 155. Průběh zpoždění v trase – P3, lichý směr	67
Tabulka 156. Dominantní kódy narušení – P3, lichý směr	67
Tabulka 157. Dominantní místa se vznikem zpoždění – P3, lichý směr	67
Tabulka 158. Průběh zpoždění v trase – R49, sudý směr	68
Tabulka 159. Dominantní kódy narušení – R49, sudý směr	68
Tabulka 160. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R49, sudý směr	68
Tabulka 161. Průběh zpoždění v trase – R49, lichý směr	69
Tabulka 162. Dominantní kódy narušení – R49, lichý směr	69
Tabulka 163. Dominantní místa se vznikem zpoždění – R49, lichý směr	69
Tabulka 164. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 225, sudý směr	70
Tabulka 165. Dominantní kódy narušení – KJŘ 225, sudý směr	70

Tabulka 166. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 225, sudý směr	70
Tabulka 167. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 225, lichý směr	71
Tabulka 168. Dominantní kódy narušení – KJŘ 225, lichý směr	71
Tabulka 169. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 225, lichý směr.....	71
Tabulka 170. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 240, sudý směr	72
Tabulka 171. Dominantní kódy narušení – KJŘ 240, sudý směr	72
Tabulka 172. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 240, lichýsměr	73
Tabulka 173. Dominantní kódy narušení – KJŘ 240, lichý směr	73
Tabulka 174. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 240, lichý směr.....	73
Tabulka 175. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 225, sudý směr	74
Tabulka 176. Dominantní kódy narušení – KJŘ 241, sudý směr	74
Tabulka 177. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 225, lichý směr	75
Tabulka 178. Dominantní kódy narušení – KJŘ 241, lichý směr	75
Tabulka 179. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 241, lichý směr.....	75
Tabulka 180. Průběh zpoždění v trase – S22 + KJŘ 260, sudý směr.....	76
Tabulka 181. Dominantní kódy narušení – S22 + KJŘ 260, sudý směr.....	76
Tabulka 182. Dominantní místa se vznikem zpoždění – S22 + KJŘ 260, sudý směr	76
Tabulka 183. Průběh zpoždění v trase – S22 + KJŘ 260, lichý směr	77
Tabulka 184. Dominantní kódy narušení – S22 + KJŘ 260, lichý směr.....	77
Tabulka 185. Dominantní místa se vznikem zpoždění – S22 + KJŘ 260, lichý směr	77
Tabulka 186. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 261, sudý směr	78
Tabulka 187. Dominantní kódy narušení – KJŘ 261, sudý směr	78
Tabulka 188. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 261, sudý směr	78
Tabulka 189. Průběh zpoždění v trase – KJŘ 261, lichý směr	79
Tabulka 190. Dominantní kódy narušení – KJŘ 261, lichý směr	79
Tabulka 191. Dominantní místa se vznikem zpoždění – KJŘ 261, lichý směr.....	79
Tabulka 192. Průběh zpoždění v trase – Sp5, sudý směr	80
Tabulka 193. Dominantní kódy narušení – Sp5, sudý směr	80
Tabulka 194. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Sp5, sudý směr	80
Tabulka 195. Průběh zpoždění v trase – Sp5, lichý směr	81
Tabulka 196. Dominantní kódy narušení – Sp5, lichý směr	81
Tabulka 197. Dominantní místa se vznikem zpoždění – Sp5, lichý směr.....	81

Seznam příloh

Příloha A – Mapy se zpožděními vlaků

Příloha B – Čekání na přípoje

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

© 2026

Datum tisku
2026-03-30

spravazeleznic.cz

Zpoždění vlaků - Ex

JŘ 2026, do 7. února 2026

barva čáry vyjadřuje hodnotu zpoždění [min]:



údaje jsou rozděleny podle směrů - údaje pro příslušný směr
jsou vždy vpravo ve směru jízdy
tloušťka čáry je úměrná počtu vlaků



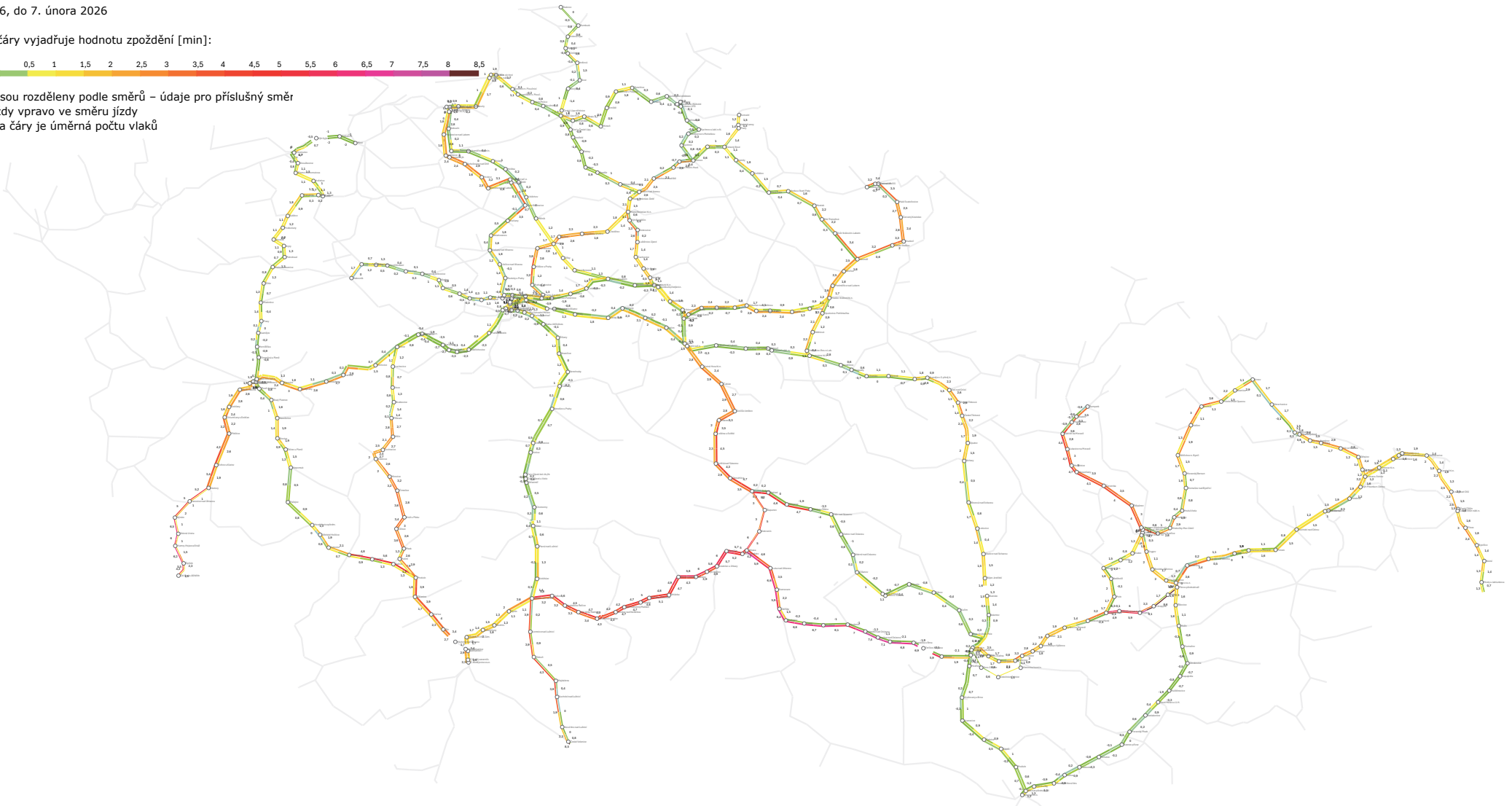
Zpoždění vlaků - R

JŘ 2026, do 7. února 2026

barva čáry vyjadřuje hodnotu zpoždění [min]:



údaje jsou rozděleny podle směrů – údaje pro příslušný směr
jsou vždy vpravo ve směru jízdy
tloušťka čáry je úměrná počtu vlaků



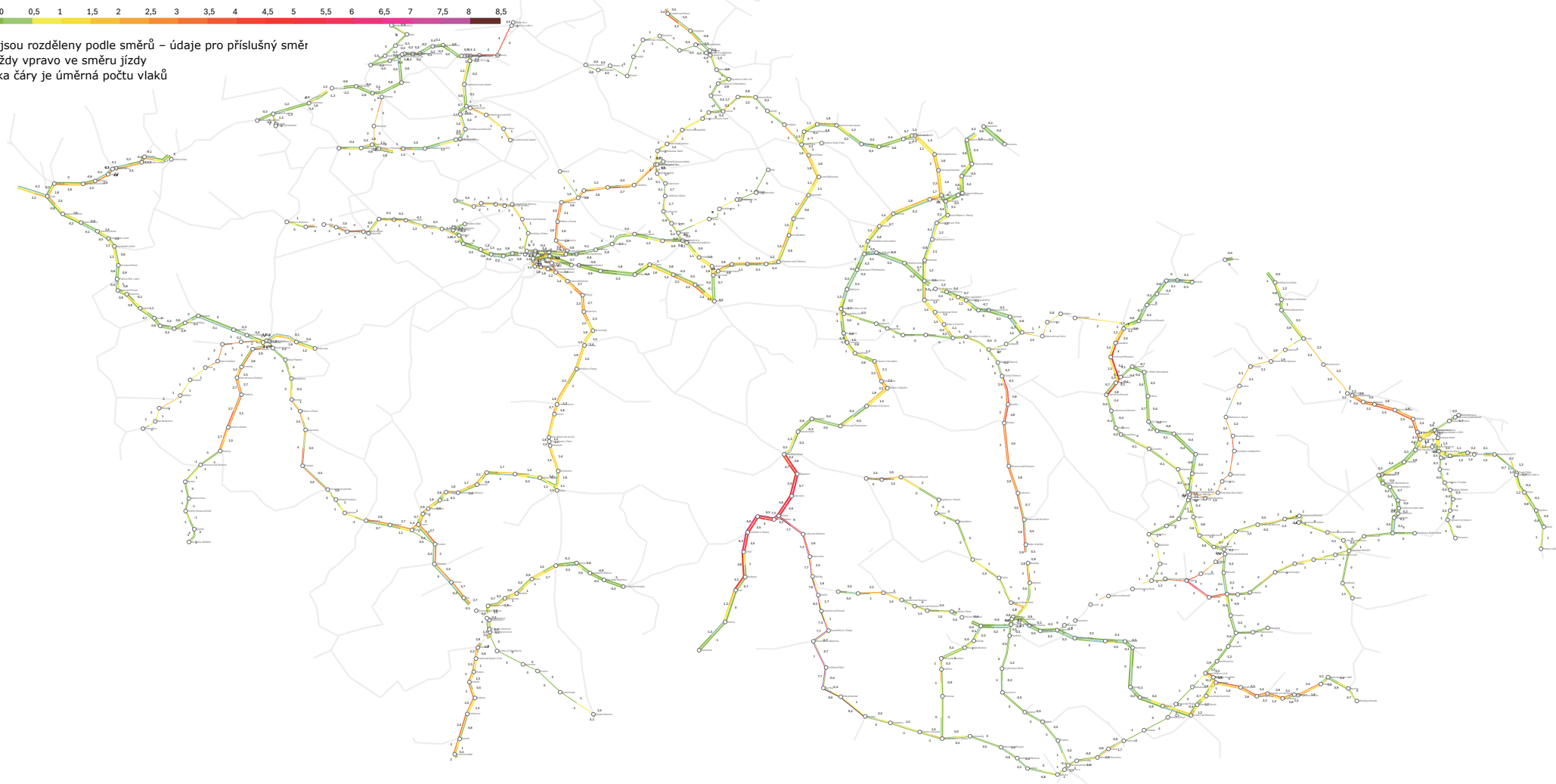
Zpoždění vlaků - Sp

JŘ 2026, do 7. února 2026

barva čáry vyjadřuje hodnotu zpoždění [min]:



údaje jsou rozděleny podle směrů – údaje pro příslušný směr
jsou vždy vpravo ve směru jízdy
tloušťka čáry je úměrná počtu vlaků



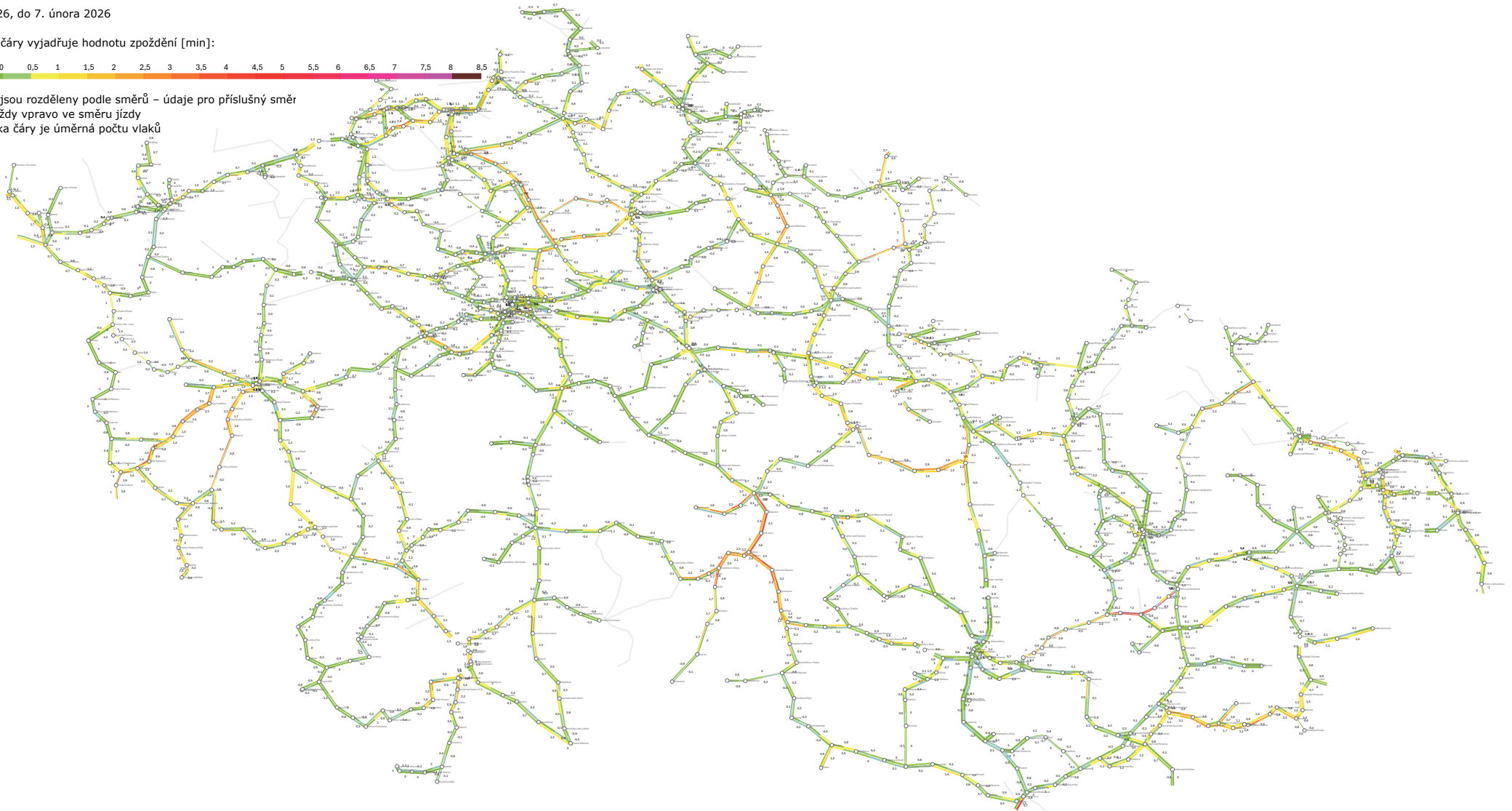
Zpoždění vlaků - Os

JŘ 2026, do 7. února 2026

barva čáry vyjadřuje hodnotu zpoždění [min]:



údaje jsou rozděleny podle směrů - údaje pro příslušný směr
jsou vždy vpravo ve směru jízdy
tloušťka čáry je úměrná počtu vlaků



Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 6807507

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: e7868886-d6ba-4e9a-881a-ecb73d606a02

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Karolína ČERNÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 07.04.2026 10:17:51

Hash komponenty: f483adaa565513749f7e9df1081a0c672f2cbe7fc1fd1a61f58ccb26c68cb2e3

Hashovací funkce: sha256Hex



8dfab5ad-7415-42cd-afcc-c86f56f001ff