



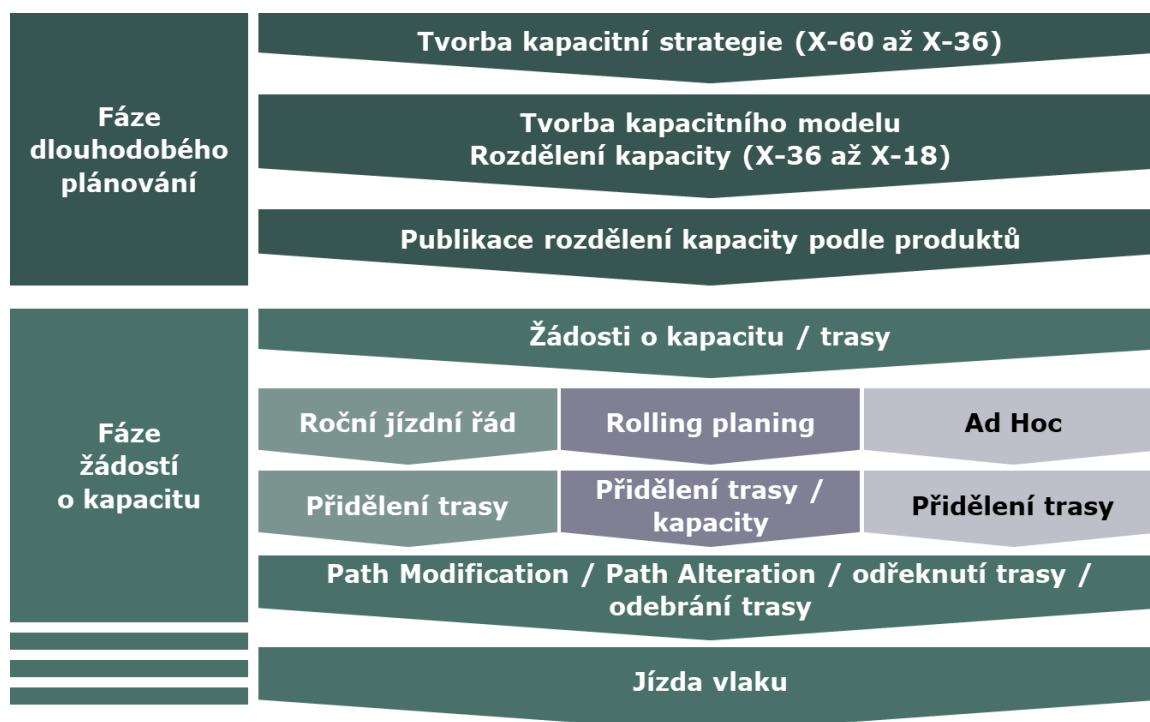
Kapacitní strategie

Pro jízdní řád 2027

Předmluva

Zpracování kapacitní strategie pro příslušné období jízdního řádu je jedním z kroků implementace projektu TTR v České republice. Kapacitní strategie je zpracována v souladu s příručkami RailNet Europe vydaných pro tento stupeň dokumentace. Na jejím základě bude postupováno do dalších stupňů, které podrobněji popisují dostupnost kapacity dráhy na daných tratích. Návaznými stupni jsou zejména kapacitní model a kapacitní nabídka. Dokument je určen pro manažera infrastruktury, železniční dopravce, orgány státní správy, organizátory dopravy a dopravní sdružení. Podstatné je propojení požadavků jednotlivých subjektů pro nalezení optimálního využití dostupné kapacity sítě.

Obecným cílem kapacitní strategie je s dostatečným předstihem poskytnout klíčové informace pro plánování železniční dopravy v České republice v roce 2027. Kapacitní strategie pomáhá shromáždit a uspořádat informace o infrastruktuře a provozu, a díky tomu stanovit obecné zásady, které se budou dále používat v procesu plánování a přidělování kapacity dráhy žadatelům, jakož i při plánování údržby a modernizace železniční sítě v souladu s budoucími nároky uživatelů. Tato strategie má pomoci železnici zaujmout větší podíl na dopravním trhu a zlepšit její konkurenceschopnost proti ostatním druhům dopravy.



Obrázek 1 Klíčové principy TTR

Obsah

Seznam zkratk	5
Kontakty	6
Zeměpisná oblast	7
1 Očekávaná kapacita infrastruktury v TT2027	10
1.1 Popis dostupné kapacity a obecné zásady	10
1.2 Rozšíření dostupné kapacity	11
1.3 Redukce dostupné kapacity	12
2 Dočasná omezení kapacity	12
2.1 Zásady pro plánování DOK	12
2.2 Plánování DOK v podmínkách Správy železnic	13
2.3 Koordinace dočasných omezení kapacity	13
2.4 Okna pro plánovanou údržbu	14
2.5 Proces schvalování DOK a konzultace	14
2.6 Řešení neshod	16
2.7 Mezinárodní koordinace	17
2.8 Očekávaná dočasná omezení kapacity	17
3 Zásady plánování dopravy a dopravní toky	19
3.1 Zásady pro plánování dopravy	19
3.2 Dopravní toky	26
4 Ověřování	29

Seznam zkratk

AZP	Aktualizace záměru projektu
BAC	Baltsko-jadranský koridor (<i>Baltic-Adriatic Corridor</i>)
BC	Blending Call
CNA	Capacity needs announcement
CSV	Centrální systém výluk
DOK	Dočasné omezení kapacity
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DUR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
DUSP	Projektová dokumentace pro vydání společného povolení
ETCS	Jednotný celoevropský zabezpečovací systém (<i>European Train Control System</i>)
GŘ	Generální ředitelství
GSM-R	Evropský radiový systém na železnici (<i>Global System for Mobile Communications – Railway</i>)
IM	Manažer infrastruktury
JŘ	Jízdní řád
ND	Náhradní doprava
NPDV	Největší povolená délka vlaku
PoD	Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních
RFC	Evropské nákladní koridory (<i>Rail Freight Corridors</i>)
RhD	Rýnsko-dunajský koridor (<i>Rhine-Danube Corridor</i>)
RNE	Evropské sdružení pro podporu železnice (<i>Railnet Europe</i>)
SDV	Střednědobý výhled
SK	Staniční kolej
SP	Stavební povolení
SRD	Radiodispečerská síť v pásmu 450 MHz
TK	Traťová kolej
TTP	Tabulky traťových poměrů
TTR	Přepracování procesu tvorby jízdního řádu a managementu kapacity (<i>Timetable Redesign</i>)
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
VRT	Vysokorychlostní trať
ZoD	Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách
ZP	Záměr projektu

Kontakty

Národní kontaktní místo v České republice: TTR@spravazeleznic.cz

Kontaktní osoby TTR v České republice a okolních zemích

Jméno	Pozice	Telefon	Email
Ing. Richard Těhník	národní manažer TTR v ČR	+420 972 244 641 +420 606 061 648	TehnikR@spravazeleznic.cz
Ing. Ivana Makarová	národní manažer TTR v SR	+421 2 2029 3027	makarova.ivana@zsr.sk
Jean-Marc Hillenberg	národní manažer TTR v AT	+43 664 821 72 42	jean-marc.hillenberg@oebb.at
Julius Lajtha	národní manažer TTR v DE	+49 1523 2190148	Julius.Lajtha@deutschebahn.com

Zeměpisná oblast

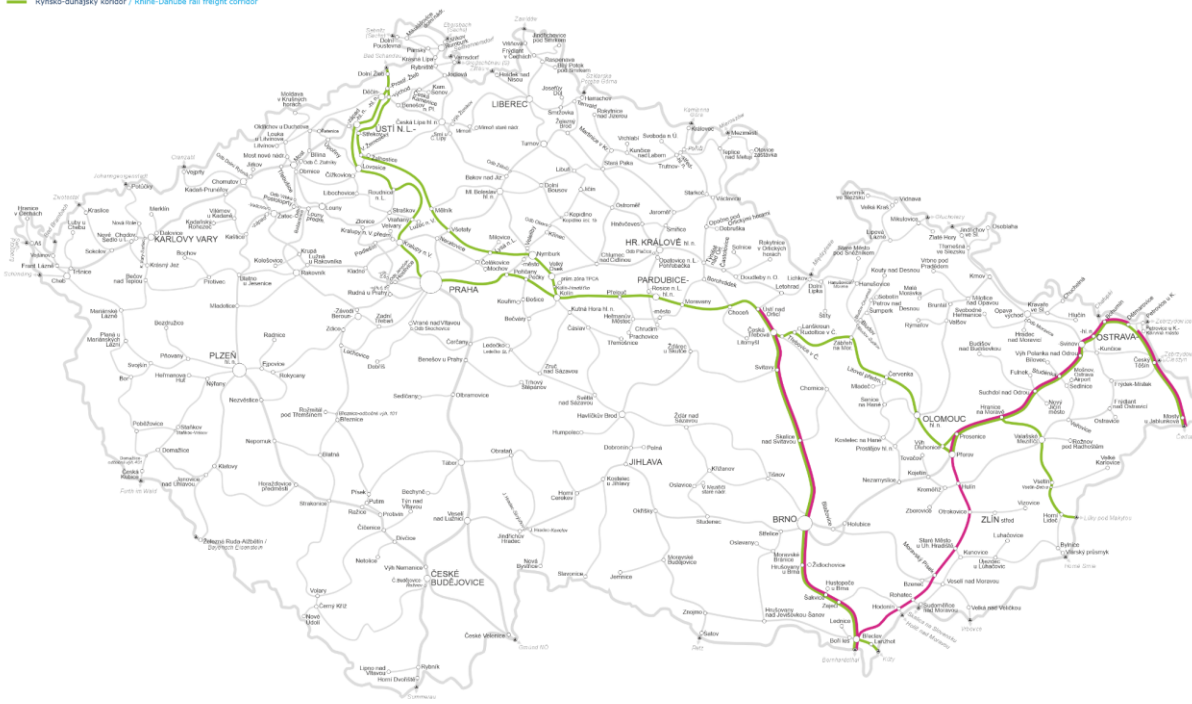
Tato kapacitní strategie zahrnuje důležité mezinárodní spojení v celkové délce přes 1000 kilometrů. Jedná se o nejdůležitější tratě na Moravě vedoucí především v ose sever – jih, tratě spojující Moravu s východními a středními Čechami a tratě vedoucí po obou stranách Labe ze středních Čech do Německa. V těchto směrech je realizován významný objem osobní i nákladní železniční dopravy.

Tyto tratě se nachází na území Jihomoravského, Moravskoslezského, Olomouckého, Zlínského, Pardubického, Středočeského a Ústeckého kraje a na území hlavního města Prahy. Část těchto tratí je součástí železničních tranzitních koridorů, všechny úseky jsou součástí sítě TEN-T, a také Evropských nákladních koridorů.

Do začátku platnosti JŘ 2027 se předpokládá revize Nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech pro rozvoj transevropské dopravní sítě, jejíž finální znění není v době vydání tohoto dokumentu schválené. Předpokládané vedení jednotlivých evropských nákladních koridorů je znázorněno na mapě níže a v tabulce s popisem řešených tratí. Aktuální vedení nákladních koridorů RFC je stanoveno platnými legislativními akty.

M03 Evropské nákladní koridory v TTR 2027 Rail freight corridors in geographic scope TTR

— Baltiko-jaderský koridor / Baltic-Adriatic rail freight corridor
— Rýnsko-dunajský koridor / Rhine-Danube rail freight corridor



průběh aktualizace: 18. 4. 2024 © Ing. Pavel Krýž, Ph.D.

Mapa 1 Evropské nákladní koridory zařazené do TTR

Příslušné tratě jsou uvedeny v následující tabulce:

Tratě kapacitní strategie 2027

Označení podle TTP	Úsek	RFC koridory	Délka (km)	Počet traťových kolejí	Systém trakčních soustav	Základní radiové spojení	ETCS	Dovolená třída zatížení	NPDV – základní (m)
301 A	St. hr. SK – Český Těšín – Dětmorovice	BAC RhD	61	2	DC, 3kV	GSM-R	Ano	D4	700
305 B	Dětmorovice – Bohumín – Hranice na Moravě – Přerov	BAC RhD	92	2	DC, 3kV	GSM-R	Ano	D4	720
308	St. hr. SK – Val. Meziříčí – Hranice na Moravě	RhD	70	2	DC, 3kV	SRD	Ne	D4	683
309 A	Přerov – Česká Třebová	RhD	108	2	DC, 3kV	GSM-R	Ano	D4	700
309 E	Dluhonice – Prosenice	RhD	5	2	DC, 3kV	GSM-R	Ano	D4	700
316 A	Přerov – Říkovice	BAC	8	2	DC, 3kV	GSM-R	Ano	D4	700
316 A	Říkovice – Nedakonice	BAC	44	2	AC, 25kV / 50 Hz	GSM-R	Ano	D4	700
316 A	Nedakonice – Hodonín – Břeclav	BAC	48	2	AC, 25kV / 50 Hz	GSM-R	Ano	D4	720
320 A	St. hr. SK – Břeclav – Brno	RhD	11	2	AC, 25kV / 50 Hz	GSM-R	Ano	D4	720
320 B	Brno Horní Heršpice – Brno Maloměřice	RhD	10	2	AC, 25kV / 50 Hz	GSM-R	Ne	D4	720
320 D	St. hr. AT – Břeclav	BAC RhD	2	2	AC, 25kV / 50 Hz	GSM-R	Ano	D4	700
326 A	Brno – Svitavy	BAC RhD	74	2	AC, 25kV / 50 Hz	GSM-R	Ano	D4	678
326 A	Svitavy – Česká Třebová	BAC RhD	17	2	DC, 3kV	GSM-R	Ano	D4	678
501 A	Česká Třebová – Ústí nad Orlicí	BAC RhD	10	2	DC, 3kV	GSM-R	Ano	D4	700
501 A	Ústí nad Orlicí – Poříčany	RhD	114	2	DC, 3kV	GSM-R	Ano	D4	700
501 A	Poříčany – Praha	RhD	35	3	DC, 3kV	GSM-R	Ano	D4	700
502 A	Kolín – Nymburk	RhD	23	2	DC, 3kV	GSM-R	Ne	D4	700
503 A	Nymburk – Lysá nad Labem	RhD	15	2	DC, 3kV	GSM-R	Ne	D4	700
503 A	Lysá nad Labem – Ústí nad Labem	RhD	96	2	DC, 3kV	GSM-R	Ne	D4	680
503 B	Ústí nad Labem – Velké Březno – Děčín	RhD	25	2	DC, 3kV	GSM-R	Ne	D4	680
526 A 527 A	Praha – Kralupy nad Vltavou	RhD	29	2	DC, 3kV	GSM-R	Ano	D4	695
527 A	Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem – Děčín	RhD	102	2	DC, 3kV	GSM-R	Ne	D4	695
544 A	Děčín – St. hr. DE	RhD	11	2	DC, 3kV	GSM-R	Ne	D4	695
544 B	Děčín východ – Děčín Prostřední Žleb	RhD	3	1	DC, 3kV	GSM-R	Ne	D4	695

Všechny tratě mají rozchod 1435 mm a jsou téměř v celé délce vícekolejné, elektrizované stejnosměrnou napájecí soustavou 3 000 V nebo střídavou napájecí soustavou 25 kV, 50 Hz. Styky napájecích soustav se nachází na trati 316 A v kilometru 174,8 a na trati 326 A v kilometru 228,1. V celé délce je maximální třída zatížení D4, 22,5 tuny na nápravu, 8 tun na běžný metr. Základní radiové spojení zajišťuje GSM-R a SRD. Část tratí je vybavena také vlakovým zabezpečovačem ETCS úrovně 2, jehož využití bude na části sítě definované

v Prohlášení o dráze (PoD) povinné. Nejvyšší traťová rychlost dosahuje až 160 kilometrů za hodinu. Délka nákladních vlaků může dosahovat hodnoty až 720 metrů.

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

Příslušné hraniční body jsou uvedeny v následující tabulce:

Hraniční body na tratích kapacitní strategie 2027

Název hraničního bodu	Sousedící země	Manažer infrastruktury	Druh dopravy	TTR v navazujících úsecích
Břeclav – Bernhardsthal	Rakousko	ÖBB Infrastruktur	Osobní + nákladní	Ano
Lanžhot – Kúty	Slovensko	Železnice Slovenskej republiky	Osobní + nákladní	Ano
Horní Lideč – Lúky pod Makytou	Slovensko	Železnice Slovenskej republiky	Osobní + nákladní	Ano
Mosty u Jablunkova – Čadca	Slovensko	Železnice Slovenskej republiky	Osobní + nákladní	Ano
Děčín – Bad Schandau	Německo	DB InfraGO AG	Osobní + nákladní	Ano

Výše uvedené hraniční body a jejich propojení v rámci České republiky tratěmi, jimiž se zabývá kapacitní strategie pro rok 2027, jsou znázorněny níže ve schematické mapě:

Kapacitní strategie 2027 Capacity strategy 2027

— trať zahrnutá do kapacitní strategie 2027
— line included in the capacity strategy 2027



Mapa 2 Rozsah kapacitní strategie 2027

1 Očekávaná kapacita infrastruktury v TT2027

1.1 Popis dostupné kapacity a obecné zásady

V této kapitole jsou popsány projekty, u kterých se předpokládá, že budou mít dlouhodobý vliv na dostupnou kapacitu dráhy na sledovaných tratích v době platnosti této kapacitní strategie. Mohou zde být zahrnuty také projekty, které se nenacházejí přímo na vymezených tratích, přesto budou na těchto tratích kapacitu ovlivňovat. V této části nejsou zahrnuty aktivity, které mají na dostupnou kapacitu dočasný vliv a které jsou popsány souhrnně v kap. 2. Vlivy na kapacitu tratí mohou být pozitivní i negativní. V důsledku realizace zde uvedených projektů, vznikne rozdíl mezi dostupnou kapacitou v současném jízdním řádu 2024 a dostupnou kapacitou v jízdním řádu 2027.

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

V minulosti byly dokončeny významné investiční akce, které výrazně napomohly ke zlepšení parametrů infrastruktury na těchto tratích. Mezi tyto akce se řadí stavby:

- Rekonstrukce ŽST Přerov, 2. stavba
- Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice
- Velim – Poříčany, BC
- Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC
- Adamov – Blansko, BC
- Brno-Maloměřice St.6 – Adamov, BC
- Rekonstrukce nástupišť v žst. Adamov

U části řešených tratí se v době platnosti JŘ 2027 počítá s výhradním provozem pod dohledem systému ETCS. Tato skutečnost je blíže popsána v PoD a je v souladu s Plánem implementace evropského zabezpečovacího zařízení ETCS v České republice, který byl vydán Ministerstvem dopravy a schválen vládou České republiky v roce 2021. Implementace ETCS a zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS bude mít pozitivní i negativní vlivy na kapacitu dráhy.

Vlivy implementace ETCS na dostupnou kapacitu dráhy

Hodnocení vlivu	Slovní popis vlivu implementace ETCS
Negativní	Generování restriktivních brzdných křivek ETCS u vlaků nákladní dopravy a špatně brzděných vlaků osobní dopravy z pohledu počátku intervence i průběhu brzdě křivky ETCS
	Generování restriktivních brzdných křivek ETCS u dobře brzděných vlaků osobní dopravy z pohledu průběhu brzdě křivky ETCS
	Problematictější dosažení požadovaného místa zastavení, resp. nedosažení požadovaného místa zastavení nacházejícího se poblíž místa konce oprávnění k jízdě, které se nachází v poloze návěstidla s návěstí „Stůj“, a to s následným vlivem na: a) využitelnou užitečnou délku koleje, resp. nástupní hrany daným vlakem a/nebo b) jízdní dobu a uvolnění rozhodných prvků infrastruktury jízdou vlaku a/nebo c) rozsah a trvání zavedených výluk vzájemně kolizních vlakových cest při použití vlakové cesty s prodlouženou ochrannou dráhou (VCP)
Neutrální Pozitivní	Generování méně restriktivních brzdných křivek ETCS u dobře brzděných vlaků osobní dopravy z pohledu svého počátku intervence
Pozitivní	Zmírnění, resp. zlepšení výše uvedených negativních, neutrálních vlivů ve vztahu k problematice brzdných křivek ETCS v případě zavádění systémů AVV, resp. ATO
	Zmírnění, resp. zlepšení výše uvedených negativních, neutrálních vlivů ve vztahu k problematice brzdných křivek ETCS v případě nasazování souprav s vyšší brzdícími procenty a vlaků s vlastním brzdícím modelem V rámci vlakových cest v případě ETCS je rychlostní omezení vázáno na omezující prvek v kolejisti, nikoliv na celý obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu

V rámci vlakových cest omezenou rychlostí (VCO) je rychlostní omezení ve vlakové cestě v případě ETCS méně restriktivní než mimo ETCS

1.2 Rozšíření dostupné kapacity

V tabulce níže jsou uvedeny projekty, které budou mít alespoň minimální pozitivní dopad na kapacitu, u nichž se předpokládá uvedení do provozu před rokem 2027. Tyto projekty povedou ke zlepšení kvality infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy, a také zvýší spolehlivost a efektivitu provozování dráhy. Pod tabulkou se nachází krátký popis jednotlivých stavebních akcí.

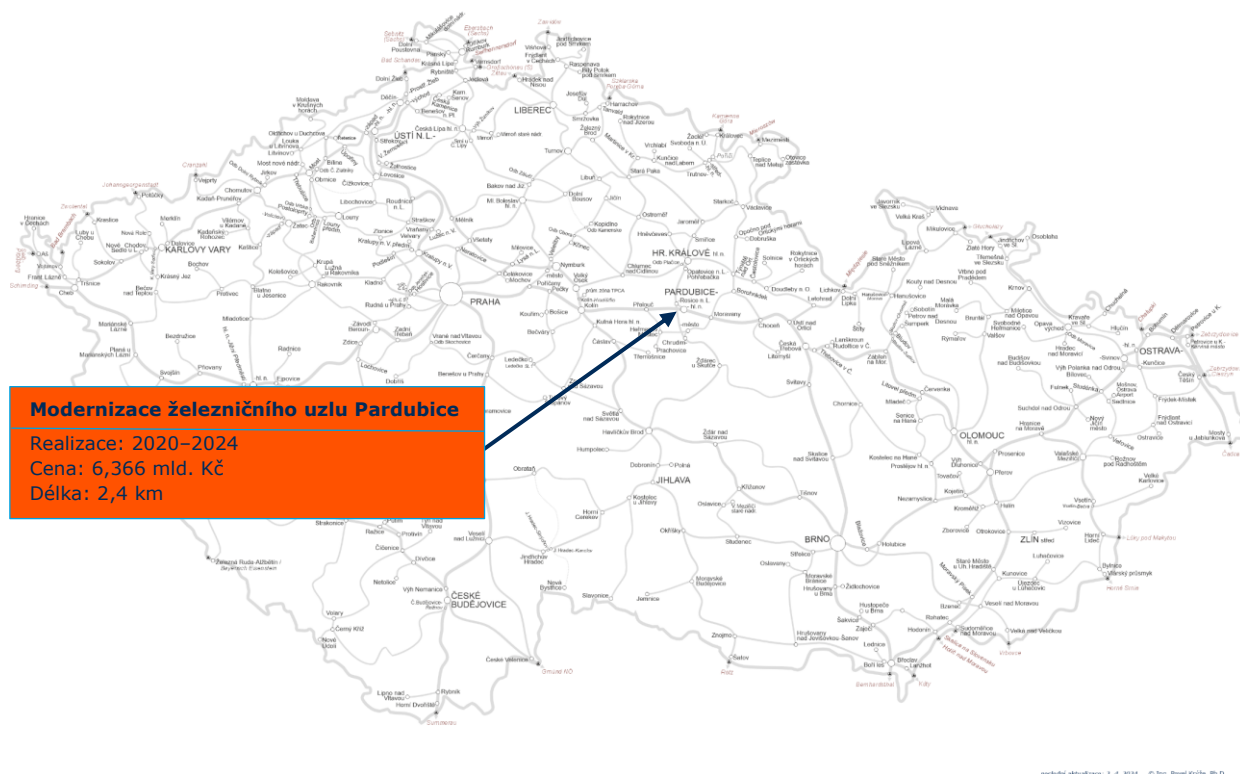
Seznam projektů, které povedou ke zvýšení kapacity

Název projektu	Stav projektu	Termín dokončení projektu
Modernizace železničního uzlu Pardubice	Realizace	2024

Modernizace železničního uzlu Pardubice

Cílem stavby je zvýšení traťové rychlosti v hlavních kolejích na 160 km/h, předjízdových kolejích až na 80 km/h a v ostatních kolejích až na 60 km/h, čímž se zkrátí příjezdové mezidobí. Zlepší se podmínky pro dopravu nákladních vlaků dlouhých 740 m, a to jak tranzitních, tak zde končících (výchozích). Úpravy konfigurace kolejiště přinesou časové úspory a umožní výhledově nové bezúvratové propojení s tratí Chrudim – Pardubice-Rosice nad Labem. V rámci stavby se vybuduje nové ostrovní nástupiště číslo 5. Dále je navržena komplexní modernizace zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení.

Rozšíření dostupné kapacity do roku 2027 Extension of available capacity by 2027



Mapa 3 Rozšíření dostupné kapacity do roku 2027

1.3 Redukce dostupné kapacity

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

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

2 Dočasná omezení kapacity

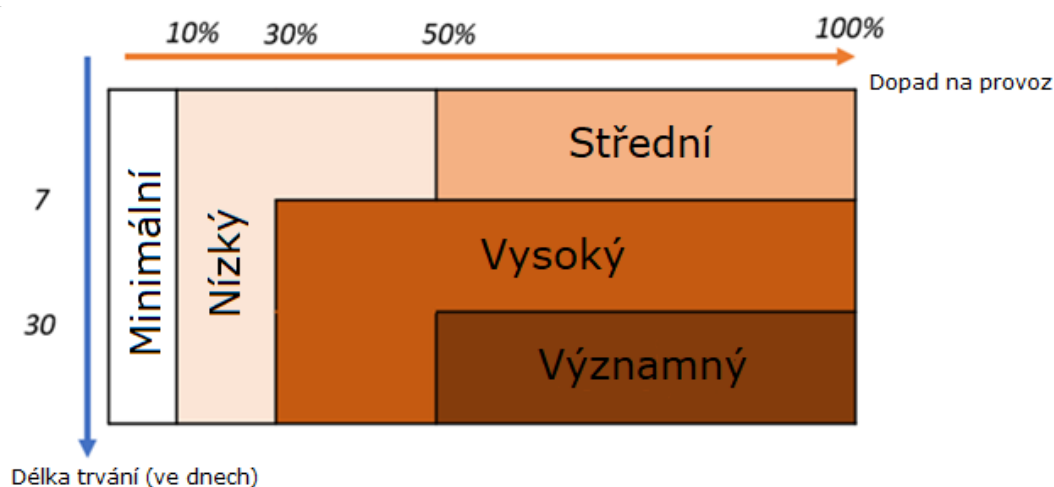
2.1 Zásady pro plánování DOK

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

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

Dělení DOK podle Přílohy VII

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



Obrázek 2 Přehled kategorií DOK

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

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

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

2.2 Plánování DOK v podmínkách Správy železnic

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

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

Správa železnic plánuje dočasná omezení kapacity v těchto úrovních:

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

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

2.3 Koordinace dočasných omezení kapacity

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

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

Koordinační výlukové porady se účastní:

- Zástupci Správy železnic
- Zástupci Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS)
- Zástupci žadatelů o kapacitu dráhy
- Zástupci dopravců
- Zástupci objednavatelů osobní dopravy ve veřejném zájmu

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

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

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

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

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

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

2.4 Okna pro plánovanou údržbu

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

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

Legislativa České republiky v současné době výslovně nepodporuje vytváření oken DOK ve kterých by mohla být prováděna údržba infrastruktury, když takovou praxí není naplněna podstata §23b ZoD spočívající ve snižování vlivu omezení na dostupnou kapacitu. Správa železnic v této souvislosti odkazuje na platná ustanovení ZoD ve vztahu k procesu plánování dočasných omezení kapacity a podmínek jeho schválení u ÚOHS. DOK související s pravidelnou údržbou je možné plánovat až tehdy, je-li znám konkrétní důvod konání, doba a vliv trvání takového omezení.

Dle názoru Správy železnic naopak údržbová okna ze své podstaty nepředpokládají znalost konkrétních činností v daném místě konání (a nelze tedy v souladu se zákonem prokázat, že jsou tato konána za současné minimalizace svého vlivu), jejich výhodou však je, že konání omezení vč. jeho vlivu na kapacitu dráhy jsou transparentně a dlouhodobě předvídatelné a uživatelům sítě umožňují podle toho plánovat využití dostupné kapacity. Současná legislativa však upřednostňuje zájem na minimalizaci vlivu před zájmem na předvídatelnost dostupnosti infrastruktury.

2.5 Proces schvalování DOK a konzultace

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

Žádosti o DOK zadávají objednavatelé a žadatelé o výluky do systému CSV nejpozději 27,5 měsíce před zahájením platnosti JŘ. Sestavené a zkontrolované sestavy DOK se

zveřejňují nejpozději 24 měsíců před zahájením platnosti JŘ a obsahují omezení trvající více než 7 kalendářních dnů, a kvůli nimž je více než 30 % odhadovaného denního objemu dopravy na trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno ND. Aktualizované sestavy se se zveřejňují nejpozději 12 měsíců před zahájením platnosti JŘ a obsahují omezení trvající déle než 24 hodin.

Proces zpracování žádostí o DOK:

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

Sestava DOK obsahují následující informace:

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

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

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

Nízký vliv	Střední vliv	vysoký vliv	Významný vliv			
Předběžné konzultace a koordinace	Konzultace a koordinace	Předběžné konzultace s žadatelem, koordinace se sousedními IM, požadavky žadatelů		Více než X-24		
		První publikace DOK		X-24		
		Konzultace a koordinace	Konzultace a koordinace	Dokončení alternativních scénářů; koordinace a publikace		X-23
						X-22
						X-21
						X-20
						X-19
					Dokončení koordinace	X-18
						X-17
						X-16
						X-15
						X-14
			Konečná konzultace	X-13		
			Dokončení koordinace DOK		X-12	
			Konečná konzultace		X-11	
			Publikace DOK	Druhá publikace DOK	X-10	
					X-9	
					X-8	
			X-7			
			X-6			
			X-5			
			X-4			
První informace o RVP				X-4		
Koordinace a projednání				X-5		
Publikace RVP				X-6		

Časový průběh plánování

Obrázek 3 Harmonogram průběhu plánování dočasného omezení kapacity

2.6 Řešení neshod

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

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

2.7 Mezinárodní koordinace

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

Projednání požadavků na DOK na pohraničních traťových úsecích zajišťuje příslušný odbor GŘ Správy železnic³ s manažery infrastruktury dotčených navazujících úseků v souladu se smlouvami o propojení železničních infrastruktur a jejich dodatkových ujednání platných pro jednotlivé pohraniční tratě a pohraniční stanice. Tato mezinárodní ustanovení upřesňují a rozšiřují standardy, které jsou pro mezinárodní koordinaci uvedeny v Rozhodnutí komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 (Příloha VII). Koordinační jednání se současně zabývají omezeními naplňující podstatu odst. 11 přílohy VII tohoto dokumentu a projednáváním všech DOK na pohraničních tratích. Tato jednání mezi sousedními manažery infrastruktury jsou uskutečňována dvakrát ročně a jejich cílem je pružně reagovat také na DOK konaná v kratší lhůtě, než udává příloha VII, případně na taková DOK, která do působnosti Přílohy VII svými parametry nespadají.

Správa železnic – Železnice Slovenskej republiky

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

Správa železnic – ÖBB Infrastruktur

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

Správa železnic – DB InfraGO AG

Data plánovaných omezení infrastruktury, která mají vliv na tvorbu jízdního řádu na pohraničních tratích, si příslušné organizační složky správců infrastruktury oznámí nejpozději 13,5 měsíce před platností ročního jízdního řádu, v rámci kterého mají být omezení infrastruktury zahájena, a odsouhlasí je. Tato data si smluvní strany ještě potvrdí nejpozději 6 měsíců před zahájením omezení infrastruktury. Toto platí pro omezení infrastruktury na pohraničních tratích a na tratích z vnitrozemí, která mají zásadní vliv na provoz pohraničních tratí. Zároveň dvakrát ročně probíhají vzájemná jednání Skupina údolí Labe/Elbtalgruppe sloužící k výměně aktuálních informací mezi oběma manažery infrastruktury a dopravci.

2.8 Očekávaná dočasná omezení kapacity

Dočasná omezení kapacity, která jsou zde zmíněna, je potřeba považovat za předběžná a mohou se měnit.

³ V době vydání tohoto dokumentu se jedná o odbor operativního řízení a výluk

Dočasná omezení kapacity v této kapitole splňují následující kritéria:

- Jedná se o DOK, která spadají do kategorie s vysokým a významným vlivem
- DOK budou mít vzhledem k délce trvání, rozsahu a umístění významný dopad na mezinárodní dopravu
- DOK ovlivní kapacitu dráhy v jízdním řádu 2027 bez ohledu na datum zahájení a dokončení

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

V tabulce níže jsou uvedeny stavební akce, jejichž součástí je realizace dočasných omezení kapacity. Informace obsahují aktuální stav přípravy dané akce, předpokládanou dobu realizace a informací o zajištěném financování v rámci střednědobého výhledu. U každé stavební akce jsou také uvedena rámcová plánovaná omezení mající vliv na provozování drážní dopravy. V případě některých staveb nebyla dosud konkrétní omezení stanovena, protože je nutné nejprve dokončit vyšší stupeň dokumentace než záměr projektu.

Dočasné omezení kapacity v roce 2027

Název	Stav přípravy	Doba realizace	Zajištěné financování v rámci SDV	Plánovaná omezení
Polom – Suchdol n. O., BC ⁴	vydáno SP	02/2027 - 11/2029	ano	5 měsíců denních výluk TK; t. č. noční zastavení provozu, zřízení Odb. Vražné
Rekonstrukce chalupeckého zhlaví v ŽST. Bohumín Vrbice a traťové koleje Bohumín Vrbice - Chalupki	zpracovává se ZP	05/2027 - 12/2027	ne	dosud nestanovena
RS 1 VRT Prosenice - Ostrava-Svinov, I. část, Prosenice - Hranice na Moravě	zpracovává se DUR	12/2026 - 12/2032	ano	1 měsíc výluky postupně obou TK Prosenice – Lipník n. Bečvou pro výstavbu Odb. Chabrov
Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov	zpracovává se ZP	02/2027 - 04/2031	ano	výluky TK Suchdol nad Odrou – Studénka
Rekonstrukce nástupišť v ŽST Valašské Meziříčí	dokončen ZP	04/2026 - 08/2027	ne	postupně nepřetržité výluky jednotlivých SK
Revitalizace traťového úseku Vsetín (mimo) - Valašské Meziříčí (včetně)	zpracovává se ZP	06/2027 - 07/2030	ne	2 měsíce výluky postupně obou TK Val. Meziříčí – Lhotka n. Bečvou
Konverze na 25kV, 50Hz v úseku Hranice na Moravě – Vsetín	zpracovává se ZP	04/2027 - 08/2029	ne	dosud nestanovena
Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov	zpracovává se DSP	05/2025 - 12/2028	ano	cca 3 měsíce výluky SK v Přerově přednádraží
Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) - Hulín	zpracovává se ZP	01/2027 - 04/2029	ne	ovlivnění ŽST Hulín
Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice	zpracovává se DSP	01/2026 - 12/2030	ano	ovlivnění ŽST Otrokovice
Úpravy železniční infrastruktury pro zavedení rychlosti 200 km/h v úseku Rakvice - Břeclav	zpracovává se ZP	03/2027 - 03/2029	ne	dosud nestanovena
Boskovická spojka	dokončena DUR	01/2027 - 12/2028	ne	zřízení Odb. Lhota Rapotina v úseku Rájec-Jestřebí – Skalice nad Svitavou
Rekonstrukce ŽST Pečky	zpracovává se ZP	10/2025 - 09/2028	ano	dosud nestanovena

⁴ Zahájení stavby bude upřesněno. Uvažuje se posun realizace po ukončení stavby RS 1 ŽST Hranice na Moravě

RS 1 VRT Praha-Běchovice - Poříčany	zpracovává se DUR	12/2026 - 12/2031	ano	přestavba ŽST Praha-Běchovice, napojení VRT do konvenční trati Praha – Kolín
Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)	zpracovává se DSP	08/2025 - 08/2027	ano	1 měsíc výluka jedné TK Kolín – Záboří n. L.
Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, 1. stavba	zpracovává se DUR	06/2026 - 07/2029	ano	ovlivněna sudá kol. skupina ŽST Praha-Libeň
Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo)	zpracovává se DUSP	06/2026 - 06/2030	ano	9 měsíců výluky postupně obou TK Litoměřice - V. Žernoseky a Sebzín – Ústí nad Labem-Střekov
Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)	zpracovává se DSP	06/2026 - 02/2030	ano	5 měsíců výluky postupně obou TK Boletice n. L. – Děčín východ, 2 měsíce zastavení provozu Ústí n. L.-Střekov – Boletice n. L.
Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží	zpracovává se DUR	02/2026 - 07/2028	ano	15x noční zastavení provozu Boletice n. L. – Děčín východ dol. n., výluky staničních kolejí Děčín východ, 5 měsíců výluka jedné TK do Boletic n. L.
Rekonstrukce úseku odbočka Rokytka - Praha-Holešovice (mimo)	dokončen ZP	06/2026 - 12/2027	ne	postupně výluky obou TK
Rekonstrukce nelahozevských tunelů	zpracovává se AZP	10/2026 - 09/2029	ano	1 měsíc výluka TK Kralupy n. Vlt. – Nelahozeves; 3 měsíce výluka Kralupy - Odb. Tunely, 4 měsíce výluka TK Odb. Tunely – Nelahozeves
Optimalizace traťového úseku Lovosice (mimo) - Prackovice nad Labem (včetně)	zpracovává se ZP	08/2027 - 03/2029	ano	postupně výluky obou TK pro zřízení Odb. Č. Brána, výluky z Odb. Č. Brána na oba směry
Optimalizace traťového úseku Prackovice nad Labem (mimo) - Ústí nad Labem (mimo)	zpracovává se ZP	03/2026 - 08/2027	ano	postupně výluky obou TK pro zřízení Odb. Chvalov, výluky z Odb. Chvalov na oba směry
Výstavba odbočky Dobkovice	zpracovává se ZP	07/2027 - 12/2027	ne	4 měsíce výluky postupně obou TK Povrvly – Děčín

3 Zásady plánování dopravy a dopravní toky

3.1 Zásady pro plánování dopravy

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

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

Manažer infrastruktury přidělí kapacitu dráhy při splnění podmínek uvedených v PoD. Způsob a forma podání žádosti o přidělení kapacity dráhy a její vyřízení je popsáno v kap. 4 PoD.

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

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

V rámci vývoje implementace projektu TTR je uvažován i přístup, kdy žadatelé bude umožněno podat jednu žádost o kapacitu dráhy i na období platnosti více jízdních řádů. Zejména legislativní rámec takového postupu je v době vydání této strategie předmětem legislativního procesu na úrovni EU. V rámci implementace projektu TTR bude v návaznosti na kapacitní strategii vypracováván kapacitní model⁵ obsahující dlouhodobé předpoklady o využití kapacity dráhy jednotlivými segmenty dopravy a příslušnými produkty. Správa železnic předpokládá, že vedle předpřipravených tras sloužících primárně k uspokojení přepravních potřeb v předem předvídatelných časových a technických parametrech ponechá příslušný díl kapacity pro uspokojování ad hoc žádostí o kapacitu dráhy podaných během platnosti příslušného JŘ.

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

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

- Požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících
 - vlaky nadregionálního nebo mezinárodního charakteru
 - vlaky v územním obvodu kraje
 - vlaky v územním obvodu obce
- Požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování kombinované dopravy
- Požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování mezinárodní nákladní drážní dopravy
- Požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné mezistátní osobní dopravy
- Požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné vnitrostátní osobní dopravy
- Požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné vnitrostátní nákladní dopravy
- Požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování ostatní dopravy

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

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

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

⁵ Zpracování kapacitního modelu je řešeno příručkou Procedures for Capacity Model

Proces přidělování kapacity dráhy mezinárodních tras je řešen v platných PoD obou zúčastněných manažerů infrastruktury. Způsob konstrukce tras je následně rozpracován v příslušných smlouvách o navázání infrastruktur.

Smluvní odpovědnost za konstrukci JŘ v mezinárodních úsecích infrastruktury

Název hraničního bodu	Sousedící země	Koordinátor konstrukce JŘ
Břeclav – Hohenau	Rakousko	ÖBB Infrastruktur
Lanžhot – Kúty	Slovensko	Správa železnic
Horní Lideč – Lúky pod Makytou	Slovensko	Železnice Slovenskej republiky
Mosty u Jablunkova – Čadca	Slovensko	Správa železnic
Děčín – Bad Schandau	Německo	DB InfraGO AG

V různých částech řešené infrastruktury je rozdílný rozsah provozu. Tratě, jimiž se tato strategie zabývá, jsou rozděleny do jednotlivých úseků, které jsou charakterizovány podobnými parametry. Jedná se o úseky mezi důležitými železničními uzly. V těchto uzlech se také nacházejí servisní zařízení, jako jsou železniční depa nebo opravní kolejových vozidel, seřadovací nádraží a terminály kombinované dopravy. Další terminály kombinované dopravy a servisní zařízení se nacházejí v blízkosti řešených tratí a dopravu na těchto tratích také ovlivňují.

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

Rozdělení tratí do úseků podle uzlů a přepravních zařízení

Úsek	Popis úseku a provozované kategorie vlaků
Státní hranice SK/AT – Břeclav	Trat' mezinárodního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex3 , Ex4, Komerční spoje Osobní doprava regionální mezinárodní – REX1 Nákladní doprava: mezinárodní
Břeclav – Přerov	Trat' mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex4 Osobní doprava dálková vnitrostátní – R13 , R18 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S1, S9, S91 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Přerov – Hranice na Moravě	Trat' mezinárodního i vnitrostátního významu se silným zatížením s rizikem nevyhovující kvality provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex1, Ex2, Ex4, Komerční spoje Osobní doprava dálková vnitrostátní – R8 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S3 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Hranice na Moravě – Horní Lideč – Státní hranice SK	Trat' mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex2 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S2 , S3 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Hranice na Moravě – Studénka	Trat' mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex1, Ex4, Komerční spoje Osobní doprava dálková vnitrostátní – R8 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S3 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Studénka – Bohumín	Silně zatížený až přetížený úsek s nevyhovující kvalitou provozu. Velké množství uzlů, terminálů, servisních zařízení a průmyslových tratí ovlivňující využití kapacity. Významný podíl příměstské osobní dopravy. Velké množství místních manipulačních nákladních vlaků mezi jednotlivými terminály. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex1, Ex4, Komerční spoje Osobní doprava dálková vnitrostátní – R8 , R27

	Osobní doprava regionální vnitrostátní – S2 , S3, S4, S8, R61 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Bohumín – Mosty u Jablunkova – Státní hranice SK	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Významný podíl příměstské osobní dopavy. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex1, Komerční spoje Osobní doprava regionální vnitrostátní – S2 , S4, R61 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Břeclav – Brno	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. V okolí Brna významný podíl příměstské osobní dopavy, silné zatížení infrastruktury a riziko nevyhovující kvality provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex3 , Komerční spoje (R50) Osobní doprava dálková vnitrostátní – R13 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S3 , S51 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Brno – Česká Třebová	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. V okolí Brna významný podíl příměstské osobní dopavy, silné zatížení infrastruktury a riziko nevyhovující kvality provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex3 , Komerční spoje Osobní doprava dálková vnitrostátní – R19 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S2 , S22 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Přerov – Olomouc	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex1, Ex2, Komerční spoje Osobní doprava dálková vnitrostátní – R13 , R18 Osobní doprava regionální vnitrostátní – Os Šumperk – Nezamyslice Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Olomouc – Česká Třebová	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex1, Ex2, Komerční spoje Osobní doprava dálková vnitrostátní – R12 , R18 Osobní doprava regionální vnitrostátní – Os Kouty nad Desnou – Nezamyslice , Os Zábřeh n/M – Česká Třebová Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Česká Třebová – Pardubice	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu se silným zatížením infrastruktury a rizikem nevyhovující kvality provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex1, Ex2, Ex3 , Ex32, Komerční spoje Osobní doprava dálková vnitrostátní – R18, R19 Osobní doprava regionální vnitrostátní – Os Česká Třebová – Kolín Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Pardubice – Kolín	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu se silným zatížením infrastruktury a rizikem nevyhovující kvality provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex1, Ex2, Ex3 , Ex32, Komerční spoje Osobní doprava dálková vnitrostátní – R18, R19 Osobní doprava regionální vnitrostátní – Os Česká Třebová – Kolín Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Kolín – Praha	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu, která je silně zatížená až přetížená s nevyhovující kvalitou provozu. Významný podíl příměstské osobní dopavy. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex1, Ex2, Ex3 , Ex32, Komerční spoje Osobní doprava dálková vnitrostátní – R9 , R10 , R18, R19 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S1 , S7 , S61 , R41 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Praha – Kralupy nad Vltavou	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Významný podíl příměstské osobní dopavy. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex5 Osobní doprava dálková vnitrostátní – R15, R20 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S4 , S49 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex5 Osobní doprava dálková vnitrostátní – R15, R20 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S/U4 , U52 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Ústí nad Labem – Povrly – Děčín	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex5 Osobní doprava dálková vnitrostátní – R14, R20 Osobní doprava regionální vnitrostátní – U1 , U3 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Kolín – Nymburk	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava dálková vnitrostátní – R10 , R22, R23 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S2 , V41 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní

Nymburk – Lysá nad Labem	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava dálková vnitrostátní – R23 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S2 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Lysá nad Labem – Ústí nad Labem	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava dálková vnitrostátní – R23 Osobní doprava regionální vnitrostátní – S3, S32 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Ústí nad Labem – Velké Březno – Děčín	Trať mezinárodního i vnitrostátního významu s optimálním využitím propustnosti a vyhovující kvalitou provozu. Osobní doprava regionální vnitrostátní – U7 Nákladní doprava: mezinárodní i vnitrostátní
Děčín – Státní hranice DE	Trať mezinárodního významu se silným zatížením infrastruktury a rizikem nevyhovující kvality provozu. Osobní doprava dálková mezinárodní – Ex5 Osobní doprava regionální mezinárodní – U28 Nákladní doprava: mezinárodní

R1 = základní interval 2 hodiny nebo delší v celé trase

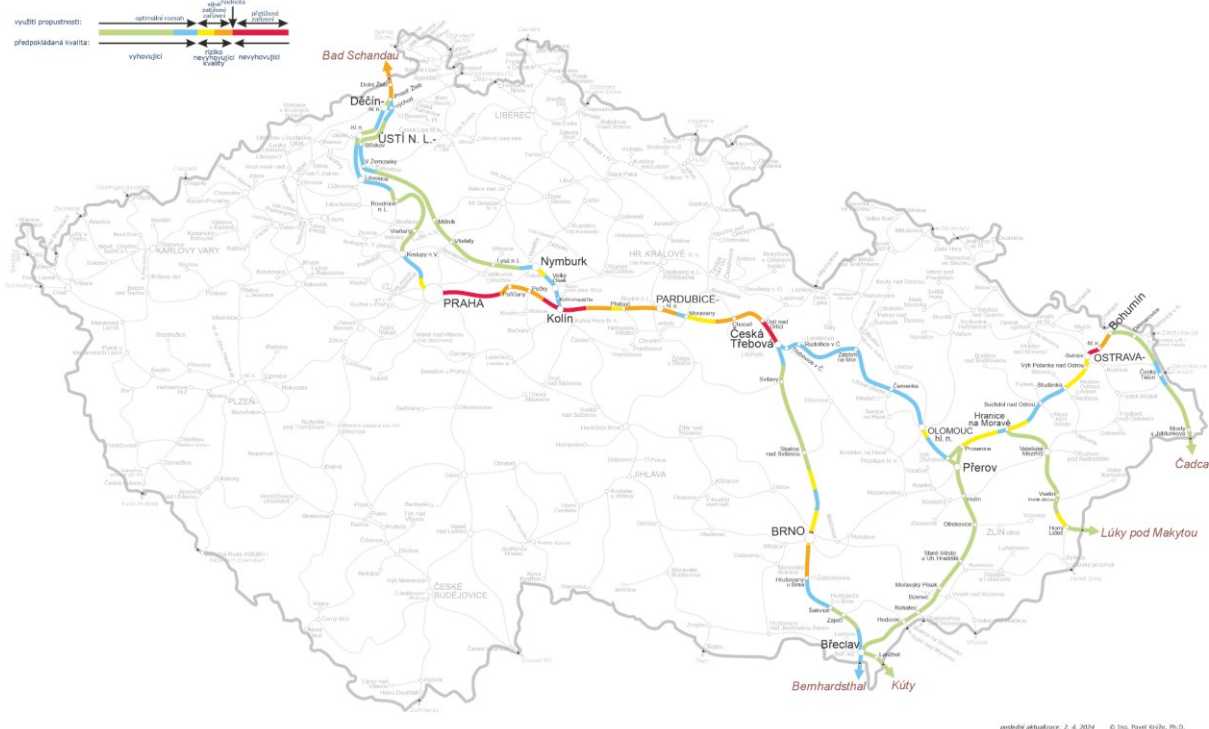
R1 = základní interval 1 hodina nebo kratší v celé trase, celý den

R1 = interval 1 hodina nebo kratší ve špičce / v části trasy, mimo špičku interval delší než 1 hodina

Z důvodu velké variability možných tras při průjezdu vlaků ve významných železničních uzlech jako jsou Praha, Brno, Ústí nad Labem, Česká Třebová, Nymburk a Děčín nejsou tyto uzly primárně řešeny, avšak v rámci přípravy jednotlivých částí projektu TTR budou jejich kapacitní limity zohledněny. Ve výše zmíněných uzlech budou řešeny především trasy vlaků ve směrech navazujících tratí zohledněných v rámci implementace projektu TTR.

Využití kapacity dráhy v jednotlivých úsecích je rozděleno na optimální rozsah, silné zatížení a přetížení. S tím souvisí také předpokládaná kvalita provozu, která je vyhovující v případě optimálního rozsahu propustnosti, v případě silně zatížené trati vzniká riziko nevyhovující kvality a u přetížené trati je kvalita provozu nevyhovující. Hranici mezi optimální a rizikovou úrovní kvality určují optimální hodnoty ukazatelů kapacity. Hranici mezi rizikovou a nedostatečnou úrovní kvality určují kritické hodnoty ukazatelů kapacity. V tomto případě jsou výpočty ukazatelů kapacity prováděny analytickou metodou v souladu s interní směrníci Správy železnic, kde hlavní hodnotící veličinou rozhodující o kvalitě provozu je stupeň obsazení. Optimální hodnota stupně obsazení pro období delší než 6 hodin je 0,40, kritická hodnota stupně obsazení pro toto období je 0,60. Hranice mezi použitím žluté a oranžové barvy (obě odpovídají rizikové úrovni kvality provozu) leží v polovině mezi optimální a kritickou hodnotou, tj. odpovídá stupni obsazení 0,50. Kritickou hodnotou se považuje rozhraní mezi silně zatíženou a přetíženou tratí. Pro špičková období se předpokládají vyšší optimální a kritické hodnoty stupně obsazení. Informace v mapě vycházejí z reálného využití kapacity dráhy v roce 2024.

Využití propustnosti v roce 2024 Capacity utilization in 2024



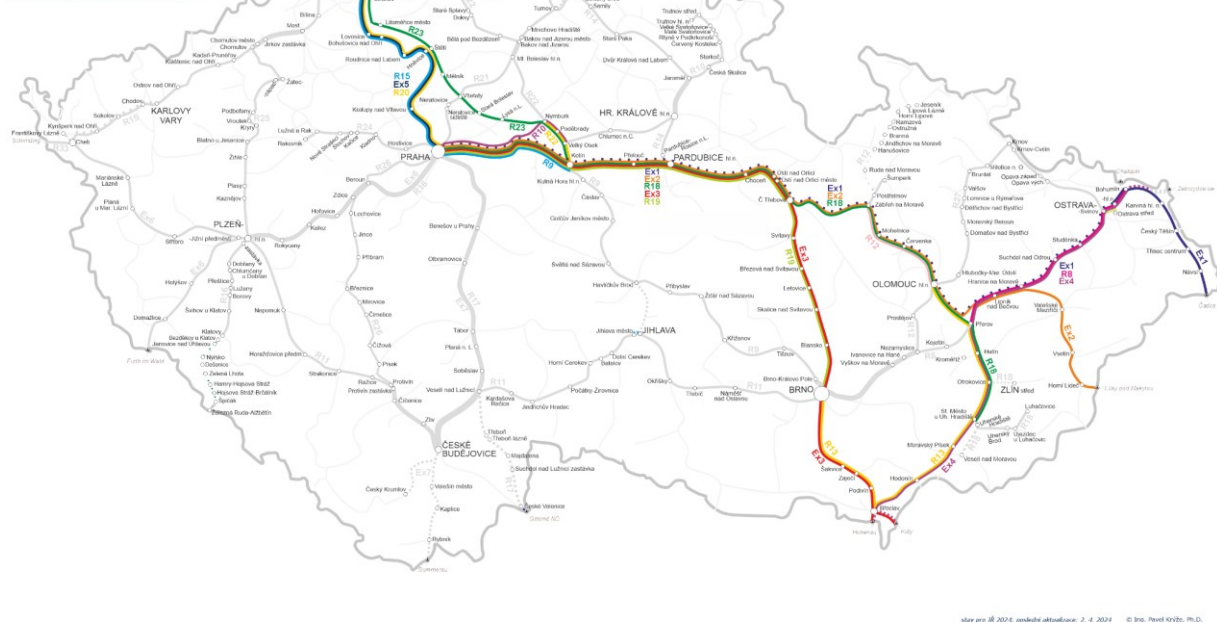
Mapa 4 Využití propustnosti v roce 2024

Linkové vedení vlaků dálkové osobní dopravy v objednávkách Ministerstva dopravy

vymačeny pouze vybrané stanice a zastávky; v těchto stanicích a zastávkách zastavují aspoň některé z uvedených linek

- linky (úseky linek) s intervalem 120 minut nebo kratším
- linky (úseky linek) s intervalem delším než 120 minut, popř. jednotlivé spoje
- úseky linek, které nejsou objednávány Ministerstvem dopravy

Ex1 v úseku Praha hl. n. – Ostrava hl. n. je provozována na komerční riziko dopravce v intervalu 120 min



Mapa 5 Schéma provozu dálkové osobní dopravy v objednávkách Ministerstva dopravy⁶

⁶ Nejsou vyznačeny komerční linky v relacích Praha – Ostrava – Slovensko a Praha – Brno – Slovensko/Rakousko

Pro potřeby plánování TTR jsou v kapacitní strategii definovány standardní provozované soupravy v osobní dopravě v jednotlivých segmentech včetně jejich základních parametrů. Plánovaná rychlost vychází z maximální rychlosti souprav a nejvyšší dovolené rychlosti na síti Správy železnic. Očekávaná délka souprav je normativ délky vlaků, který umožňuje infrastruktura většinou řešených tratích ve strategii. Tato hodnota je zaokrouhlena. Na některých úsecích tratí mají jednotlivé linky dálkové dopravy rozdílnou politiku zastavování a mohou vytvářet více stupňů obsluhy.

Základní parametry vlaků osobní dopravy

Kategorie	Pojmenování	Plánovaná rychlost	Očekávaná délka (v metrech)
Osobní doprava dálková	Jednotka závislé trakce s naklápěcí skříní	160 km/h	190
Osobní doprava dálková	Jednotka závislé trakce dálková	160 km/h	135
Osobní doprava dálková	Klasická souprava	160 km/h	180–250
Osobní regionální doprava	Kapacitní jednotka závislé trakce regionální	140 km/h	80-160
Osobní regionální doprava	Jednotka závislé trakce regionální	160 km/h	80
Osobní regionální doprava	Jednotka nezávislé trakce regionální	120 km/h	45-90

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

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

Základní parametry vlaků nákladní dopravy

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

Rozdělení do kategorií:

- Nákladní vlaky typ 1**
 Jedná se o velmi těžké nákladní vlaky s hmotností přesahující 2000 tun. Tyto vlaky vykazují podobné charakteristiky – menší délka (400 až 600 metrů), nižší maximální rychlost (90 km/h). Typicky se jedná o plně ložené vlaky.
- Nákladní vlaky typ 2**
 Jedná se o běžné ložené nákladní vlaky. Jejich hmotnost vychází z běžné hmotnosti analyzovaných vlaků.
- Nákladní vlaky typ 3**
 Jedná se o rychlé lehké vlaky kategorie Nex. Typicky se jedná o vlaky kombinované dopravy nebo poštovní expresy.
- Nákladní vlaky typ 4**
 Jedná se o běžné nákladní vlaky tvořené prázdnými vozy. Jejich hmotnost vychází z běžné hmotnosti analyzovaných vlaků.

- **Nákladní vlaky typ 5**

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

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

Terminály a servisní zařízení

Správa železnic se jako manažer infrastruktury a vlastník části servisních zařízení v tomto ohledu řídí příslušnými ustanoveními ZoD a Prováděcím nařízením komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a službám souvisejícím s železniční dopravou s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Podmínky a postupy pro přidělování kapacity zařízení a služeb provozovaných Správou železnic stanovují jednotlivé popisy zařízení služeb. Spolupráce a koordinace se servisními zařízeními a terminály, jejichž vlastníkem není Správa železnic, je popsána v příslušných popisech zařízení služeb těchto provozovatelů zařízení služeb.

3.2 Dopravní toky

Plánované dopravní toky vycházejí z reálného objemu dopravy v období mezi roky 2015 a 2023 s přihlédnutím k navýšení dostupné kapacity z kapitoly 1 a dočasným omezením kapacity v době platnosti JŘ 2027 uvedených v kapitole 2. Konečná kapacita infrastruktury je ovlivněna technickými parametry infrastruktury a charakteristikou zvoleného provozního konceptu. Počty tras, které jsou v tomto dokumentu uvedeny, nemusí odrážet 100 % budoucího rozsahu provozu, avšak přibližují rozsah dopravy, který Správa železnic považuje v průběhu dlouhodobého plánování kapacity za poptávaný. Přesný počet plánovaných tras vlaků je znám vždy až při vytvoření jízdního řádu a v období jeho platnosti se může v závislosti na potřebách zúčastněných stran měnit. Objemy dopravních toků uvedené v tomto dokumentu považuje Správa železnic za výchozí pro další fáze implementace projektu TTR na řešení infrastruktury. Tímto však není garantována dostupnost všech tras v přesně individuálně požadovaných parametrech v rámci celého období platnosti JŘ.

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

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

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

Pro zjednodušení jsou použity pouze tři segmenty dopravy:

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

Pro účely kapacitní strategie projektu TTR se rozdělují jízdy vlaků podle typu kapacity dráhy na vlaky jedoucí podle ročního jízdního řádu, kde se uvažují všechny tři druhy dopravy. U kapacity dráhy v režimu ad hoc se uvažuje pouze s vlaky nákladní dopravy, neboť podíl vlaků osobní dopravy jedoucích na základě ad hoc žádostí o kapacitu dráhy je marginální. Každý směr jízdy se sleduje zvlášť. Do výpočtu průměru je zahrnuto 99,9 % všech vlaků, které využily sledovanou infrastrukturu v období 2015-2023 v čase od 00:00 do 24:00. Jedná se o vlaky skutečně jedoucí, nikoliv o vlaky plánované. Pro výpočet je použit aritmetický průměr se zahrnutím nulových hodnot. Výsledkem jsou maximální hodnoty z průměrného počtu jízdy vlaků za den v letech 2015 až 2023.

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

Dopravní toky v síti

Úsek	Směr	Roční jízdní řád			Ad hoc	Celkem
		Nákladní doprava	Osobní doprava dálková	Osobní doprava dálková	Nákladní doprava	
Břeclav přednádraží – Rohatec	tam	18	19	25	15	77
	zpět	18	19	26	15	78
Rohatec – Staré Město u U.H.	tam	17	15	13	14	59
	zpět	18	15	13	14	60
Staré Město u U.H. – Přerov přednádraží	tam	20	29	24	16	89
	zpět	20	29	25	16	90
Přerov os.n. – Hranice na Moravě	tam	33	65	20	26	144
	zpět	33	65	20	26	144
Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov	tam	31	57	38	25	151
	zpět	32	57	38	26	153
Ostrava-Svinov – Bohumín-Vrbice	tam	31	65	53	27	176
	zpět	32	65	53	27	177
Bohumín os.n. – Český Těšín	tam	19	21	48	19	107
	zpět	21	21	28	20	90
Český Těšín – Třinec	tam	22	21	24	14	81
	zpět	24	21	24	16	85
Třinec – Mosty u Jablunkova	tam	15	21	22	10	68
	zpět	16	21	22	11	70
Hranice na Moravě – Vsetín	tam	8	8	18	7	41
	zpět	9	8	18	6	41
Vsetín – Horní Lideč	tam	4	7	20	4	35
	zpět	5	7	20	3	35
Prosenice – Výh Dluhonice	tam	15	38	2	13	68
	zpět	14	39	2	12	67
Přerov os.n. – Olomouc hl.n.	tam	21	67	29	19	136
	zpět	21	67	28	18	134
Olomouc hl.n. – Zábřeh na Moravě	tam	22	63	20	18	123
	zpět	23	63	19	17	122
Zábřeh na Moravě – Třebovice v Čechách	tam	22	56	24	17	119
	zpět	24	56	25	15	120

Břeclav přednádraží – Šakvice	tam	17	38	18	13	86
	zpět	16	38	18	14	86
Šakvice – Brno-Horní Heršpice	tam	17	37	57	12	123
	zpět	16	38	57	13	124
Brno-Maloměřice St.6 – Rájec-Jestřebí	tam	12	36	44	9	101
	zpět	12	35	44	9	100
Rájec-Jestřebí – Letovice	tam	12	36	31	9	88
	zpět	12	35	31	9	87
Letovice – Odb Zádulka	tam	12	36	15	10	73
	zpět	11	35	15	10	71
Odb Parník – Pardubice hl.n.	tam	34	91	25	20	170
	zpět	31	92	27	19	169
Pardubice hl.n. – Kolín seř.n.	tam	31	92	27	20	170
	zpět	33	92	26	18	169
Kolín – Český Brod	tam	17	114	42	15	188
	zpět	17	114	42	14	187
Český Brod – Praha-Libeň	tam	17	114	61	15	207
	zpět	17	114	62	14	207
Praha-Libeň – Kralupy nad Vltavou	tam	19	46	68	16	149
	zpět	21	47	68	15	151
Kralupy nad Vltavou – Ústí n.L.hl.n.os.n.	tam	27	31	25	18	101
	zpět	27	31	25	21	104
Ústí n.L.hl.n.os.n. – Děčín hl.n.nákl.n.	tam	16	28	28	15	87
	zpět	17	29	27	17	90
Kolín – Nymburk hl.n.	tam	29	44	32	19	124
	zpět	27	42	32	19	120
Nymburk hl.n. – Lysá nad Labem	tam	32	30	28	20	110
	zpět	34	35	27	21	117
Lysá nad Labem – Mělník	tam	30	8	21	16	75
	zpět	33	8	21	17	79
Mělník – Ústí n.L.-Střekov	tam	31	8	18	17	74
	zpět	33	8	18	19	78
Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ dol.n.	tam	19	0	9	10	38
	zpět	19	0	10	10	39

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

Toky v hraničních bodech jsou koordinovány se sousedními provozovateli infrastruktury. Tyto hodnoty byly ÖBB Infrastruktur a Železnicemi Slovenskej republiky schváleny na základě písemné komunikace. Hodnoty dosud nebyly potvrzeny od DB InfraGO AG.

Mezinárodní doprava v hraničních bodech

Hraniční bod	Roční jízdní řád			Ad hoc
	Nákladní doprava	Osobní doprava dálková	Osobní doprava regionální	Nákladní doprava
Břeclav – Bernhardsthal (AT)	1	1	1	1
Lanžhot – Kúty (SR)	0,5	1	0,5	0,75
Horní Lideč – Lúky pod Makytou (SR)	Jednotlivé spoje	0,5	0,5	Jednotlivé spoje
Mosty u Jablunkova – Čadca (SR)	1	0,5	Jednotlivé spoje	0,5
Děčín – Bad Schandau (DE)	3	0,5	1	0,5

4 Ověřování

Návrh této kapacitní strategie pro jízdní řád 2027 popisuje postupy plánování na síti Správy železnic. Cílem pilotní kapacitní strategie TTR je na redukovaném rozsahu sítě otestovat a vyhodnotit koncepci a způsob, jakými bude Správa železnic do budoucna přistupovat k tvorbě kapacitních strategií.

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

Seznam obrázků

Obrázek 1 Klíčové principy TTR	3
Obrázek 2 Přehled kategorií DOK.....	12
Obrázek 3 Harmonogram průběhu plánování dočasného omezení kapacity	16

Seznam map

Mapa 1 Evropské nákladní koridory zařazené do TTR	7
Mapa 2 Rozsah kapacitní strategie 2027.....	9
Mapa 3 Rozšíření dostupné kapacity do roku 2027.....	11
Mapa 4 Využití propustnosti v roce 2024	24
Mapa 5 Schéma provozu dálkové osobní dopravy v objednávce Ministerstva dopravy	24

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

© 2024

Datum tisku
2024-05-02

spravazeleznic.cz