



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

---

**Fakulta dopravní  
Ústav dopravních systémů**

**Posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska  
Increasing of Railways Importance for Transport Service in Rokycany  
Region**

Diplomová práce

Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích (N 3710)

Studijní obor: Dopravní systémy a technika (3708T009)

**Vedoucí práce: Ing. Tomáš Javořík**

**Bc. Pavel Purkart**

---

Praha 2016



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní  
d ě k a n  
Konviktská 20, 110 00 Praha 1

K612..... Ústav dopravních systémů

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Bc. Pavel Purkart**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**N 3710 – DS – Dopravní systémy a technika**

Název tématu (česky): **Posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska**

Název tématu (anglicky): Increasing of Railways Importance for Transport Service in Rokycany Region

### Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- analýza vývoje přepravních vztahů v regionu Rokycanska včetně nadregionálních vazeb
- analýza vývoje dopravní obsluhy regionu Rokycanska veřejnou hromadnou dopravou
- stanovení priorit v návrhu opatření ve veřejné hromadné dopravě v regionu Rokycanska s ohledem na zvýšení významu železniční dopravy
- návrh organizačních opatření a provozních parametrů regionální osobní železniční dopravy na tratích Rokycany - Příkosice, Kařez - železniční uzel Plzeň, Chrást u Plzně - Radnice
- návrh organizačních opatření v návazné autobusové dopravě
- zhodnocení potřeby úprav tarifu Integrované dopravy Plzeňska v řešené oblasti
- vyhodnocení přínosu navržených opatření pro systém Integrované dopravy Plzeňska

- Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje v aktuálním znění  
Koncepce dopravy Plzeňského kraje  
ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Tomáš Javořík**

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2015**  
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **1. června 2016**  
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.  
vedoucí  
Ústavu dopravních systémů



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

Bc. Pavel Purkart  
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....30. června 2015

## Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady a své znalosti k vypracování mé diplomové práce. Zvláště rád bych pak chtěl poděkovat Ing. Tomáši Javoříkovi, vedoucímu projektu, za odborné vedení mé diplomové práce a za rady, které mi poskytnul. Též děkuji dalším dvěma vedoucím projektu, doc. Ing. Lukáši Týfovi, Ph.D. a Ing. Ondřeji Havlenovi, kteří se nemalou měrou podíleli na vedení projektové činnosti, jež vyústila v bakalářskou a následně i tuto diplomovou práci. V neposlední řadě je mou povinností poděkovat rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, kterou mi poskytovali po celou dobu studia.

## Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou práci, zpracovanou na závěr navazujícího magisterského studia na ČVUT v Praze, Fakultě dopravní.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o metodické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

V Mirošově dne 1. června 2016

.....  
podpis

## Motto

*„Když narazíš na problém, jsou pouze dvě možnosti – problém řešení má nebo nemá. Nemá-li řešení, smíř se s tím, má-li řešení, pokus se ho nalézt.“*

*„Co oděv je jednotlivému člověku, to jest budova rodině, to veřejná stavení, mosty, silnice, železnice a města jsou celému národu.“ (Karel Slavoj Amerling)*

POSÍLENÍ VÝZNAMU ŽELEZNICE V DOPRAVNÍ OBSLUZE REGIONU  
ROKYCANSKA

diplomová práce

červen 2016

Bc. Pavel Purkart

ABSTRAKT

Tato diplomová práce se zabývá posílením významu železniční dopravy na Rokycansku. Cílem práce je nejprve analýza přepravních proudů v oblasti. Těžištěm práce je návrh organizačních opatření v železniční a autobusové dopravě. Tato organizační opatření mají výrazně posílit význam železniční dopravy v regionu. V práci jsou také zhodnoceny přínosy, které navržená organizační opatření přinášejí.

ABSTRACT

This master's thesis deals with the increasing of railways importance in Rokycany Region. The aim of the thesis is the analysis of transport interactions in the region at first. Organizational measures in the public railway and bus transport are the most important part of this thesis. The organizational measures should improve the importance of railway transport in the region. There are evaluated benefits, which the suggested organizational measures bring, too.

KLÍČOVÁ SLOVA: železnice, integrovaná doprava, Rokycansko, dopravní obslužnost, trat'ový úsek Plzeň – Kařez, trat'ový úsek Rokycany – Příkosice, trat'ový úsek Chrást u Plzně – Radnice.

KEYWORDS: railway, integrated transport, Rokycany region, transport service, track section Plzeň – Kařez, track section Rokycany – Příkosice, track section Chrást u Plzně – Radnice.

## Obsah

1	Seznam použitých zkratk	7
2	Úvod	9
3	Vymezení a představení řešeného regionu	11
3.1	Historie drážní dopravy na Rokycansku v datech	15
4	Analýza přepravních vztahů v regionu Rokycanska	20
4.1	Regionální přepravní vztahy	21
4.2	Meziregionální přepravní vztahy	23
4.3	Vývoj potenciálu přepravních proudů z obcí na železničních tratích do významných regionálních a nadregionálních center	25
4.4	Další potenciální zdroje cestujících	27
5	Analýza vývoje dopravní obsluhy Rokycanska veřejnou hromadnou dopravou	31
5.1	Železniční doprava	31
5.1.1	Vývoj dopravní obsluhy na trati 170 v úseku Plzeň – Hořovice	31
5.1.2	Vývoj dopravní obsluhy na trati 175 Rokycany – Nezvěstice	33
5.1.3	Vývoj dopravní obsluhy na trati 176 Chrást u Plzně – Radnice	34
5.2	Veřejná linková doprava	35
5.2.1	Regionální veřejná linková doprava	36
5.2.2	Dálková veřejná linková doprava	38
6	Stanovení priorit v návrhu opatření ve veřejné hromadné dopravě	41
7	Organizační opatření v železniční dopravě	44
7.1	Organizační opatření pro trať 170 v úseku Plzeň – Beroun	46
7.1.1	Dálková doprava	47
7.1.2	Regionální doprava	50
7.2	Organizační opatření pro trať 175 Rokycany – Příkosice (– Nezvěstice)	52
7.3	Organizační opatření pro trať 176 Chrást u Plzně – Radnice	54
7.3.1	Orientační posouzení úprav geometrických parametrů železniční tratě za účelem zkvalitnění traťových poměrů	60

7.3.2	Výpočet jízdních dob.....	63
8	Organizační opatření ve veřejné linkové dopravě.....	66
8.1	Problémy ve veřejné linkové dopravě Rokycanska .....	67
8.2	Návrhy organizačních opatření ve veřejné linkové dopravě Rokycanska.....	72
8.2.1	Bezprostřední okolí města Rokycany.....	74
8.2.2	Oblast Mirošovska a Hrádecka.....	76
8.2.3	Oblast Dobřívka a Strašicka .....	77
8.2.4	Oblast Radnicka a Břaska .....	79
8.2.5	Oblast Zbizožska.....	82
9	Zhodnocení potřeby úprav tarifu IDP v řešené oblasti.....	83
10	Vyhodnocení přínosu navržených opatření pro systém IDP.....	86
10.1	Kvalita dopravní obslužnosti v důležitých relacích.....	87
11	Závěr.....	96
12	Seznam tabulek.....	98
13	Seznam grafů .....	100
14	Seznam obrázků .....	101
15	Seznam příloh.....	103
16	Použité zdroje a programové vybavení.....	104
16.1	Literatura, přednášky a další neinternetové zdroje .....	104
16.2	Internetové zdroje.....	105
16.3	Použitý software .....	107



## 1 Seznam použitých zkratek

Běžně užívané a nezaměnitelné zkratky typu např. či resp. nejsou součástí seznamu.

---

a. s. – akciová společnost

bus – autobus

CSD – celostátní sčítání dopravy

ČSÚ – Český statistický úřad

DKV – depo kolejových vozidel

DPH – daň z přidané hodnoty

Ex – expres (dopravní kategorie vlaku s přepravou cestujících)

ČVUT – České vysoké učení technické v Praze

GVD – grafikon vlakové dopravy

CHKO – chráněná krajinná oblast

IDP – Integrovaná doprava Plzeňska

IDS JMK – Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

IAD – individuální automobilová doprava

JŘ – jízdní řád

KJŘ – knižní jízdní řád

MD ČR – Ministerstvo dopravy České republiky

MHD – městská hromadná doprava

MV ČR – Ministerstvo vnitra České republiky

NAD – náhradní autobusová doprava

NJŘ – nákresný jízdní řád

odb. – odbočka

ORP – obec s obecním úřadem s rozšířenou působností

Os – osobní vlak (dopravní kategorie vlaku s přepravou cestujících)

R – rychlík (dopravní kategorie vlaku s přepravou cestujících)

RPDI – roční průměr denních intenzit

Sb. – sbírka zákonů

Sv – soupravový vlak (dopravní kategorie vlaku bez přepravy cestujících)

SLDB – Sčítání lidu, domů a bytů

SRN – Spolková republika Německo

s. r. o. – společnost s ručením omezeným

TŽK – tranzitní železniční koridor

UIC – Mezinárodní železniční unie (Union Internationale des Chemins de Fer)

z./zast. – zastávka

ZŠ – základní škola

žst./žel. st. – železniční stanice

## 2 Úvod

Diplomová práce Posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska volně navazuje na bakalářskou práci Železnice jako páteř dopravní obsluhy Rokycanska [13], která byla úspěšně obhájena v září 2014. V této bakalářské práci byly analyzovány přepravní vztahy v oblasti, podrobněji byla zpracována i historie regionu Rokycanska ve vztahu k průmyslu a dopravě. Následně byla navržena vybraná organizační a infrastrukturní opatření, jejichž cílem bylo zvýšit úlohu železnice v dopravní obsluze regionu. Zatímco bakalářská práce byla rozčleněna na analytickou a návrhovou část přibližně rovným dílem, u diplomové práce je návrhová část základním těžištěm práce. Důležité a zejména doplněné či aktualizované informace z analytické části bakalářské práce jsou však i součástí diplomové práce, aby čtenář získal ucelený přehled zejména o problematice veřejné dopravy a přepravních vztazích v regionu.

Součástí diplomové práce je analýza vývoje přepravních vztahů v regionu Rokycanska včetně nadregionálních vazeb, doplňující fakta z bakalářské práce, kde byla podrobně zpracována s využitím dat ze SLDB z let 2001 a 2011. Cílem je též analyzovat vývoj dopravní obsluhy regionu Rokycanska veřejnou hromadnou dopravou, kde se práce zaměřuje jak na železniční, tak veřejnou linkovou dopravu.

Následně diplomová práce přechází již do návrhové části. Důležité je stanovení priorit v návrhu opatření ve veřejné hromadné dopravě v regionu Rokycanska s ohledem na zvýšení významu železniční dopravy. Návrh organizačních opatření je koncentrován především do trat'ových úseků Rokycany – Příkosice, Kařez – železniční uzel Plzeň a Chrást u Plzně – Radnice. Vzhledem k podtržení síťového charakteru veřejné dopravy jsou však podrobně řešeny delší úseky tratí, a to konkrétně Beroun – železniční uzel Plzeň a Rokycany – Nezvěstice, okrajově jsou uvažovány i další trat'ové úseky. Na organizační opatření v železniční dopravě přirozeně navazuje nutnost úpravy dopravní koncepce ve veřejné linkové dopravě. Stejně jako v případě železniční dopravy jsou z velké části v diplomové práci stěžejní relace<sup>1</sup> řešeny podrobně, zbytek je zmíněn alespoň okrajově. Cílem diplomové práce je též zhodnocení potenciální potřeby úprav tarifu Integrované dopravy Plzeňska (IDP) v řešené oblasti v návaznosti na navržená organizační opatření a vyhodnocení přínosů nového dopravního řešení.

---

<sup>1</sup> Stěžejními relacemi má v tomto případě autor na mysli především páteřní autobusové linky v regionu a významné doplňkové linky, které přímo navazují na spoje železniční dopravy. Jedná se o výběr ve vztahu k základnímu poslání práce, jejímž ústředním tématem je posílení významu železniční dopravy v regionu Rokycanska. Tato myšlenka přirozeně vyvolává maximalizaci počtu návazností typu vlak-bus tam, kde je to žádoucí (časová konkurenceschopnost spojení, omezení souběhů, zvýšení ekonomické efektivity provozu apod.).

Některá organizační opatření bylo též možné převzít z původní bakalářské práce, nicméně v diplomové práci si autor kladl za cíl posoudit širší souvislosti a určitá řešení podrobněji rozpracovat. Proto vybraná organizační opatření mají do jisté míry odlišný charakter. Je však nutné zmínit, že základní myšlenky z bakalářské práce zůstávají zachovány, jelikož za necelé dva roky se situace výrazně nezměnila a z hlediska analýzy nezávislých dat neexistují novější komplexní data než ze SLDB 2011. Zároveň výchozí stav z pohledu zajištění dopravní obslužnosti v oblasti regionu Rokycanska se výrazně neliší, byť došlo k dílčím změnám.

Číslování železničních tratí a autobusových linek v diplomové práci je vztaženo k platnému jízdnímu řádu pro období 2015/2016 (není-li zmíněno jiné období) a pokud u železniční osobní dopravy není uvedeno jinak, jedná se o číslo z KJŘ. Zároveň je nutné podotknout, že část autorových poznatků pochází z několikaleté pracovní zkušenosti v problematice technologie dopravy a objednavce veřejné dopravy v závazku veřejné služby. Autor diplomové práce je zároveň spoluautorem nejnovější aktualizace Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje, což může být důvodem faktu, že některá zde navrhaná opatření mohou být podobná nebo dále podporovaná.

Pod nadpisy vybraných kapitol jsou *kurzívou* uvedeny odkazy na separátní přílohy diplomové práce, které s jednotlivými kapitolami přímo souvisejí.

### 3 Vymezení a představení řešeného regionu

Diplomová práce se primárně zabývá dopravní obslužností regionu Rokycanska. Tento region můžeme pro její účely definovat jako území bývalého okresu Rokycany, které se od 1. ledna 2016 rozšířilo o část bývalého Vojenského újezdu Brdy, v současnosti CHKO Brdy<sup>2</sup> [42].

Území bývalého okresu Rokycany je součástí Plzeňského kraje. Na východě bezprostředně sousedí se Středočeským krajem. Z hlediska geomorfologického členění se celé Rokycansko nachází v provincii Česká vysočina, konkrétně v Poberounské subprovincii. Prakticky zahrnuje obě části této subprovincie, a to Plzeňskou pahorkatinu a Brdskou oblast. Typ reliéfu je pahorkatinného až vrchovinatého charakteru. Z hlediska hydrologického spadá celá oblast do povodí Berounky [9]. Řeka Berounka je též nejvýznamnějším vodním tokem v regionu, který zároveň tvoří velkou část jeho hranice (zejména na severozápadě). Pokud bychom se zabývali problematikou ochrany přírody, do oblasti Rokycanska zasahují dvě CHKO – jednak CHKO Křivoklátsko a několik měsíců nově vyhlášená CHKO Brdy.



Obrázek 1: Vymezení oblasti Rokycanska včetně nově získaného území části CHKO Brdy (od 1. 1. 2016, mapový podklad [36])

<sup>2</sup> Zákon č. 15/2015 Sb., o zrušení vojenského újezdu Brdy, o stanovení hranic vojenských újezdů, o změně hranic krajů a o změně souvisejících zákonů (zákon o hranicích vojenských újezdů).

Rokycansko sousedí celkem s šesti bývalými okresy – z územních jednotek příslušných Plzeňskému kraji jsou to okresy Plzeň-sever, Plzeň-město a Plzeň-jih, v případě Středočeského kraje pak Rakovník, Beroun a Příbram.

Komplexní přehled obyvatelstva shrnuje tabulka 1 na straně 14 zpracovaná na základě dat Ministerstva vnitra České republiky [33]. K 1. lednu 2016 žilo na území Rokycanska celkem 46 763 obyvatel v 68 obcích. Podíl žen na celkovém počtu obyvatel je nepatrně vyšší než mužů. Celkem dvanáct obcí v řešeném území má počet obyvatel vyšší než jeden tisíc (v tabulce 1 zelené zvýraznění). V těchto sídlech žije dohromady více než 33 000 obyvatel, což je téměř 72 % celkového počtu obyvatel.



*Obrázek 2: Geografická poloha dvanácti nejlidnatějších sídel v rámci řešeného regionu se znázorněním vzdušné vzdálenosti od Rokycan*

Tato sídla jsou v dalších částech diplomové práce velmi důležitá, jelikož jsou primárně využita k analýze přepravních proudů v území. Na Rokycansku ale najdeme i celou řadu velmi malých sídel. Počet obcí s méně než sto obyvateli vyjadřuje číslo čtrnáct, tj. o dvě více, než je sídel s více než jedním tisícem obyvatel. Nej hustěji je oblast Rokycanska zalidněna v blízkém okolí jejího centra, města Rokycany. Naopak nejhustěji osídlená část je poměrně rozlehlé území severně od

měst Radnice a Zbiroh. V neposlední řadě prakticky neosídlené území nalezneme v oblasti CHKO Brdy, i když v minulosti bychom zde osídlení našli. Osudy tamějších původních obyvatel jsou však stále téměř jako včerejší, jelikož i nadále žije hrstka pamětníků, kteří své domovy v Brdech byli nuceni opustit.

Sídlem s největším počtem obyvatel v řešené oblasti je přirozeně město Rokycany. Se svými 13 442 obyvateli zde žije téměř 1/3 ze všech občanů v regionu. Nejmenším sídlem je obec Čilá v severovýchodní části Rokycanska s pouhými šestnácti obyvateli. Čilá je zajímavá i tím, že dle dat z 1. ledna 2016 zde není hlášen žádný občan mladší patnácti let, což je na Rokycansku jediný případ. Podíl obyvatel starších patnácti let na území Rokycanska je souhrnně zhruba 86 % z celkového počtu.

Po formálním zániku okresních úřadů, jakožto součástí správních celků území České republiky, bylo město Rokycany určeno jako obec s rozšířenou působností (nebo též obec III. typu) pro oblast celého bývalého okresu Rokycany. Obce s pověřeným obecním úřadem se nacházejí pak na území bývalého okresu Rokycany celkem tři, a to Rokycany, Radnice a Zbiroh [25], což vzhledem k jejich geografické poloze zajišťuje jejich relativně rovnoměrné rozmístění.

Pokud bychom měli hodnotit dopravní dostupnost Rokycanska, nachází se jak na významných tazích pozemních komunikací, tak železničních tratích. Nejdůležitější pozemní komunikací, která protíná Rokycansko, je dálnice D5 (dle označení evropského systému E50). Dopravní dostupnost jednotlivých sídel zajišťuje pak především síť silnic II. a III. třídy. Rokycanskem prochází III. tranzitní železniční koridor (TŽK), konkrétně jako trať 170 Praha – Plzeň – Cheb. Dále jsou zde k dispozici dvě regionální železniční tratě, a to 175 Rokycany – Nezvěstice a 176 Chrást u Plzně – Radnice. Obě regionální železniční tratě se napojují na III. TŽK. Na všech jmenovaných tratích je zajišťována objednávka vlaků zajišťujících přepravu cestujících v závazku veřejné služby všech 365 dní v roce. Na území téměř celého Rokycanska<sup>3</sup> lze využívat výhod systému IDP (Integrovaná doprava Plzeňska)

---

<sup>3</sup> Výjimkou je pouze oblast CHKO Brdy, kudy však železnice nevede a vjezd motorovým vozidlům je umožněn jen na zvláštní povolení, proto zde veřejnou dopravu nenajdeme, případně pouze v těsné blízkosti na již existujících autobusových linkách, které však nově mohou být přirozeně příznivým faktorem pro turistický ruch. Dále systém ještě není funkční v severní části Radnicka, kam by však určitě měl být systém rozšířen (jsou zde malá sídla).

Tabulka 1: Počty obyvatel v obcích na Rokycansku [33]

Název obce	Muži	Muži 15+	Ženy	Ženy 15+	15+ celkem	Celkem	Podíl 15+
Bezděkov	67	55	63	50	105	130	80,8%
<b>Břasy</b>	<b>1 086</b>	<b>932</b>	<b>1 096</b>	<b>946</b>	<b>1 878</b>	<b>2 182</b>	<b>86,1%</b>
Březina	179	150	158	144	294	337	87,2%
Bujesily	33	27	28	28	55	61	90,2%
Bušovice	303	260	283	234	494	586	84,3%
Cekov	65	60	58	51	111	123	90,2%
Čilá	7	7	9	9	16	16	100,0%
<b>Dobřív</b>	<b>643</b>	<b>532</b>	<b>616</b>	<b>539</b>	<b>1 071</b>	<b>1 259</b>	<b>85,1%</b>
Drahoňův Újezd	72	62	65	55	117	137	85,4%
Ejovice	345	272	327	280	552	672	82,1%
Hlohovice	154	137	160	146	283	314	90,1%
<b>Holoubkov</b>	<b>671</b>	<b>592</b>	<b>747</b>	<b>651</b>	<b>1 243</b>	<b>1 418</b>	<b>87,7%</b>
<b>Hrádek</b>	<b>1 388</b>	<b>1 192</b>	<b>1 365</b>	<b>1 188</b>	<b>2 380</b>	<b>2 753</b>	<b>86,5%</b>
Hradiště	17	13	13	11	24	30	80,0%
Hůrky	113	101	114	99	200	227	88,1%
Cheznovice	369	307	366	313	620	735	84,4%
Chlum	22	20	21	18	38	43	88,4%
Chomle	35	30	26	24	54	61	88,5%
Kajejcov	48	40	44	37	77	92	83,7%
Kamenec	33	26	27	23	49	60	81,7%
Kamenný Újezd	372	309	384	332	641	756	84,8%
Kařez	320	267	299	253	520	619	84,0%
Kařízek	24	21	23	21	42	47	89,4%
Klabava	222	197	236	200	397	458	86,7%
Kladruby	86	82	80	70	152	166	91,6%
Kornatice	94	81	87	73	154	181	85,1%
Lhota pod Radčem	149	122	154	129	251	303	82,8%
Lhotka u Radnic	30	29	32	30	59	62	95,2%
Liblín	136	128	128	121	249	264	94,3%
Líšná	97	73	89	73	146	186	78,5%
Litohlavy	254	217	245	222	439	499	88,0%
Medový Újezd	104	86	124	106	192	228	84,2%
Mešno	43	40	40	36	76	83	91,6%
<b>Mirošov</b>	<b>1 068</b>	<b>928</b>	<b>1 103</b>	<b>977</b>	<b>1 905</b>	<b>2 171</b>	<b>87,7%</b>
Mlečice	150	129	163	137	266	313	85,0%
<b>Mýto</b>	<b>733</b>	<b>625</b>	<b>721</b>	<b>621</b>	<b>1 246</b>	<b>1 454</b>	<b>85,7%</b>
Němčovice	81	67	74	59	126	155	81,3%
Nevid	87	75	90	72	147	177	83,1%
<b>Osek</b>	<b>644</b>	<b>525</b>	<b>623</b>	<b>526</b>	<b>1 051</b>	<b>1 267</b>	<b>83,0%</b>
Ostrovec-Lhotka	45	42	55	44	86	100	86,0%
Plískov	67	58	58	49	107	125	85,6%
Podmokly	132	113	124	104	217	256	84,8%
Příkosice	208	177	198	166	343	406	84,5%
Přivětice	111	101	95	82	183	206	88,8%
<b>Radnice</b>	<b>851</b>	<b>750</b>	<b>860</b>	<b>755</b>	<b>1 505</b>	<b>1 711</b>	<b>88,0%</b>
Raková	104	88	117	97	185	221	83,7%
<b>Rokycany</b>	<b>6 498</b>	<b>5 497</b>	<b>6 944</b>	<b>6 060</b>	<b>11 557</b>	<b>13 442</b>	<b>86,0%</b>
Sebečice	45	42	28	25	67	73	91,8%
Sirá	72	57	62	54	111	134	82,8%
Skomelno	108	91	101	90	181	209	86,6%
Skořice	149	131	125	116	247	274	90,1%
Smědčice	128	102	139	107	209	267	78,3%
<b>Strašice</b>	<b>1 144</b>	<b>971</b>	<b>1 168</b>	<b>1 011</b>	<b>1 982</b>	<b>2 312</b>	<b>85,7%</b>
Svojkovice	208	184	204	171	355	412	86,2%
Štítov	36	34	25	20	54	61	88,5%
Těně	134	119	140	126	245	274	89,4%
Terešov	79	67	74	67	134	153	87,6%
Těškov	146	124	157	144	268	303	88,4%
Trokavec	42	40	51	48	88	93	94,6%
Týček	97	87	94	88	175	191	91,6%
Újezd u Svatého Kříže	122	112	108	101	213	230	92,6%
Vežvanov	109	91	123	105	196	232	84,5%
Veselá	152	120	124	104	224	276	81,2%
Vísky	19	15	26	22	37	45	82,2%
<b>Volduchy</b>	<b>566</b>	<b>460</b>	<b>573</b>	<b>489</b>	<b>949</b>	<b>1 139</b>	<b>83,3%</b>
Všenice	136	113	134	113	226	270	83,7%
<b>Zbiroh</b>	<b>1 189</b>	<b>1 023</b>	<b>1 250</b>	<b>1 096</b>	<b>2 119</b>	<b>2 439</b>	<b>86,9%</b>
Zvíkovec	65	55	129	113	168	194	86,6%
<b>Součty</b>	<b>23 106</b>	<b>19 680</b>	<b>23 567</b>	<b>20 471</b>	<b>40 151</b>	<b>46 673</b>	<b>86,0%</b>



### 3.1 Historie drážní dopravy na Rokycansku v datech

V následující kapitole jsou shrnuty základní historické mezníky v drážní dopravě na Rokycansku v datech. Čtenář si tak může udělat představu o vývoji drážní dopravy na území řešeného regionu. Jsou zahrnuty i různé zajímavosti spojené s průmyslovou činností v oblasti, která má dodnes na Rokycansku významnou tradici<sup>4</sup>. Informace v kapitole z velké části pocházejí z publikací „Stopou radnické lokálky“ [16] a „120 let místní dráhy Rokycany – Nezvěstice“ [15].

**1859** – udělena definitivní koncese na stavbu trati Praha (Smíchov) – Plzeň – bavorská hranice<sup>5</sup> a příslib státní záruky skupině velkoobchodníků a velkostatkářů,

**1862** – slavnostní otevření trati z Prahy do Plzně. Pravidelný provoz byl zahájen dvěma páry osobních vlaků denně,

**1863** – zahájen pravidelný provoz na železniční trati mezi Chrástem u Plzně a Stupnem vybudované za účelem přiblížení se černouhelným ložiskům. Železniční stanice Stupno tehdy nesla název Radnice,

**1865** – průmyslníci Jahn<sup>6</sup> a Grimm, kteří v 50. letech 19. století koupili na Mirošovsku ložiska kvalitního černého uhlí, získali svolení od České západní dráhy k napojení dolu u Mirošova uhelnou dráhou,

**1869** – zahájen provoz na uhelné dráze Rokycany – Mirošov,

**1871** – bratři Kleinové dostali povolení ke stavbě trati Mirošov – Starý Plzenec – Litice – Nýřany – státní hranice,

**1871** – firma Johanna Davida Starcka (významný průmyslník na Břasku) nechala postavit koňskou dráhu spojující její závody s místní železniční stanicí (dnes Stupno, dříve Radnice),

**1880** – vyšel zákon o místních drahách<sup>7</sup>, který též ovlivnil vznik dalších železničních tratí na Rokycansku,

---

<sup>4</sup> Region začala utvářet průmyslová činnost zhruba od poloviny 19. století. Dodnes fungují hrádecké železářny, byť ve značně omezeném rozsahu. Kromě železářských podniků se na Rokycansku nacházely slévárny, těžba černého uhlí zapříčinila vznik obou regionálních drah v regionu. Na Břasku byl koncentrován také chemický průmysl. Další průmyslová odvětví v minulosti zastupovaly spíše jednotlivé podniky – například podnik HAMIRO na výrobu hraček, Favorit s výrobou jízdních kol či konzervátorský závod Marila.

<sup>5</sup> Přes dnešní hraniční přechod Česká Kubice/Furth im Wald (česky se uvádí ekvivalent Brod nad Lesy).

<sup>6</sup> Pravděpodobně po jménu průmyslníka Jahnla se dodnes místně užívá pro část Mirošova, kde se nachází železniční stanice, název Janov.

<sup>7</sup> Zákon o místních drahách umožňoval různé úlevy při stavbě drah, což ekonomicky zlevňovalo jejich stavbu a umožnilo vznik husté železniční sítě na celém území našeho státu. Jednalo se například o menší šířku pláňe tělesa železničního spodku, jednodušší a lehčí kolejový svršek, menší poloměry směrových oblouků či možnost vyšších

**1881** – inženýr Jan Muzika<sup>8</sup> a stavební podnikatel Karel Schnabel získali koncesi ke stavbě dráhy z Nezvěstic do Mirošova,

**1882** – zahájen provoz na místní dráze Mirošov – Nezvěstice,

**1893** – zahájen provoz na posledním dodnes funkčním úseku veřejných normálněrozchodných drah na Rokycansku, a to Stupno – Radnice. Trať tak byla přiblížena více městu Radnice, původní železniční stanice Radnice byla přejmenována na Stupno,

**1903** – těžba černého uhlí na Mirošovsku končí. Železniční trať z Rokycan do Nezvěstic však funguje i nadále, jen se začíná orientovat na jiné komodity, například dřevo, stále jsou obsluhovány hradecké železárny,

**1908** – firma J. D. Starcka zřídila v Břasích elektrickou průmyslovou drážku, aby zajistila plynulejší dopravu k železniční stanici Stupno. Břaská úzkokolejná drážka byla první úzkorozchodnou elektrizovanou dráhou na našem území a druhou elektrizovanou dráhou v Čechách (po trati Tábor – Bechyně),



*Obrázek 3: Historická fotografie elektrické úzkokolejné průmyslové drážky v Břasích [16]*

---

hodnot sklonových poměrů (stoupání/klesání trasy). Stavitelé se tak mohli vyhnout náročným terénním úpravám. Maximální traťová rychlost na takové dráze byla obvykle stanovena do 25 km/h.

<sup>8</sup> Jméno inženýra Jana Muziky je spjato se stavbou mnoha tratí, které obohatily naši železniční síť. Po ukončení studií nastoupil do svého prvního zaměstnání u firmy Lanna a Šebek, kde získal výbornou praxi při budování mnoha náročných umělých staveb. Získal i provozní praxi, několik let působil jako přednosta v železniční stanici Hořovice. Zásadní zlom v jeho životě představuje založení firmy Muzika a Macan, kam jako společník vstupuje také stavebník tratí Karel Schnabel. Mezi jeho nevýznamnější díla patří například železniční trať z Rakovníka do Berouna a dále ze Zdic do Protivína nebo terénně náročná Pražsko-duchcovská dráha vedoucí skrz malebné pražské Prokopské údolí. Zahájení provozu na místní dráze z Mirošova do Nezvěstic se již bohužel nedožil, v květnu 1882 zemřel na zápal plic.

1914 – firma J. D. Starcka působící na Břasku vybuodovala ze svých dolových polí u Vejvanova nákladní lanovku až k železniční stanici Radnice, která fungovala až do roku 1929,

1931 – otevřena nová nádražní budova v Rokycanech, která byla v nedávné minulosti citlivě zrekonstruována a slouží nejen cestující veřejnosti dodnes,



Obrázek 4: Historická fotografie dodnes sloužící výpravní budovy v Rokycanech z doby těsně po jejím dokončení [15]

1932 – celá trať z Prahy do Plzně je provozována dvoukolejně,

30. léta 20. století – klesnula těžba uhlí na Radnicku a tím i dopravní potřeby. Z úsporných důvodů došlo v železniční stanici Radnice ke snížení počtu pracovníků. Renesance těžby uhlí nastala však s příchodem druhé světové války, když Německo obsadilo pohraničí s cennými uhelnými zásobami,



Obrázek 5: Síť lesních dráček v Brdech funkčních během II. světové války [15]

**období II. světové války** – na Mírošovsku v přilehlém okolí Brd jsou zřízeny lesní drážky (místně známé pod pojmem Kolvínska dle názvu jedné ze zaniklých vsí v Brdech) za účelem odvozu dřeva z lesní kalamity v zimě na přelomu let 1941 – 1942. Pracovní silou byly stovky vězňů z pracovního tábora v Mírošově, na jehož místě dnes stojí Domov Harmonie, centrum sociálních služeb,

**27. dubna 1945** – bombardována železniční stanice Rokycany, zničeny staniční koleje, vlečka do Marily a Hospodářského družstva, některé lokomotivy, vozy a další zařízení,

**50. léta 20. století** – na trati Chrást u Plzně – Radnice byly vybudovány nové zastávky známé pod současnými názvy Chrást u Plzně obec a Chrást u Plzně zastávka, v předchozím desetiletí byly zřízeny i zastávky Všenice a Bezděkov u Radnic,

**1957** – na trati z Rokycan do Nezvěstic byla otevřena nová zastávka Příkosice zastávka,

**1961** – v rámci elektrizace trati z Plzně ve směru České Budějovice bylo možné spatřit v železniční stanici Nezvěstice první elektrické lokomotivy,

**1987** – slavnostně zahájen elektrický provoz z Plzně do Prahy,

**1990** – o letních prázdninách proběhla oprava trat'ového úseku Rokycany – Mírošov, avšak bez následného zvýšení trat'ové rychlosti,

**1991** – na obou regionálních železničních tratích v regionu byly obnoveny zastávky na znamení,

**90. léta 20. století** – na trati Chrást u Plzně – Radnice byly otevřeny nové zastávky Dolní Stupno a Břasy,



*Obrázek 6: Stržený most přes řeku Úslavu na trati 175 při povodních v srpnu 2002*

**2002** – při srpnových povodních byl stržen most přes řeku Úslavu na trati Rokycany – Nezvěstice v trat'ovém úseku mezi zastávkou Št'áhlavice a železniční stanicí Nezvěstice,

**2015** – zahájena ražba prvního z tunelů v trat'ovém úseku Ejpovice – Plzeň. Po dokončení stavebních prací dojde k výraznému napřímení III. tranzitního železničního koridoru mezi Rokycany a Plzní a zkrácení jízdních dob všech vlaků,

**2015** – zahájena revitalizace trati Rokycany – Příkosice. Primárním cílem je zkrácení jízdních dob a zvýšení stability přípojů v železniční stanici Rokycany.

## 4 Analýza přepravních vztahů v regionu Rokycanska

### Příloha A

Analýza přepravních vztahů v rokycanském regionu byla poměrně zevrubně ze značné části provedena již v bakalářské práci [13], která byla úspěšně obhájena v září 2014. Odsud jsou částečně přebrána do této diplomové práce vybraná data. Hlavním posláním kapitoly je identifikovat jednotlivé přepravní proudy, a to jak v regionálním, tak též meziregionálním měřítku. Základní analýza je provedena pro dvanáct nejlidnatějších obcí a měst na Rokycansku s počtem obyvatel vyšších než jeden tisíc. Do těchto sídel se soustřeďuje více než 70 % obyvatel celého řešeného území, což je dostatečně vypovídající vzorek o dopravním chování většiny obyvatel v regionu. Informace o těchto městech a obcích shrnuje následující tabulka 2.

Tabulka 2: Informace o největších sídlech Rokycanska

Název obce	Počet obyvatel	Statut města	Železnice	ORP	IDP	MHD
Rokycany	13 442	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Hrádek	2 753	ANO	ANO	NE	ANO	NE
Zbiroh	2 439	ANO	NE	NE	ANO	NE
Strašice	2 312	ANO	NE	NE	ANO	NE
Břasy	2 182	NE	ANO	NE	ANO	NE
Mirošov	2 171	ANO	ANO	NE	ANO	NE
Radnice	1 711	ANO	ANO	NE	ANO	NE
Mýto	1 454	ANO	ANO	NE	ANO	NE
Holoubkov	1 418	NE	ANO	NE	ANO	NE
Osek	1 267	NE	NE	NE	ANO	NE
Dobřív	1 259	NE	NE	NE	ANO	NE
Volduchy	1 139	NE	NE	NE	ANO	NE
<b>Souhrn</b>	<b>33 547</b>	<b>7x ANO</b>	<b>7x ANO</b>	<b>1x ANO</b>	<b>12x ANO</b>	<b>1x ANO</b>

Z dvanácti nejlidnatějších sídel je celkem sedm měst. Stejný počet sídel má na svém území železniční zastávku nebo stanici. V minulosti se sem řadil i Zbiroh, kde však železniční stanice poměrně vzdálená od centra byla při modernizaci III. TŽK zrušena a nahrazena zastávkou v Kařeze<sup>9</sup>. Pouze město Rokycany je obcí s rozšířenou působností a zároveň je jediné město, kde je možné využít služeb MHD. Naopak všechna uvedená sídla leží v oblasti IDP.

<sup>9</sup> Situace pro město Zbiroh se přitom zásadně nezměnila, protože autobusy spojující centrum města byly prodlouženy k nové železniční zastávce Kařez. U návazných autobusů to generuje o několik minut delší jízdní dobu k dosažení přestupního bodu mezi vlakem a autobusem, modernizace III. TŽK však přirozeně vedla ke zkrácení jízdních dob a zde cestující naopak čas ušetří.

Pro základní analýzu přepravních proudů v oblasti byla využita data ze SLDB 2001 a SLDB 2011. Je si však nutné uvědomit, že tato data zachycují pouze pravidelnou dojížděku za prací a do škol. Kromě toho data o pravidelné dojížděce nejsou občané České republiky nijak donuceni vyplnit a částečně i z důvodu obavy úniku citlivých informací jsou statistiky bohužel neúplné (zejména za rok 2011). Skutečné přepravní proudy jsou proto vyšší. Zatímco v roce 2001 činil celkový počet vyjíždějících za prací a do škol asi 2,3 milionu občanů České republiky, v roce 2011 již pouze 1,5 milionu. Dílčí metodické změny mohly mít určitý, byť ale omezený vliv na stanovení hodnot, a proto data ze SLDB 2001 a 2011 nelze zcela jednoduše srovnávat [10]. Nicméně i přes tato fakta je možné vyvozovat určité závěry.

#### 4.1 Regionální přepravní vztahy

##### *Přílohy A.1 – A.3*

V rámci regionálních přepravních vztahů je nejdůležitějším místem, kam je silná dojížděka, samozřejmě město Rokycany. Kromě základních škol se zde nacházejí střední školy, úřady, nemocnice, výrobní závody a další cíle, kam obyvatelé regionu cestují. Mezi důležité průmyslové oblasti pak můžeme zařadit město Hrádek a také obec Volduchy. Kromě tradičního železářského průmyslu v Hrádku se v obou sídlech nachází výrobní haly firmy BORGERS, která produkuje vybrané součásti pro výrobce automobilů [20]. Tyto skutečnosti dokazuje aktuální kapitola.

Rozsáhlejší výstupy jsou součástí diplomové práce v příloze A, konkrétně jako tyto části (převzato z bakalářské práce [13]):

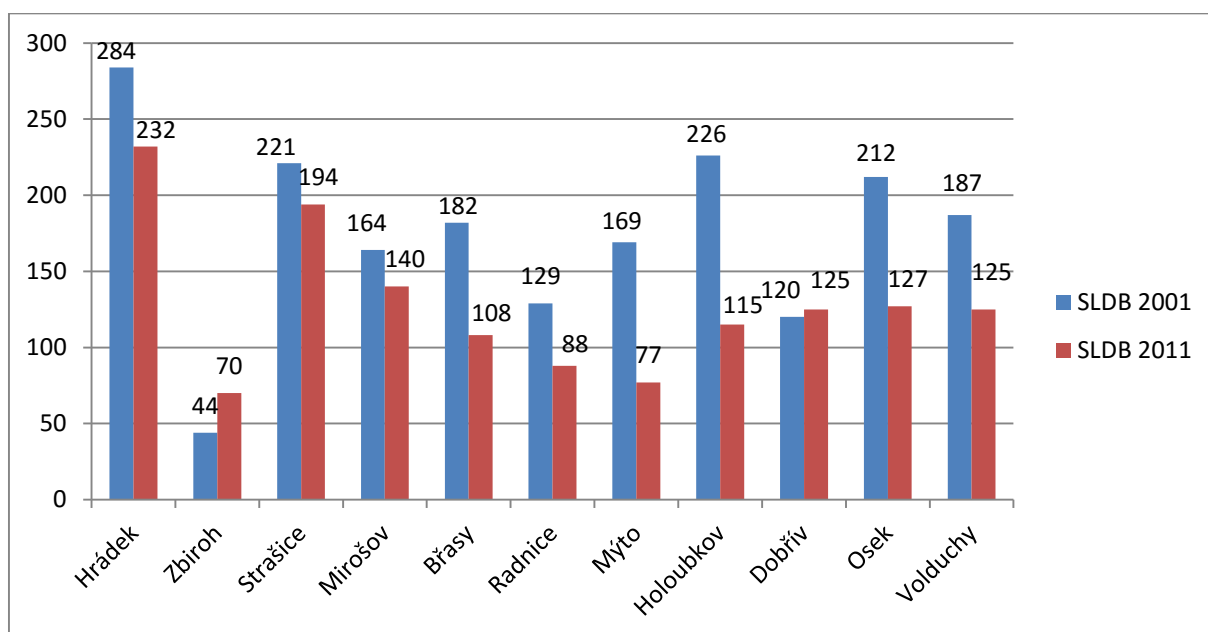
- Příloha A.1: Dojížděka a vyjížděka mezi nejlidnatějšími sídly Rokycanska navzájem dle SLDB 2001
- Příloha A.2: Dojížděka a vyjížděka mezi nejlidnatějšími sídly Rokycanska navzájem dle SLDB 2011
- Příloha A.3: Absolutní rozdíl dojížděky a vyjížděky mezi roky 2001 a 2011 (dle SLDB 2001 a SLDB 2011) mezi nejlidnatějšími sídly Rokycanska navzájem

Jak je možné vyčíst ze součtů v příloze A.1 a příloze A.2, v rámci Rokycanska dochází k poklesu dojížděky mezi roky 2001 a 2011. Zatímco v roce 2001 uvedlo mezi dvanácti nejlidnatějšími sídly dojížděku 3 748 obyvatel, o deset let později pouze 2 521 obyvatel (absolutní pokles 1 227, relativní pokles 32,7 %). S přihlédnutím k faktům uvedeným v závěru úvodu kapitoly 4 (problém s vyplňováním dat v SLDB a identifikované přepravní vztahy) však ve skutečnosti není pokles tak značný. Největší dojížděka v rámci nejlidnatějších sídel Rokycanska dle SLDB 2011 je samozřejmě

do Rokycan (1 401 dojíždějících). Následují s již značným odstupem Volduchy (326 dojíždějících) a Hrádek (251 dojíždějících), což je pochopitelné vzhledem k výskytu průmyslových zón v těchto sídlech.

Rokycanům jako bývalému okresnímu městu, sídlu s největším významem, je věnována zvláštní pozornost. Rozdíly dojížděky do Rokycan shrnuje graf 1.

Z grafu 1 je možné obecně vyčíst celkový pokles dojížděky do Rokycan, rostoucí trend vykazuje výrazněji pouze dojížděka ze Zbiroha a velmi slabě z Dobříva. Absolutní pokles přepravních proudů dojížděky do Rokycan u sledovaných sídel činí 537 dojíždějících, což je relativně asi 27,7 %. Tento pokles však reálně určitě není takto vysoký, nicméně potvrzuje obecně klesající význam bývalých okresních měst. Nejvyššího objemu dojížděky do Rokycan dosahují Hrádek, Strašice a Mirošov, naopak nejnižšího objemu Zbiroh (i přes rostoucí trend), Mýto a Radnice.



Graf 1: Porovnání dojížděky do Rokycan z nejlidnatějších sídel na Rokycansku v letech 2001 a 2011 [13], [23], [24]

Z přílohy A.3 je možné získat přehled o největších změnách v pravidelné dojížděce za deset let mezi roky 2001 a 2011. Mezi nejzásadnější změny v dojížděce na území Rokycanska u sledovaných sídel lze zařadit tyto:

- skokový nárůst dojížděky do Volduch (z 15 na 311 dojíždějících). Tato změna je způsobena vybudováním nového závodu BORGERS,
- nárůst dojížděky do Mýta. Nárůst je v řádu desítek dojíždějících, což je ovlivněno zřejmě nárůstem pracovních příležitostí v podnicích poblíž dálnice D5,



- nárůst vyjížděky je sledován jako jediný u města Zbiroh, u ostatních sídel je zaznamenán pokles, i když ve skutečnosti nemusí být tak značný nebo dojížděka může být stabilní,
- pokles dojížděky do Rokycan (viz výše), klesá však i vyjížděka z Rokycan do regionu,
- značný pokles dojížděky do Hrádku. V Hrádku sice průmyslová zóna i nadále existuje a funguje, pokles je však zřejmě způsoben úpadkem místních železáren za posledních 20 let. Železářny měly dříve značný podíl na zaměstnanosti v regionu, vliv Hrádku jako významné průmyslové oblasti se tak snížil,
- větší pokles dojížděky lze sledovat i u dalších sídel, např. Holoubkova, Zbiroha, Mirošova (zde zřejmě pokles pracovních příležitostí v kombinaci s neochotou obyvatel vyplňovat údaje v SLDB) nebo Strašic (způsobeno pravděpodobně útlumem aktivit armády ve vojenském újezdu Brdy).

## 4.2 Mezuregionální přepravní vztahy

V celkové bilanci dojížděky a vyjížděky není možné přirozeně zanedbat i meziregionální přepravní vztahy. Rokycansko má historicky významné vazby jak na krajské město Plzeň, tak hlavní město Prahu. Významné jsou i pracovní příležitosti v bezprostředním okolí regionu, v současnosti velmi často v ose dálnice D5 a III. TŽK.

Tabulka 3 shrnuje nejvýznamnější meziregionální přepravní vazby s alespoň 50 dojíždějícími/vyjíždějícími dle SLDB 2011 mezi dvanácti nejlidnatějšími obcemi a městy Rokycanska a podmínku splňujícími sídlo mimo řešený region.

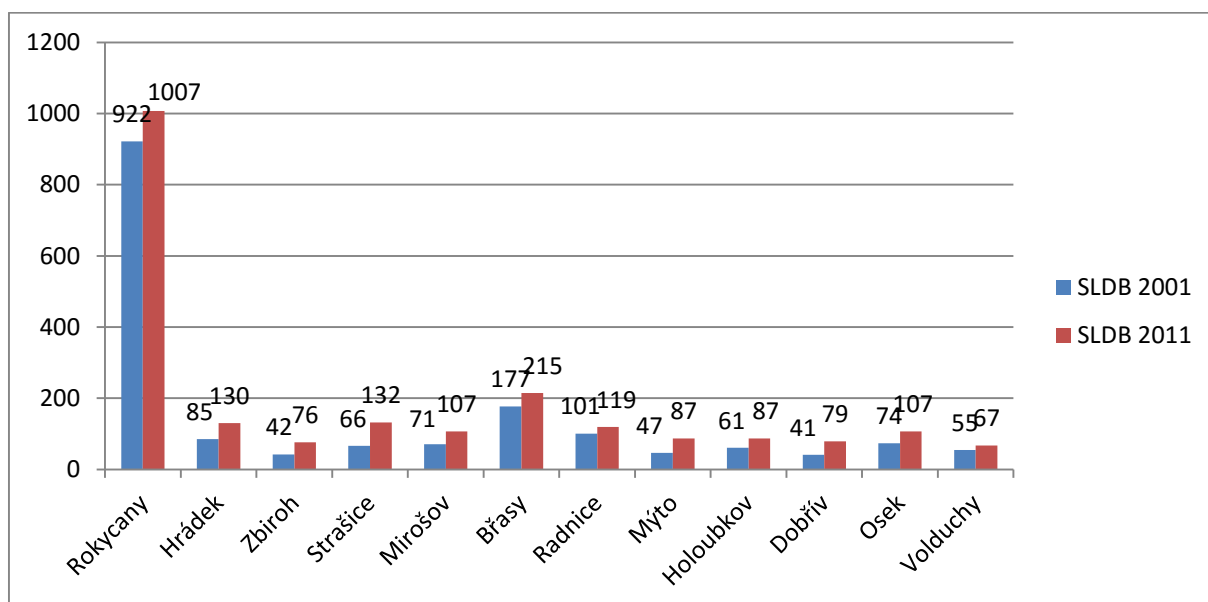
Tabulka 3: Nejvýznamnější meziregionální přepravní vztahy [13], [23], [24]

Sídlo mimo region	Vyjížděka z Rokycanska (2011)	Dojížděka na Rokycansko (2011)	Celkem (2011)	Celkem (2001)	Změna
Plzeň	2213	510	2723	2212	23,1%
Praha	591	10	601	667	-9,9%
Spálené Poříčí	0	164	164	151	8,6%
Hořovice	111	23	134	97	38,1%
Žebrák	111	0	111	53	109,4%
Dýšina	55	10	65	117	-44,4%

Přirozeně se potvrzuje výrazná spádovost z Rokycan do Plzně, ale dokonce i v opačném směru. Blízkost Plzně a její statut krajského města způsobuje významnou interakci s Rokycanskem, a to se skokově rostoucím trendem. Pro řešené území je též typická vazba na Prahu, kde u velké části sídel je možné dosáhnout dojezdového času 60 – 90 minut, kdy je již běžně generována denní

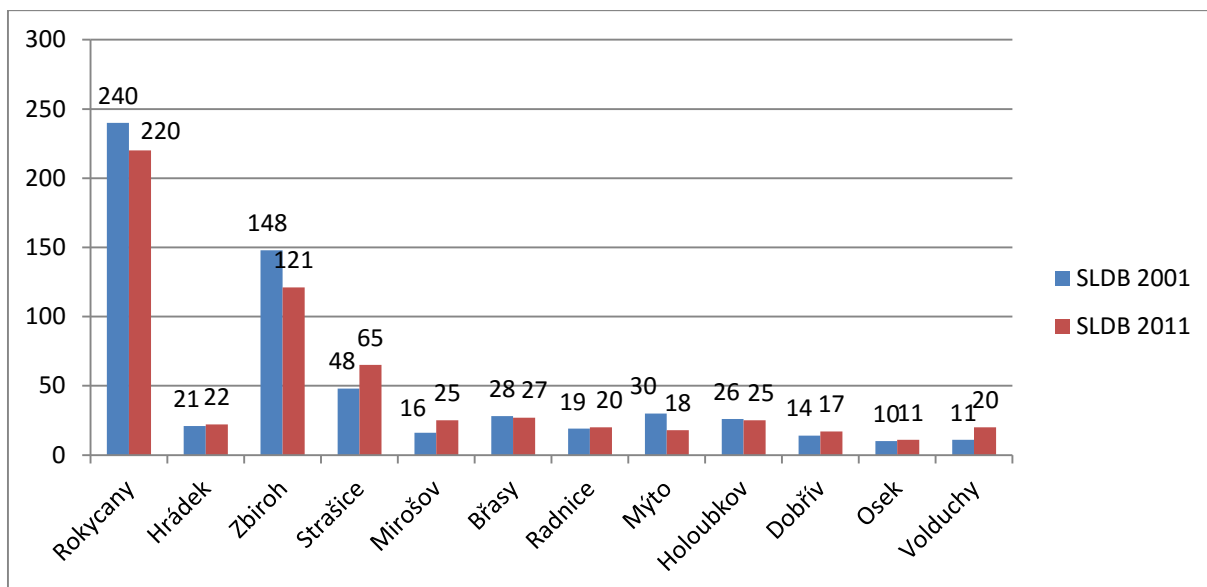
dojíždka. Ač porovnání dat ze SLDB 2001 a SLDB 2011 dává u této interakce záporný výsledek, s přihlédnutím ke skutečnosti neochoty obyvatel vyplňovat data o dojíždce zejména v SLDB 2011, reálný trend bude spíše mírně rostoucí. Převážně vztah se Spáleným Poříčím (v bývalém okrese Plzeň-jih) je typický pro jižní část Rokycanska (Mirošovsko, Hrádecko a Rokycany samotné), kde historicky existuje určitá spádovost do škol a za prací. Skokové nárůsty dojíždky byly identifikovány v případě Žebráku a Hořovic, což je oblast na hranici Středočeského a Plzeňského kraje. Tento nárůst lze zřejmě vysvětlit četnými pracovními příležitostmi v závodech poblíž dálnice D5. Charakteru dojíždky za prací je též interakce s Dýšinou, která však vykazuje klesající trend.

Pro nejsilnější interakce, tj. s Prahou a Plzní, byly ještě zpracovány samostatné grafy.



Graf 2: Porovnání dojíždky do Plzně z nejlidnatějších sídel na Rokycansku v letech 2001 a 2011 [13], [23], [24]

Graf 2 porovnává dojíždku z dvanácti nejlidnatějších sídel Rokycanska do krajského města Plzně na základě dat ze SLDB 2001 a SLDB 2011. U všech dvanácti sídel byl identifikován nárůst poptávky po dojíždce do Plzně, v případě Rokycan pak byla dokonce překročena hodnota jednoho tisíce dojíždějících. Na základě analýzy těchto dat je oprávněné se domnívat, že kvalitní dopravní napojení řešeného regionu na Plzeň je klíčem k úspěchu a atraktivitě veřejné hromadné dopravy. U sledovaného vzorku sídel činí nárůst 471 dojíždějících do Plzně z Rokycanska, což je relativně asi 27 %. Vezmeme-li však v úvahu celkově nižší objem podchycených přepravních vztahů v roce 2011 než v roce 2001, nárůst je ve skutečnosti ještě větší.



Graf 3: Porovnání dojížděky do Prahy z nejlidnatějších sídel na Rokycansku v letech 2001 a 2011 [23], [24]

Graf 3 se zaměřuje na dojížděku z vybraných sídel Rokycanska do Prahy. Pokud bychom data mezi SLDB 2001 a 2011 pouze čistě porovnali, jednalo by se o mírný pokles. Ten je patrný především v případě Rokycan a Zbiroha, ostatní sídla mají na celkové součty již nižší vliv. Avšak vzhledem k tomu, že v roce 2011 nebyla značná část přepravního chování obyvatel bohužel zachycena, skutečnost je spíše opačná a dojížděka do Prahy bude mít spíše mírně rostoucí trend než mírně klesající. Nejvýznamnější interakce zůstávají však i nadále v případě Rokycan a Zbiroha, což poměrně dobře reflektuje zastavování dálkových vlaků právě v Rokycanech a Kařeze (těsná vazba na Zbiroh).

### 4.3 Vývoj potenciálu přepravních proudů z obcí na železničních tratích do významných regionálních a nadregionálních center

Tato část diplomové práce jednoduše shrnuje vývoj přepravních proudů v regionu v případě sídel přímo nacházejících se na železniční síti z pohledu interakce s nejvýznamnějšími regionálními a nadregionálními centry – Rokycany, Plzní a Prahou. K analýze byla využita data ze SLDB 2001 a SLDB 2011.

V případě trati 170 bylo do analýzy zařazeno i město Zbiroh, které je na trať přímo napojeno autobusovými linkami a má z hlediska přepravních proudů v regionu hmatatelný význam. Naopak byly vyjmuty obce, které mine budovaná přeložka trati v úseku Ejpovice – Plzeň-Doubravka, a to Dýšina a Chrást. Výsledky v případě trati 170 na území Rokycanska shrnuje tabulka 4

Tabulka 4: Dojíždka a vyjíždka v rámci tratě 170 v řešeném území u nejvýznamnějších spádových center [23], [24]

	Rokycany				Plzeň				Praha			
	2001		2011		2001		2011		2001		2011	
	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka
Zbiroh	44	21	70	-	42	-	76	12	148	11	121	-
Kařez	25	-	26	-	-	-	17	-	16	-	14	-
Mýto	169	25	77	36	47	-	87	33	30	-	18	-
Holoubkov	226	110	115	61	61	11	87	11	26	-	25	-
Svojkovice	75	25	44	11	14	-	28	-	-	-	-	-
Rokycany					922	387	1007	351	240	45	220	10
Klabava	75	-	25	-	36	-	52	-	-	-	-	-
Ejpvovice	54	40	52	27	79	79	91	77	-	-	-	-
<b>Celkem</b>	<b>889</b>		<b>544</b>		<b>1678</b>		<b>1929</b>		<b>516</b>		<b>408</b>	
<b>Rozdíl</b>	<b>-345</b>				<b>251</b>				<b>-108</b>			
<b>Poměrná změna</b>	<b>-38,8%</b>				<b>15,0%</b>				<b>-20,9%</b>			

Potvrzuje se obecný klesající trend dojíždky do bývalých okresních měst, v tomto případě Rokycan, i když vzhledem ke zkušenostem se SLDB 2001 a 2011 určitě není tak výrazný. Na základě těchto zkušeností můžeme zároveň tvrdit, že interakce mezi Prahou a vybranými sídly ve skutečnosti nebude klesajícího trendu o 20,9 %, ale spíše stabilizovaná či v krajním případě i mírně rostoucí. Patrná je však rostoucí interakce sídel s Plzní, která jasně vykazuje stoupající trend.

Tabulka 5: Dojíždka a vyjíždka v rámci tratě 175 v řešeném území u nejvýznamnějších spádových center [23], [24]

	Rokycany				Plzeň				Praha			
	2001		2011		2001		2011		2001		2011	
	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka
Kam. Újezd	131	-	94	-	-	-	41	-	-	-	11	-
Hrádek	284	384	230	108	85	18	130	17	21	-	22	-
Mirošov	164	68	140	39	71	16	107	20	16	-	25	-
Příkosice	31	-	27	-	-	-	15	-	-	-	-	-
<b>Celkem</b>	<b>1062</b>		<b>638</b>		<b>190</b>		<b>330</b>		<b>37</b>		<b>58</b>	
<b>Rozdíl</b>	<b>-424</b>				<b>140</b>				<b>21</b>			
<b>Poměrná změna</b>	<b>-39,9%</b>				<b>73,7%</b>				<b>56,8%</b>			

U trati 175 byla zkoumána interakce s Rokycany, Plzní, Prahou a s obcemi a městy v úseku Rokycany (mimo, již zahrnuto u trati 170) – Příkosice (včetně). Výsledek pro Rokycany ve smyslu dojíždky a vyjíždky je podobně klesající jako u trati 170, pro Prahu a Plzeň je však trend v obou případech rostoucí, a to výrazně (více než 50 %). To dokazuje, že pro budoucí objednávku osobní drážní dopravy na této trati jsou kvalitní návaznosti doslova klíčové pro její efektivní fungování, jelikož samotná dojíždka a vyjíždka do/z Rokycan nemusí v budoucnu spoje

dostatečně naplnit, byť oproti Plzni je interakce zatím téměř dvojnásobná. Výsledky shrnuje tabulka 5 na předchozí straně.

U trati 176 bylo navíc přidáno sídla Dýšina, které by mohlo být v budoucnu vlaky z této železniční tratě v jedné z variant obsluhováno (viz kapitola 7.3). Bušovice jsou reprezentovány na trati do Radnic zastávkami v místních částech Smědčice a Střápole. U Rokycan je podobný výsledek jako u předchozích dvou analýz, poptávka po dojížděce/vyjížděce do/z Plzně dle dat ze SLDB mírně stoupá, proto ve skutečnosti můžeme tvrdit, že celkem významně roste. Je patrný i nárůst interakce s Prahou, nicméně oproti přepravním vztahům oblasti s Rokycany a Plzní se jedná v absolutních číslech o marginální přepravní proud ve výši asi 5 % všech zkoumaných interakcí. Pro železniční dopravu v regionu Radnicka se jasně ukazuje, že je klíčové kvalitní napojení na Plzeň. Zajištění ostatních přepravních vztahů v území bude z jejího hlediska doplňkové (nelze zajistit zcela kvalitně v její gesci napojení na Plzeň, tak na Prahu a Rokycany zároveň), do určité míry je vždy zajistí autobusová doprava. Zmíněná fakta dokazuje tabulka 6.

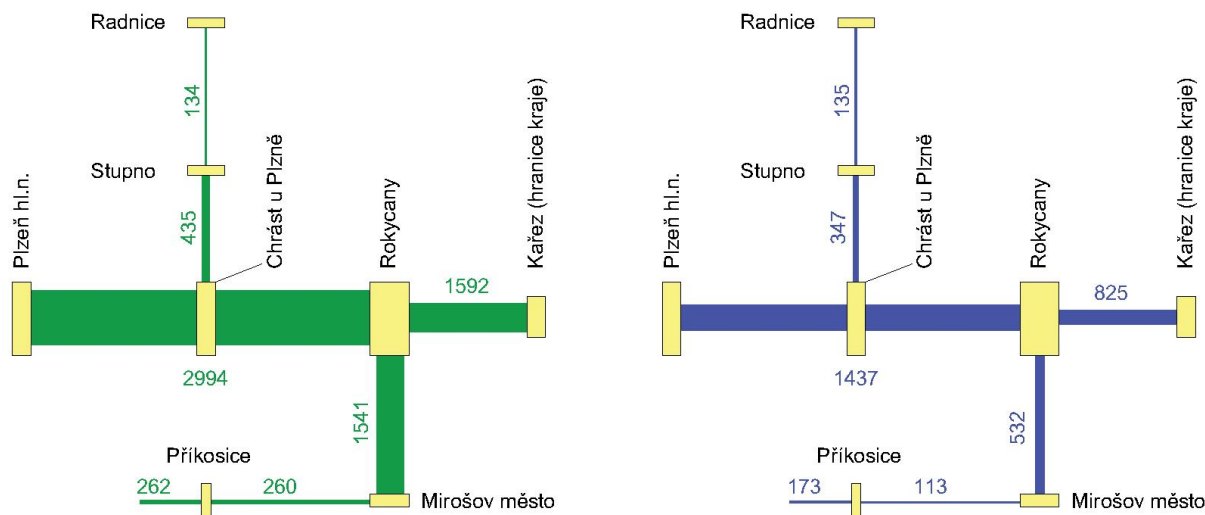
Tabulka 6: Dojíždka a vyjíždka v rámci tratě 176 v řešeném území u nejvýznamnějších spádových center [23], [24]

	Rokycany				Plzeň				Praha			
	2001		2011		2001		2011		2001		2011	
	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka	dojíždka	vyjíždka
Dýšina	25	68	10	55	268	198	331	156	-	-	21	-
Chrást	24	17	18	22	390	142	446	88	14	-	27	-
Bušovice	42	-	22	-	82	-	96	-	-	-	-	-
Všenice	16	-	-	-	33	-	31	-	-	-	-	-
Břasy	188	10	118	21	177	11	215	15	28	-	27	-
Radnice	129	11	88	14	101	-	119	-	19	-	20	-
<b>Celkem</b>	<b>530</b>		<b>368</b>		<b>1402</b>		<b>1497</b>		<b>61</b>		<b>95</b>	
<b>Rozdíl</b>	<b>-162</b>				<b>95</b>				<b>34</b>			
<b>Poměrná změna</b>	<b>-30,6%</b>				<b>6,8%</b>				<b>55,7%</b>			

Případné další důležité informace týkající se dojíždky a vyjíždky (zpravidla lokálního charakteru) na Rokycansku mohou být uvedeny u jednotlivých návrhů dopravních řešení, pokud kromě již v kapitole 4 uvedených skutečností je nutné jejich myšlenku dále podpořit či upevnit.

#### 4.4 Další potenciální zdroje cestujících

V aktualizovaném Plánu dopravní obsluhy Plzeňského kraje [20] lze nalézt přepravní proudy v regionálních vlacích v oblasti Rokycanska. Jejich intenzitu schematicky shrnuje obrázek 7.



Obrázek 7: Přepavní proudy cestujících v regionální železniční dopravě dle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje (rok 2013), zeleně pracovní den, modře víkendy

V případě tratí 170 (regionální doprava) a 175 je ve schématu patrné, že v regionu mají na dělbě přepravní práce v regionu již výrazný vliv (resp. železniční doprava je zde poměrně využívána), což však neznamená, že veřejnou dopravu na těchto tratích by nemohlo využít ještě více nejen obyvatel regionu.

Dle dat z CSD 2010 [35] činí RPDI v oblasti sjezdu dálnice D5 do Rokycan (silnice II/183) 7 609 osobních vozidel za 24 hodin<sup>10</sup>, což stále znamená dostatečně velké příležitosti pro veřejnou dopravu jak ve směru Plzeň, tak ve směru Praha. Pokud se však řidiči chtějí vyhnout dálničnímu poplatku, směřují do Plzně po silnici II/605. Zde byla v CSD 2010 zaznamenána hodnota RPDI 3 917 osobních vozidel za 24 hodin mezi Rokycany a Ejovicemi, což je další významná příležitost. I v případě trati 175 je patrný stále nevyčerpaný potenciál, neboť na souběžné silnici III/11724 mezi Hrádkem a Mirošovem nabyla hodnota RPDI v CSD 2010 3 771 osobních vozidel za 24 hodin. V úseku za Mirošovem městem ve směru Nezvěstice je pak poměrně nízká frekvence přímo úměrná řidšímu osídlení. Avšak minimálně pro malou obec Příkosice s více než 400 obyvateli (ostatní malá sídla dále za Příkoscemi jsou méně lidnatá) a dvěma dopravními body pro cestující v jádru obce je železniční spojení zajímavé a minimálně z hlediska současných technologických možností dobře udržitelné (vlakovými spoji lze do Příkosic dojet, aniž by docházelo k maření efektivity dopravní koncepce pro významnější sídla).

<sup>10</sup> Pozemní komunikace dále pokračuje jako silnice III. třídy do obce Litohlavy, kam dále CSD 2010 neprobíhalo, nicméně sem bude směřovat pouze minoritní část vozidel, proto většina vozidel z celkové hodnoty RPDI směřuje na dálnici D5 nebo opačným směrem.

Opačný stav však panuje u trati 176, kde vzhledem k potenciálu nastíněnému v předešlých kapitolách nedochází k jeho naplnění. Poměrně alarmující je hodnota v úseku Stupno – Radnice, která je prakticky shodná jak pro víkendy, tak pracovní dny, což signalizuje problém ve vytíženosti železnice minimálně v pracovních dnech – využití tamními obyvateli pro dojížděku za prací a do škol je evidentně omezené. Dalším negativním faktorem je i fakt, že v koncovém úseku trati 176 je v pracovní den zaznamenáno méně cestujících než například mezi Mírošovem městem a Příkosicemi. Zatímco v případě trati 176 se zde nacházejí sídla se čtyřciferným počtem obyvatel (Břasy, Radnice), v případě trati 175 jde pouze o malé obce, přitom zájem o využívání vlaku v pracovní den je zde vyšší. Hodnoty RPDÍ během CSD 2010 byly stanoveny na souběžné komunikaci II/233 mezi Břasy a Chrástem na 1 561 osobních vozidel za 24 hodin a mezi Břasy a Radnicemi dokonce na 1 847 osobních vozidel za 24 hodin. U trati 176 je tak stále také možný převod přemísťujících se osob mezi cíli jejich aktivit na železnici, bude-li aplikována atraktivní dopravní koncepce.

Potenciál veřejné dopravy nelze spatřovat pouze v dojížděce za prací a do škol, ale též při dalších aktivitách, které vyžadují přemísťování obyvatel. Z tohoto důvodu není důležitá nabídka pouze v přepravních špičkách, ale též okrajových obdobích a o víkendech.

Rokycansko sice není oblastí s výrazně vysokým zájmem turistů, ale existují zde některé cíle, které jsou vyhledávané a k jejichž dostupnosti může veřejná doprava sloužit. Jedná se například o samotné město Rokycany (např. muzeum), dále vodní hamr v obci Dobřív, četné přírodní památky (CHKO Brdy, Přírodní park Berounka), lidovou architekturu (roubené chalupy) v menších obcích a další. Lze však očekávat, že s otevřením CHKO Brdy turistický zájem začne růst, a to zejména v jihovýchodní části Rokycanska (Mírošovsko a Strašicko). Vzhledem k tomu, že se dá očekávat, že oblast CHKO Brdy bude i nadále nepřístupná pro IAD, kvalitní zajištění dopravy na okraj Brd bude klíčové. Vzhledem k tomu, že se zde nabízí vedení jak železničních, tak autobusových spojů, při vhodném návrhu dopravního řešení může veřejná doprava zajistit významnou dělbu přepravní práce i v segmentu turistiky a cestovního ruchu.

V neposlední řadě slouží veřejná doprava k dopravě za lékaři, na úřady apod. Zde je klíčová především ranní a dopolední nabídka spojení, tedy opět částečně mimo období dopravních špiček.

Potenciál v těchto kategoriích je poměrně obtížné vyčíslit, jelikož neexistují žádná relevantní data nebo podrobný průzkum mobility. V rámci úvah zkvalitňování dopravní obslužnosti je jej nutné

však alespoň abstraktně vnímat a v případě adekvátní nabídky veřejné dopravy je zcela jistě nezanedbatelný.

Změny v dopravních potřebách regionu by mohly způsobit například i nové průmyslové zóny či vznik satelitních městeček. Výraznější vliv suburbanizace se však vyskytuje blíže Plzni a autorovi není známo, že na území Rokycanska – jak je pro účely diplomové práce vymezeno – by vznikaly významné satelity. Rozvoj obcí je spíše rovnoměrný již v rámci souvislé zástavby či její bezprostřední blízkosti. Stejně tak se nedá očekávat, nebo není plánován vznik nové velké průmyslové zóny – geografické rozložení průmyslu na Rokycansku by již mělo být spíše stabilní s tím, že zejména kolem dálnice D5 již dříve průmyslové objekty vznikly (např. typicky výrobní haly podniku BORGERS poblíž Volduch) a někde je již zastoupení průmyslu stabilní, jen došlo v minulosti ke změně výrobních odvětví (typicky Rokycany a Hrádek). Aplikace navrženého dopravního řešení je rámcově možná kolem roku 2020, přičemž do této doby v rámci rozvoje území nelze očekávat výraznější změny v dopravním chování obyvatelstva.



## 5 Analýza vývoje dopravní obsluhy Rokycanska veřejnou hromadnou dopravou

Posláním této kapitoly je stručné zhodnocení vývoje obsluhy regionu Rokycanska veřejnou hromadnou dopravou s důrazem na vybrané zajímavosti. Při zpracování kapitoly byly využity různé historické materiály, zejména staré jízdní řády.

### 5.1 Železniční doprava

Jak již bylo zmíněno v předchozích částech diplomové práce, Rokycanskem prochází celkem tři železniční tratě. Každé trati bude věnována krátká kapitola, která shrne nejvýznamnější fakta. Obecně lze říci, že u železničních tratí na Rokycansku byl objem osobní dopravy v minulosti zpravidla postupně mírně navyšován a dodnes je na všech tratích provozována osobní doprava v takovém rozsahu, který zajišťuje alespoň minimální atraktivitu pro denní využívání železniční dopravy.

#### 5.1.1 Vývoj dopravní obsluhy na trati 170 v úseku Plzeň – Hořovice

Současná trať 170 byla od svého založení nejen významnou regionální, ale též dálkovou páteří. Kvalitní spojení mezi Plzní a Prahou za historie její existence bylo vždy důležité.

Válečný jízdní řád z roku 1944 [22] nabízel celkem čtyři páry dálkových vlaků (včetně spěšných vlaků) mezi Prahou a Plzní, přičemž Rokycany projížděl pouze jediný. Osobních vlaků nabízel tento jízdní řád asi dvojnásobek až trojnásobek oproti dálkové dopravě, v závislosti na dni v týdnu a úseku. S přihlédnutím na období války se však jedná o frekvenčně zajímavý a celkem překvapivý rozsah dopravy.

Jízdní řád 1981/82 [27] obsahuje mezi Plzní a Prahou již jedenáct párů vlaků dálkové dopravy (částečně s omezujícími poznámkami, například jeden pár byl provozován jen v několika vybraných dnech v roce), přičemž nadpoloviční většina dálkových vlaků zastavovala též v Rokycanech. Oproti současnosti (resp. nedávné minulosti) je možné jako zajímavost zmínit, že například v Hořovicích či Zbizoze (nahrazen zast. Kařez) tyto vlaky téměř vůbec nezastavovaly. Osobních vlaků byl k dispozici mírně vyšší počet, přičemž většina z nich projížděla celý zkoumaný úsek Plzeň – Hořovice. V tomto jízdním řádu též nalezneme legendární dálkový vlak, kterým byl Západní expres (v období platnosti jízdního řádu 1981/82 veden v trase Praha – Frankfurt am Main s přímými vozy do Paříže, Dortmundu či Stuttgartu).

Období po roce 2000 [17] je obecně spojeno se změnami v dopravních řešeních vyvolanými zaváděním taktové dopravy. Výrazněji taktový grafikon v dálkové dopravě je aplikován na trati

170 od jízdního řádu 2004/2005. Mezi Prahou a Plzní bylo vedeno až k dvaceti párům dálkových spojů za 24 hodin (jeden vlak kategorie Sp), přičemž zhruba již tři čtvrtiny ve shodných taktových polohách. Od těch se odlišovaly zejména pouze spoje v okrajových částech dne a mezinárodní vlaky, i když většina jejich tras byla blízká taktovým. Tímto též zanikly trasy spojů kategorií InterCity spojující Prahu a Německo přes Plzeň, které byly v provozu ještě v jízdním řádu 2003/2004. Nicméně v následujícím jízdním řádu 2004/2005 došlo i přesto objektivně k navýšení rozsahu dálkové dopravy o dva páry spojů mezi Plzní a Prahou. Po většinu dne se též do taktových časových poloh uzpůsobila regionální doprava, zpravidla v intervalu 60 nebo 120 minut. Jak u dálkové, tak regionální dopravy je snaha o širší takt patrná již ve zmíněném jízdním řádu 2003/2004, nicméně až v jízdním řádu 2004/2005 je obecně vzato toto řešení komplexnější a lze považovat za skutečný příchod taktové dopravy do oblasti. Jízdní řád 2003/2004 zdá se být do určité míry tyto myšlenky testující, zejména v dálkové dopravě – v regionální dopravě byl již taktový provoz mírně rozvinutější.

Zatímco časové polohy dálkové dopravy jsou od zavedení taktové dopravy zhruba podobné a takřka stabilní (byl pouze více upevněn uzel Rokycany v minutu X.30), u regionální dopravy bylo nutné často činit kompromisy vlivem modernizačních prací mezi Berounem a Plzní. Tento stav trvá prakticky dodnes. Vlivem změny trasování trati byla navíc v roce 2012 aktivována nová zast. Kačez náhradou za původní žst. Zbiroh.



*Obrázek 8: Vlak SuperCity Pendolino projíždí žst. Rokycany v červnu 2014*

Za zmínku stojí též provoz vlaků SuperCity Pendolino na komerční riziko dopravce ČD, které se poprvé objevily v jízdním řádu 2011/2012 jako pouhý sobotní pár vlaků mezi Ostravskem a

západočeskými lázněmi. V současné době se jejich provoz v řešené oblasti ustálil na dvou párech těchto vlaků denně, přičemž oblastí Rokycanska pouze projíždějí.

### 5.1.2 Vývoj dopravní obsluhy na trati 175 Rokycany – Nezvěstice

Trat' 175 má především regionální význam, což potvrzují vybrané analyzované jízdní řády. Na sklonku II. světové války v roce 1944 bychom v úseku Rokycany – Mirošov (město) našli v nabídce celkem sedm párů osobních vlaků, z toho jeden pár veden pouze v pracovní dny. Ve zbývajícím úseku do Nezvěstic pak cestující mohli využít přesně o dva páry vlaků méně [22].

Obrázek 9: Jízdní řády z roku 1944 v období II. světové války pro tratě Rokycany – Nezvěstice a Chrast u Plzně – Radnice [22]

Jízdní řád z období 1981/82 obsahuje třináct osobních vlaků odjíždějících z Rokycan a čtrnáct příjezdějících do Rokycan (na příjezdu ve skutečnosti maximálně třináct vlaků, dva vlaky mají opačná omezení jízdy). Spoje byly vedeny v různých trasách, koncovými nebo výchozími body jsou kromě Nezvěstic též Píkosice, Mirošov či Mirošov město. Výchozím bodem dvou vlaků je též zastávka Nová Hut' (pro dělnickou frekvenci do Rokycan). Asi největší zajímavostí je též rekreační pár vlaků Nezvěstice – Kornatice rybník provozovaný v neděli v létě v odpoledních hodinách.

V jízdních řádech po roce 2000 [17] je i nadále v některých částech dne patrná nápadná podobnost s jízdními řády z 80. let 20. století. Dlouhodobě byla cestujícími negativně vnímána absence odpoledního spojení z Rokycan zhruba kolem 17. hodiny. Tento problém se podařilo

vyřešit v jízdním řádu 2005/2006 zavedením nového spoje s odjezdem krátce před 17. hodinou v pracovní dny z Rokycan do Příkosic. Přelomová změna však přišla až v prosinci 2009.

Od jízdního řádu 2009/2010 je na trati aplikováno nové dopravní řešení, které je známé především pod pracovním názvem Projekt Regionova na trati 175. Cílem tohoto dopravního řešení bylo odstranit největší nevýhody provozu, jako například vybrané nepřipoje zejména v žst. Rokycany nebo neustále odvěšování a přivěšování přípojných vozů, což způsobovalo prodloužení jízdních dob u části spojů. V neposlední řadě bylo cílem této dopravní koncepce využít co nejefektivněji nově příchozí motorovou jednotku Regionova a zavést na trati atraktivní taktový jízdní řád. Nově byla rozlomena trať na dvě provozní ramena, a to Rokycany – Příkosice a Příkosice – Nezvěstice. Zatímco na mnohem více vytížené rameno Rokycany – Příkosice byla alokována právě nově příchozí kapacitnější Regionova (vyjma vybraných posilových spojů, kde dodnes zůstává v turnusu jeden motorový vůz řady 810 ve dnech školního vyučování), na frekvenčně slaběji vytíženém rameni Příkosice – Nezvěstice byl zaveden co nejméně finančně náročný provoz jediného motorového vozu řady 810 v režimu 0/0-S.

Vlaky jsou zde vedeny zpravidla v základním dvouhodinovém intervalu, přičemž v přepravních špičkách v intervalu 60 minut. Kromě širšího rozmezí přepravních špiček v úseku Rokycany – Příkosice jsou v téže části trati vedeny v období nejvyššího zájmu cestujících další posilové spoje krátkí interval 60 minut<sup>11</sup>.

V souvislosti s realizací Projektu Regionova na trati 175 došlo ke zvýšení počtu přepravených cestujících, a to především v úseku Rokycany – Příkosice. V závislosti na porovnávaných obdobích a jednotlivých letech se jedná o nárůst 10 % až 50 % cestujících, který byl patrný již od samého počátku realizace [12]. Projekt je tak jasným důkazem, že systémovým zlepšením nabídky dopravní obsluhy lze přilákat nové cestující nebo podnítit jejich návrat k veřejné dopravě.

### 5.1.3 Vývoj dopravní obsluhy na trati 176 Chrást u Plzně – Radnice

Stejně jako trať 175 lze označit trať 176 za spojnicí pouze regionálního významu. V jízdním řádu z roku 1944 [22] nalezneme pět osobních vlaků denně z Radnic, v opačném směru z Chrástu čtyři osobní vlaky denně a další jeden osobní vlak v pracovní den. K tomu byl ještě v nabídce spojení jeden dopolední pár spojů s poznámkou „jede jen na zvláštní nařízení“.

Jízdní řád z období 1981/82 [27] samozřejmě obsahuje již více spojů, a to celkem devět párů v celé trase Chrást u Plzně – Radnice, z toho jeden a půl páru spojů byl veden pouze v pracovní

---

<sup>11</sup> Zejména viz spoje 27815 a 27832 (čísla dle GVD 2015/16).

dny. Tento rozsah osobní dopravy je s mírnými změnami platný prakticky dodnes. Co je však zarážející, je projíždění zastávek Chrást u Plzně obec a Chrást u Plzně zastávka vybranými spoji, v případě zastávky Chrást u Plzně obec pak dokonce jejich většinou.



Obrázek 10: Motorová jednotka v popředí zrekonstruované výpravní budovy žst. Radnice

Taktový jízdní řád přichází na železniční trať v období platnosti GVD 2004/2005, kdy dochází k jeho masivnějšímu rozvoji na trati 170. Vybrané spoje zůstávají samozřejmě vedeny do určité míry odchylně od taktových poloh za účelem lepšího uspokojení potřeb cestujících nebo vlivem křížování v žst. Stupno.

Stejně jako v případě trati 170 je i u zdejších regionálních vlaků v posledních letech ovlivněna tvorba jízdního řádu modernizačními pracemi mezi Plzní a Berounem. To plyne především ze skutečnosti, že zdejší vlaky nejsou v Chrástu u Plzně navázány na relativně stabilní dálkovou dopravu, nýbrž regionální dopravu, která se podřizuje mnohem více aktuálnímu stavu rekonstrukčních prací na III. TŽK. Typickým příkladem byly jízdní řády v obdobích 2012/2013 a 2013/2014, kdy vlivem jednokolejného provozu mezi Rokycany a Chrástem u Plzně došlo k výraznější změně časových poloh osobních vlaků Plzeň – Beroun, což mělo přímý vliv i na změnu časových poloh osobních vlaků z Chrástu u Plzně do Radnic a zpět.

## 5.2 Veřejná linková doprava

Ve vývoji veřejné linkové dopravy na Rokycansku lze též nalézt fakta a zajímavosti, které stojí za zmínku.

### 5.2.1 Regionální veřejná linková doprava

Jízdní řád z léta 1954 [2] obsahuje na Rokycansku pouhých dvanáct většinou regionálních autobusových linek. Oproti současnému počtu více než čtyřiceti linek (viz kapitola 8) se jedná o malý počet. Čísla a trasy linek byly následující:

- 03041 Rokycany – Strašice – Mýto – Rokycany,
- 03042 Rokycany – Podmokly – Zvíkovec,
- 03044 Rokycany – Radnice – Hřešihlavy,
- 03045 Rokycany – Mirošov – Vísky,
- 03046 Hrádek – Rokycany – Nevid,
- 03047 Rokycany – Volduchy – Osek – Březina,
- 03048 Zbiroh – Radnice – Třímány,
- 03049 Rokycany – Litohlavy,
- 03050 Zbiroh – Chříč,
- 03051 Zbiroh – Praha (spíše dálkové povahy),
- 03052 Líšná – Zbiroh – Rokycany,
- 03053 Zvíkovec – Rokycany – Hrádek.

I když je v současnosti na Rokycansku v provozu autobusových linek mnohem více, trasy z 50. let se nijak výrazně neodchylují o těch současných, vybrané linky jsou trasované dokonce stejně nebo téměř stejně, u některých došlo k prodloužení trasy nebo naopak k jejímu zkrácení či rozlomení. Za zmínku stojí i fakt, že soboty v tomto období byly stále pracovní, a tak na všech linkách bylo vedeno poměrně značné množství spojů též v sobotu a na většině linek dokonce nechyběly spoje ani v neděli, což dnes je na mnohých místech problematické.

Co však lze považovat za největší zajímavost, je skutečnost, že do značné míry lépe na některých místech fungoval proces, který bychom dnes nazývali dopravně-provozní integrací mezi železniční a autobusovou dopravou. Za zmínku stojí linka 03041, na níž byla významná část spojů vedena v trase Strašice – Těně – Cheznovice – Mýto, nádr., kde patrně autobusy navazovaly na železniční spoje. Podobná situace panovala na lince 03045, kde pouze jediný pár spojů byl vypravován až do/z Rokycan, ale většina z nich končila/začínala v zastávce Mirošov, zast.<sup>12</sup>, kde opět zřejmě byla návaznost na vlak. Za překvapivý lze označit fakt, že obě místa se dnes k návaznostem bus-vlak vůbec nevyužívají, přitom jsou k jejich realizaci i nadále vhodná, a

---

<sup>12</sup> Dělnické spoje byly vedeny do/z Hrádku (dva páry), nicméně i tak docházelo k obsluze zastávky Mirošov, zast.

proto s nimi je kalkulováno v návrhové části diplomové práce. Obrázek 11 ukazuje tabulku jízdního řádu jednoho směru linky 03041, z níž je patrné četné ukončování spojů v zast. Mýto, nádr.

**03041 Rokycany – Strašice – Mýto – Rokycany**  
Výpravna Rokycany, tel. 119, 257

km	ř.č.	Dopravní závod 301, Rokycany	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	
0	1	Rokycany, nádr. od																					
0	2	Rokycany, nám.																					
0	3	Rokycany, u lázní																					
0	4	Rokycany, býv. pivovar																					
0	5	xKamenný Újezd, rozc.																					
4	6	Hrádek																					
6	7	Pavlovsko																					
8	8	Dobřív, MNV																					
9	9	Dobřív, Na fořtovně																					
11	10	Meimataj																					
13	11	Strašice, Mikulíkův mlýn																					
14	12	Strašice, kamsm																					
14	13	Strašice, radnice																					
15	14	Strašice, „U Libuše“																					
15	15	Strašice, garáž ČSAD																					
16	16	xSmolárna																					
17	17	xTěné, rozc.																					
20	18	Čeznovice, MNV																					
24	19	Mýto, nádr.																					
25	20	Mýto, nádr.																					
27	21	Medový Újezd, rozc.																					
29	22	Holoubkov (0,5)																					
32	23	Svojkovice, rozc.																					
35	24	Valduchy																					
33	25	Svojkovice (0,5)																					
35	26	Borek																					
38	3	Rokycany, u lázní																					
38	2	Rokycany, nám.																					
36	1	Rokycany, nádr. do																					

Obrázek 11: Jízdní řád autobusové linky 03041 Rokycany – Strašice – Mýto – Rokycany z období léta 1954 [2]

V období jízdního řádu 1956/57 [3] kromě změny trasování některých linek nalezneme na Rokycansku dokonce tři další linky:

- 03043 Rokycany – Ejpovice,
- 03055 Dýšina – Rokycany – Zbiroh,
- 03056 Rokycany – Hrádek – Hůrky – Holoubkov – Rokycany.

Obecně je patrný rozvoj autobusové dopravy, větší počet spojů a např. u linky 03045 vyšší podíl spojů trasovaných až do Rokycan.

V období jízdního řádu 1982/1983 [5] je možné dále sledovat rozmach autobusové dopravy. Nabízí zhruba čtyřicet regionálních autobusových linek, což již koresponduje s dnešním počtem. Na mnohých z nich byla přitom lepší nabídka spojení než dnes. Linky na Rokycansku měly přidělenou číselnou sérii zpravidla 380XX až 383XX, stále pěticiferné označení místo dnešního šesticiferného. Součástí je též linka 38360 Souhrnná doprava Plzeň – Rokycany, kde byl počet autobusových spojů mezi Rokycany a Plzní dokonce mírně vyšší než dnes, a to po celý týden.

V jízdním řádu 2001/2002 [4] je již pak dobře patrný útlum autobusové dopravy po provedené redukci výkonů v 90. letech 20. století. Zejména v minulosti četná víkendová spojení se stávají minulostí – zatímco v 50. letech 20. století bychom o sobotách a nedělích našli spoje téměř na

všech linkách, o 50 let později byla situace rázem opačná. Nejlépe z tohoto pohledu tak dopadla oblast Zbirožska, kde jsou již v letech 2001/2002 z jízdního řádu patrné aktivity současného dopravce Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s. r. o. a kde zřejmě i díky jeho přičinění šlo využívat nejvíce víkendových spojů.

Současný stav a jeho problémy jsou popsány v kapitole 8.

### 5.2.2 Dálková veřejná linková doprava

Historicky zajímavější jsou historická data o dálkových autobusových linkách na Rokycansku, které v regionu prakticky dnes téměř vůbec nenalezneme. Veškerá tíha dálkové dopravy stojí na železniční páteři mezi Prahou a Plzní, což však vzhledem k poptávce je logické – ostatní dálkové relace v souvislosti s Rokycanskem jsou slabé. Společně s historicky rostoucí automobilizací a zvyšující se kvalitou železniční dopravy je tak přirozené, že dálkové autobusové linky postupně téměř zanikly nebo jejich pokusy o obnovení skončily zpravidla neúspěšně.

V současnosti fungují na Rokycansku tři dálkové autobusové linky, z toho u dvou je licence spíše udržovacího charakteru. První z nich je linka 470 110 Radnice – Zbiroh – Praha (Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s. r. o) zajišťující jedním párem spojů nedělní spojení Zbiroh – Praha, v úseku Radnice – Zbiroh je veden spoj pouze jediný nepárový, který plynule navazuje na spoj do Prahy. Druhou linkou je 490 820 Tachov – Bor – Nýřany – Plzeň – Rokycany – Praha (ČSAD autobusy Plzeň a. s.), kde licenci lze označit za udržovací. Jeden pár spojů je veden dva dny v roce o květnových svátcích (dle svědků skutečně jezdí), druhý pár spojů má být v provozu v pracovní dny od konce srpna – tak tomu však bylo i minulý rok a na základě změny jízdního řádu spoj nevyjel. Třetí linkou je 149 530 Praha – Plzeň – Tachov společnosti PROBO BUS a. s., opět s licenci udržovacího charakteru.

Dálková autobusová doprava na Rokycansku je oproti minulosti ve značném útlumu a nedá se očekávat výrazná změna. Četné dálkové autobusové spoje mezi Plzní a Prahou jedoucí po dálnici D5 nemají pro obsluhu řešeného regionu takřka žádný význam.

Jízdní řád z léta 1954 [2] pro kraj Plzeň obsahuje dálkové autobusové linky, ale žádnou procházející Rokycanskem. Jízdní řád pro zimní období 1956/57 [3] pro kraj Plzeň však již obsahuje dálkovou linku Praha – Plzeň – Klatovy s rozsahem zhruba dva páry spojů denně.

O poznání zajímavější je jízdní řád z období 1982/83 [5], kde lze nalézt dálkových linek protínajících Rokycansko hned několik. Z pohledu spojení Rokycan s Prahou je možné jmenovat linky 11560 Praha – Plzeň – Domažlice, Babylon, 11640 Praha – Plzeň – Klatovy – Železná



Ruda, 11641 Praha – Plzeň – Bor – Tachov nebo 11741 Praha – Plzeň – Mariánské Lázně – Cheb – Aš, které souhrnně nabízely poměrně značné množství spojů. Na obrázku 12 je ilustračně zobrazen jízdní řád linky 11641.

**11641 Praha–Plzeň–Bor–Tachov** Převzato z: Praha-Smíchov, Nádraží 4, tel. 547691 (spoje 1 až 6) Tachov, tel. 2544-9 (spoje 31 až 36)

1	3	31	33	35	km	TC	ČSAD KNY Praha, n. p. a ČSAD n. p., Plzeň	32	34	36	37	38	39	40
6:00	10:00	13:30	16:30	16:30	0	1	od Praha-Florenc, aut. n., Metro Praha-Viadrny, Tr. Vit. Jára, Metro Praha-Smíchov, KNY, Beroun, U černého koně MHD	6:40	12:30	15:00	17:45	18:30	19:00	19:30
6:45	10:45	13:45	16:45	16:45	3	2		8:15	13:05	14:15	17:00	17:45	18:15	18:45
6:50	10:50	13:45	16:45	16:45	5	3		8:25	13:15	14:25	17:10	17:55	18:25	18:55
7:05	11:05	14:05	17:05	17:05	34	4	Zebrák, nám. MHD	7:45	12:35	13:45	16:30	17:15	17:45	18:15
7:35	11:35	14:35	17:35	17:35	51	5	Rokycany, u hřbitova	7:55	12:45	13:55	16:40	17:25	17:55	18:25
7:55	11:55	14:55	17:55	17:55	78	6	Plzeň, Doubravka, sídl.	8:05	12:55	14:05	16:50	17:35	18:05	18:35
8:25	12:25	15:25	18:25	18:25	92	7		8:15	13:05	14:15	17:00	17:45	18:15	18:45
8:30	12:30	15:30	18:30	18:30	96	8	od Plzeň, aut. n. n. d. r.	8:25	13:15	14:25	17:10	17:55	18:25	18:55
8:35	12:35	15:35	18:35	18:35	103	9	xVejpovice	8:35	13:25	14:35	17:20	18:05	18:35	19:05
8:40	12:40	15:40	18:40	18:40	106	10	xTlučná	8:45	13:35	14:45	17:30	18:15	18:45	19:15
8:45	12:45	15:45	18:45	18:45	109	11	xNýřany, sokolovna	8:55	13:45	14:55	17:40	18:25	18:55	19:25
8:50	12:50	15:50	18:50	18:50	112	12	xBlatnice, rozc. (B. S.)	9:05	13:55	15:05	17:50	18:35	19:05	19:35
8:55	12:55	15:55	18:55	18:55	118	13	xHeřmanova Huč. želez. Sekyřany	9:15	14:05	15:15	18:00	18:45	19:15	19:45
9:00	13:00	16:00	19:00	19:00	121	14	xOstrov, rozc. (B. S.)	9:25	14:15	15:25	18:10	18:55	19:25	19:55
9:05	13:05	16:05	19:05	19:05	126	15	Kladruby	9:35	14:25	15:35	18:20	19:05	19:35	20:05
9:10	13:10	16:10	19:10	19:10	133	16	Benešovice	9:45	14:35	15:45	18:30	19:15	19:45	20:15
9:15	13:15	16:15	19:15	19:15	143	17	Bor, aut. n. d. r.	9:55	14:45	15:55	18:40	19:25	19:55	20:25
9:20	13:20	16:20	19:20	19:20	154	18	xTisová	10:05	14:55	16:05	18:50	19:35	20:05	20:35
9:25	13:25	16:25	19:25	19:25	161	19	Tachov, nám.	10:15	15:05	16:15	19:00	19:45	20:15	20:45
9:30	13:30	16:30	19:30	19:30	161	20	od Tachov, aut. n. d. r.	10:25	15:15	16:25	19:10	19:55	20:25	20:55
9:35	13:35	16:35	19:35	19:35				10:35	15:25	16:35	19:20	20:05	20:35	21:05

u přípoj na linku 39740 h jede také 24. a 31. XII. k nejede 25. XII. a 1. I. t jede jen 24. a 31. XII.

U spoje 1 neplatí dělnické a žákovské jízdenky pro jízdy v úseku Praha-Florenc, aut. n. d. r. až Beroun, U černého koně  
Na lince neplatí dělnické a žákovské jízdenky do vzdálenosti 100 km autobusových linek  
Přednostně se přepravují cestující do vzdálenějších zastávek  
Na lince neplatí dělnické a žákovské jízdenky pro jízdy v obvodu MHD Praha a MHD Plzeň  
Dětské košíčky a velmi rozměrné předměty se nepřepravují  
Cestující s místenkou ztrácí právo na své místo, neobsadí-li je 5 minut před odjezdem spoje z výchozí zastávky  
Na lince je vyloučena přeprava autobusových záilek  
V předprodejních kancelářích na autobusovém nádraží Praha-Florenc je možno zakoupit místenku s jízdenkou z Praha-Florence na spoje 1, 3, 31, 33 a 35 do zastávek Plzeň, Doubravka, sídl. až Tachov, aut. n. d. r.  
V přepravních kancelářích ČSAD na aut. n. d. r. v Tachově je možno zakoupit místenku s jízdenkou ze zastávky Tachov, aut. n. d. r. na spoje 2, 4, 6, 32, 34 a 36 do zastávek Praha-Smíchov, KNY až Praha-Florenc, aut. n. d. r.

Obrázek 12: Jízdní řád autobusové linky 11641 Praha – Plzeň – Bor – Tachov z období let 2001/2002 [5]

V letech 1982/83 bylo možné ale v jízdním řádu identifikovat i jiné spojení, a to linku 20420 Brno – Jihlava – Pelhřimov – Tábor – Rožmitál – Plzeň. Zajímavostí této linky je i skutečnost, že obsluhovala nejen Rokycany, ale i Hrádek a Mirošov. V jízdním řádu jsou poměrně četné omezující poznámky, ale minimálně tři páry spojů denně přes Rokycansko byly zpravidla provozovány.

V jízdním řádu 2001/2002 [4] lze kromě dodnes existující linky 470 110 (pár spojů v neděli v celé trase)<sup>13</sup> nalézt tři dálkové linky směr Pelhřimov a Brno. Oproti předchozímu hodnocenému období obecně dochází k útlumu dálkové autobusové dopravy na Rokycansku. Dopravu na dvou linkách zajišťoval dopravce ICOM transport a. s. Na lince 720 301 Brno – Jihlava – Plzeň byl z pohledu Rokycanska veden jeden pár autobusových spojů Plzeň – Jihlava v neděli mimo prázdniny. Jízdní řád autobusové linky 350 420 Pelhřimov – Plzeň je k dispozici jako obrázek 13 na následující straně. Třetí linku 440 594 Plzeň – Brno zajišťoval dopravce ČSAD autobusy Plzeň a. s. se třemi spoji v různých trasách a obdobích.

<sup>13</sup> Nalezena byla i dodnes existující linka 490 820, ovšem ve zkrácené trase Tachov – Plzeň s jedním párem spojů v pracovní dny.

**350420 Pelhřimov-Tábor-Mirovice-Rožmitál p.Tr.-Plzeň**  
 Prepravu zajišťuje : ICOM transport a.s., divize Pelhřimov, tel.0366/22937 fax.0366/22937

		1	3	7			km	říd				10	R	8			
	x	5:40	8:20	10:30			0	0	1	od	Pelhřimov, aut.nádr.	MHD	g				
	o	6:01	8:41	10:50			18	18	2		Kámen			17:36		18:45	
	o	6:06	8:46	10:54			23	23	3		Obrataň			17:05		18:20	
	o	6:15	8:55	11:02			29	29	4		Dolní Hořovice, Pořín, rozc.0.5			17:06		18:15	
	o	6:20	9:00	11:10			34	34	5		Chýnov, nám.			16:49		18:10	
	o	6:35	9:15	11:25										16:37		18:00	
							45	45	6	pf	Tábor, aut.nádr.	MHD					
		7:05	9:15	11:25			48	48	7	od	Tábor, nemocnice			16:35		18:00	
		7:10	9:20	11:30			53	53	8		Dražice			16:30		17:55	
		7:14	9:24	11:34			55	55	9		Drhovice			16:25		17:50	
		7:18	9:28	11:36			70	70	10		Milevsko, aut.st.			16:21		17:46	
		7:35	9:45	11:55			84	84	11		Kostelec n.Vlt., rozc.0.3			16:05		17:30	
		7:49	10:03	12:13			87	87	12		Orlík n.Vlt., rozc.0.3			15:55		17:14	
		7:51	10:06	12:16			93	93	13		Lety			15:50		17:11	
		7:56	10:11	12:21										15:45		17:04	
		8:00	10:15	12:30			97	97	14	pf	Mirovice, nám.			15:40		17:00	
		8:00	10:15	12:45			106	106	15	od	Březnice, aut.nádraží			15:30		17:00	
		8:15	10:30	12:59			115	115	16		Rožmitál pod Třemšínem, křižovatka			15:25		16:50	
		8:25	10:42	13:06							Rožmitál pod Třemšínem, aut.st.			15:15		16:40	
		8:37	10:45								Vášíň					16:37	
		8:38	10:51								Borovno			15:00		16:30	
		8:40	11:02	13:30			130	131	19		Mirošov			14:50		16:10	
		8:50	11:14	13:30			140	141	20		Hrádek, Chylice			14:45		16:05	
		8:55	11:18	13:30			144	145	21		Rokycany, aut.nádr.			14:35		15:55	
		9:05	11:22	13:45			149	150	22		Plzeň, Stav.stroje Rokycanská	MHD		14:20		15:40	
		9:30	11:37	14:05			163	164	23		Plzeň, CAN	MHD	od	14:15		15:30	
		9:40	11:43	14:15			167	168	24	pf							

Obrázek 13: Jízdní řád autobusové linky 350 420 Pelhřimov – Tábor – Plzeň z období let 2001/2002 [4]

Autobusové spojení ve směru Praha z Rokycan nabízela v jízdním řádu 2001/2002 jediná linka, a to 440 677 Plzeň – Praha, avšak přes Rokycany byl trasován jediný pár spojů v pracovní dny. Linka 410 420 Aš – Praha již všemi spoji Rokycany míjela stejně jako např. linka 431 300 Nýrsko – Klatovy – Praha.

Přímé spojení Rokycanska s Brnem a Pelhřimovskem je v současnosti již zaniklé (autorovi diplomové práce je znám ještě jízdní řád linky 350 420 z období 2005/2006 s jedním párem spojů Plzeň – Pelhřimov v pracovní dny) a pokusy o jeho případnou obnovu nejsou autorovi diplomové práce známy.

V případě osy Plzeň – Praha je pak nutné říci, že v minulosti existovalo mnohem více dálkových linek různých dopravců trasovaných z hlediska regionu minimálně přes Rokycany, které pokračovaly z Plzně dále (např. ve směrech Chebsko, Tachovsko, Domažlicko nebo Klatovsko). I tato spojení jsou v současnosti z pohledu Rokycanska v útlumu, jelikož spoje projíždějící regionem skrz po dálnici D5 nemají pro jeho dopravní obslužnost význam.

## 6 Stanovení priorit v návrhu opatření ve veřejné hromadné dopravě

Na základě analýzy přepravní vztahů můžeme říci, že silné a středně silné přepravní proudy v regionu existují a je možné nastavit smysluplné využití železniční dopravy k obsluze regionu. Železnice dokáže veskrze plnit kvalitní obsluhu nejvýznamnějších sídel v regionu, jelikož buď přímo přes část z nich vede, nebo při vhodných návaznostech mezi vlakem a autobusem by mělo být možné vytvořit konkurenceschopné a atraktivní dopravní spojení.

Cílem návrhu nového dopravního řešení jsou především následující priority:

- železniční doprava se stane páteří dopravou v celém regionu,
- autobusová doprava vytvoří páteř tam, kde ji není možné pomocí drážní dopravy realizovat, a zároveň bude vytvářet ucelenou síť doplňkových linek s vazbami na páteřní linky, primárně železniční dopravu,
- budou eliminovány souběžné spoje, případné souběžné jízdy budou patřičně odůvodněny.

Prioritou při návrhu je zároveň dodržet minimální počet párů spojů, které obslouží dané sídlo, tj. standard dopravní obsluhy území. Tento počet párů spojů je především uvažován ve směru do sídla s majoritní dojížděnkou, ostatní přepravní vztahy jsou brány jako doplňkové a vznikají přirozeně s ohledem na charakter veřejné hromadné dopravy, která vytváří ucelenou síť. Objem minimálního rozsahu dopravní obsluhy stanovuje tabulka 7 a je vyjádřen buď pomocí přesného počtu párů spojů (u menších sídel), nebo je udán minimálním souhrnným intervalem spojů<sup>14</sup> (u větších sídel).

Tabulka 7: Návrh standardu minimální četnosti dopravní obslužnosti ve vztahu k jádrovým částem obcí

Počet obyvatel	Minimální počty spojů/interval				
	Pracovní den				Víkend
	ranní špička	dopolední sedlo	odpolední špička	večer	
0-99	2 - 4 páry/denně				0 párů
100 - 299	2 páry	1 pár	3 páry	1 pár	0 párů
300 - 599	3 páry	1 pár	4 páry	2 páry	3 páry
600 - 999	60'	120'	60'	120'	6 párů
1000-1999	30'-60'	60'-120'	30'-60'	60'-120'	120'
2000 a více	30'	60'	30'	60'	60'-120'

<sup>14</sup> Jedná se o souhrnný interval, tj. na základě technologických možností nemusí být dodržen zcela striktně, ale může být realizován s mírnými odchylkami (jako vybrané důvody lze uvést například rozdíly jízdních dob mezi vlakem a autobusem, různé segmenty dopravní obsluhy apod.).

V závislosti na velikosti obce je stanoven počet spojů od 2-4 párů spojů do nejvýznamnějšího sídla dojížděky u nejmenších sídel až po minimálně třicetiminutový interval spojení mezi sídly s výrazným potenciálem dojížděky a velkými počty obyvatel. Jak již bylo zmíněno výše, následující měřítka jsou stanovena jako minimální pro obsluhu jádrové části obce, přičemž snahou je dosažení lepších výsledků zejména tam, kde to bylo logicky žádoucí a proveditelné.

Pečlivého čtenáře může zarazit návrh nulové obsluhy obcí do 299 obyvatel o víkendech. Tento krok je však nutné dále specifikovat. Jak je uvedeno výše, jedná se o minimální měřítka a pokud se obsluha obcí jeví jako účelná (resp. je stěží dosažitelná jiná alternativa obsluhy), je obsluha takových obcí v diplomové práci alespoň v minimálním rozsahu navrhována. S ohledem na víkendovou obsluhu v regionu Rokycanska však existují závažnější problémy, které je nutné řešit předně (například téměř nulová obsluha obce Osek s více než jedním tisícem obyvatel).

Výše uvedená tabulka 7 zároveň ilustruje stav obsluhy do jádra obce. Zde se nabízí krátký exkurs do jednoho z nejrozvinutějších a nejlépe hodnocených integrovaných dopravních systémů v České republice IDS JMK [32]. Tamější plán dopravní obslužnosti garantuje minimální standard šesti párů spojů v pracovní den a poloviční počet v ostatních dnech při splnění účelnosti takto vedených spojů. Zároveň je zde ale doslova uvedeno: „*Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy je zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy (zastávek, stanic) pěší dopravou zpravidla nepřesahující docházkovou vzdálenosti 2 km s přihlédnutím k místním podmínkám.*“ Tato skutečnost již do značné míry umožňuje výklad, že nemusí být obslouženo přímo jádro obce, ale postačuje například bod vzdálený do 2 km od jejího centra. Přihlédneme-li ke značným rozdílům sídelní struktury v Plzeňském a Jihomoravském kraji (v Plzeňském kraji je mnohem více malých a středních sídel a roztráštěnější struktura, což ztěžuje podmínky pro vytvoření kvalitní obsluhy území) a stanovíme prahovou hodnotu docházkové vzdálenosti na 3 km, pak tabulka 8 na následující straně ukazuje vybrané obce na Rokycansku s maximálním počtem 299 obyvatel ve vzdálenosti jejich jader do 3 km od tarifních bodů na železnici. To znamená, že nejen o víkendech obyvatelé těchto obcí mají relativně dobře dostupnou páteřní železniční dopravu, byť samozřejmě musí přistoupit na překonání určité docházkové vzdálenosti.

S ohledem na vysokou míru finanční náročnosti veřejné hromadné dopravy je však výše uvedené omezení docházkové vzdálenosti plně pochopitelné. I když Plzeňský kraj v současnosti nedisponuje schválenými minimálními standardy dopravní obsluhy území, dá se predikovat, že budou podobné omezení obsahovat.

*Tabulka 8: Příklady vybraných obcí s docházkovou vzdáleností do 3 km z jádra obce k tarifním bodům na železnici*

<b>Obec</b>	<b>Nejblíže železniční zastávka/stanice</b>	<b>Pěší vzdálenost do jádra obce</b>
<b>Cekov</b>	Kařez	1,3 km
<b>Hůrky</b>	Svojkovice	2,7 km
<b>Kařízek</b>	Kařez	2,1 km
<b>Kakejcov</b>	Mešno	1,4 km
<b>Medový Újezd</b>	Holoubkov	1,7 km
<b>Štítov</b>	Příkosice zastávka	1,7 km

Z hlediska zajištění kvality dopravní obsluhy je nutné zmínit i skutečnost, že v případě problematiky veřejné dopravy nikdy nebude pro všechna sídla s podobným počtem obyvatel dosaženo úplné rovnosti v případě rozsahu nabídky dopravní obsluhy, což je dáno například trasováním linek mezi důležitými sídly s největším potenciálem. Některým menším obcím se tyto linky vyhýbají a ani není vhodné je přes ně vést (nedosažení kritéria přímosti trasy), případně taková sídla projíždějí (zejména u železniční dopravy a rychlejších segmentů dopravní obsluhy). Některými malými obcemi naopak přímo klíčové linky procházejí a obsluhují je, a tudíž v tomto kontextu mohou vybraná sídla profitovat ze své výhodné polohy na dopravní síti.

## 7 Organizační opatření v železniční dopravě

*Přílohy B, C, F*

Organizační opatření v železniční dopravě by měla významně posílit úlohu železničních tratí v regionu. S ohledem na masivní investice do západní větve III. TŽK a též regionální železniční trati 175 v úseku Rokycany – Nezvěstice v nedávné minulosti a současnosti je vhodné nastavit účelnou koncepci osobní dopravy na železniční síti v regionu. Na základě analýzy přepravních proudů je pro všechny tratě možné nalézt využití takové, které bude znamenat, že poměrně významné proudy nejen místních obyvatel dokáží železniční dopravu využívat a bude pro ně dostatečně atraktivní. Je však zřejmé, že naplnění tohoto stavu není možné dosáhnout konzervací železniční sítě v regionu, zejména v případě trati 176 Chrást u Plzně – Radnice, kde kvalitní napojení ve směru Plzeň pro její smysluplné využití je více než aktuální.

Navržená koncepce jednotlivých linek železniční dopravy je převážně založena na bázi integrálního taktového grafikonu. Při aplikaci integrálního taktového grafikonu jsou linky vedeny v pravidelných intervalech, resp. jejich násobcích a návaznosti jsou zajištěny v tzv. taktových uzlech<sup>15</sup>. Na všech tratích v oblasti musí být shodná osa symetrie (čas potkávání vlaků jednotlivých linek), aby bylo možné dosahovat pravidelných vazeb ve všech směrech.

Principy taktového grafikonu je možné matematickou teorií popsat dvěma jednoduchými rovnicemi [1]. Hranová rovnice má následující tvar:

$$t_H = n \cdot \frac{1}{2} t_T$$

Druhým matematickým vztahem je obvodová rovnice:

$$\sum t_H = n \cdot t_T$$

Uvedené veličiny mají následující význam:

- $t_T$  – doba taktu (interval obsluhy),
- $t_H$  – časové ohodnocení hrany mezi dvěma následujícími taktovými uzly,

---

<sup>15</sup> Taktové uzly můžeme rozdělit na úplné a vedlejší. V případě úplných uzlů jsou dosahovány systémové vazby při stejném intervalu linek (například uzly v minutách X.00 a X.30 při taktu 60 minut a symetrií grafikonu v minutě X.00). U vedlejších uzlů musí být případně na jednom rameni směřujícím do uzlu interval zkrácen interval, aby bylo dosaženo úplných vazeb, pokud je to možné (například uzel v minutách X.15 a X.45 při taktu 60 minut a symetrií grafikonu v minutě X.00, kde přípojná linka musí jezdit v intervalu 30 minut, aby dosáhla úplných vazeb, jinak zůstane uzlem s jednostrannou vazbou).

- $n$  – přirozené číslo odpovídající dané situaci.

Zmíněné rovnice lze však z praktického hlediska poměrně jednoduše prakticky interpretovat, čímž lze lépe pochopit jejich skutečný význam.

Hranová rovnice ukazuje, že spoje jedné linky se vzájemně potkávají po uplynutí poloviny doby taktu. U linky veřejné dopravy, která je projektována v intervalu 60 minut, tak jednoduše zjistíme, že každých 30 minut se spoje opačných směrů potkávají<sup>16</sup>. V případě jednokolejné trati je tak nutné zřídit místo pro křížování, u dvoukolejných a vícekolejných tratí může docházet k míjení i na širé trati. Z výše popsaného může plynout i myšlenka, že ideální jízdní doba mezi důležitými dopravními uzly je rovna zhruba polovině délky periody taktu.

Obvodová rovnice platí pro tzv. kružnici<sup>17</sup> v oboru teorie grafů. Říká, že součet systémových jízdních dob na všech hranách v kružnici by se měl ideálně rovnat násobku přirozeného čísla periody taktu. V takovém případě jsou zajištěny kvalitní návaznosti v uzlech veřejné dopravy v rámci vybrané kružnice.

Navržená koncepce se zaměřuje jak na dálkovou, tak regionální dopravu v řešené oblasti Rokycanska. Horizont její případné realizace je možné zasadit krátce před rok 2020, kdy by již měla být dokončena investiční akce Modernizace trati Rokycany – Plzeň. Nové dopravní řešení již uvažuje napřímení trasy III. TŽK mezi Rokycany a Plzní a z toho plynoucí zkrácení jízdních dob. Zde dojde ke skokovému zvýšení významu a atraktivity železniční dopravy, kdy rychlíky mezi Plzní a Rokycany s jízdní dobou 10 minut budou značně konkurenceschopné i vůči IAD (plánovač na [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) uvádí pro IAD jízdní dobu mezi rokycanskou železniční stanicí a plzeňským hlavním nádražím zhruba 15 minut – tu je však reálně dosáhnout, nedochází-li k jakýmkoli dopravním kongescím). Osobní vlaky s jízdní dobou 15 minut mezi zmíněnými městy též budou jak vhodným doplňkem k rychlému segmentu, tak uspokojivě časově konkurenceschopné vůči IAD.

U vlaků dálkové dopravy jsou uvažovány primárně klasické soupravy s dostatečnými obratovými časy v koncových stanicích (min. 15 minut). U regionální dopravy závislé trakce je jízdní řád určen pro moderní elektrické jednotky (např. řady 640 nebo 650) umožňující obratovou dobu 4 minuty. V případě nezávislé trakce jsou uvažovány moderní motorové jednotky (např. řady 840

<sup>16</sup> Spoje se potkávají v časech, kde bychom v NJŘ mohli nalézt osu symetrie taktového grafikonu.

<sup>17</sup> Uzavřená posloupnost vrcholů (klíčové uzly veřejné dopravy) a hran (tratičkové úseky mezi jednotlivými uzly).

nebo 844 či motorové jednotky Coradia LINT) umožňující obratovou dobu 3 minuty (jízdní řády však jsou konstruovány s mírnou rezervou i zde na 4 minuty)<sup>18</sup>.



Obrázek 14: Železniční stanice Rokycany s historickým motorovým vozem M 131.1

## 7.1 Organizační opatření pro trať 170 v úseku Plzeň – Beroun

*Přílohy B.1 – B.5, B.8, B.11, B.16*

V případě trati 170 dochází k masivním investicím v rámci rekonstrukčních prací na tranzitních železničních koridorech na území České republiky. V oblasti Rokycanska již byly dokončeny stavební práce v úseku Kařez – Rokycany (včetně), v plném proudu probíhá investiční akce Modernizace trati Rokycany – Plzeň. Její součástí je přeložka trati mezi Ejřovicemi a Plzní-Doubravkou, která ve značné části povede v novém tunelovém úseku. Nejen že tímto krokem dojde ke zkrácení samotné trasy železniční tratě mezi Prahou a Plzní, ale očekává se i významná časová úspora u jízdních dob. Zatímco dnes vlaky dálkové dopravy překonávají cestu mezi Plzní a Rokycany zhruba za 20 minut, po dokončení investiční akce Modernizace trati Rokycany – Plzeň se očekává zkrácení jízdní doby na 10 minut. Předpokládanou podobu železniční sítě po

---

<sup>18</sup> Je paradoxem, že moderní systémy tlačí obratové doby vozidel do vyšších hodnot, například u jednotek řady 844 v Plzeňském kraji se doporučuje minimální obratová doba ve výši 5 minut. Tomu naopak kontrastují dlouhé soupravy pražského metra, které dokáží změnit směr jízdy za kratší dobu (zde stačí osobní pozorování na některé z konečných stanic zejména ve špičkovém období provozu, byť technologie obratu může být do značné míry odlišná). Dle pracovního setkání s Ing. Jiřím Pohlem, specialistou na železniční vozidla z firmy SIEMENS, by však obratové doby u elektrických či motorových jednotek ve výši 3-4 minut měly být dosažitelné, pokud je objednatel bude požadovat. Současný stav tak spíše plyne často z přímých zadání smluv dopravcům, kdy dopravce ani výrobce vozidel nemají zvláštní motivaci k minimalizaci obratových dob moderních vozidel a delší obratové doby si prosadí.



dokončení této investiční akce znázorňuje obrázek 15 a se zkrácením železniční tratě je již plně uvázáno v této práci pro návrhové jízdní řády.



Obrázek 15: Plánovaný stav železniční infrastruktury mezi Plzní a Ejovicemi po dokončení akce Modernizace trati Rokycany – Plzeň [13]

Vzhledem k tomu, že se jedná o součást III. TŽK, celostátní dráhu zahrnutou do evropského železničního systému, je zde nutné řešit jak regionální, tak dálkovou dopravu. Dálková doprava (v kontextu Rokycanska zejména vlaky kategorie R Praha – Plzeň) by přitom měla být přirozeným nosným systémem dopravní obslužnosti celé oblasti. Tuto myšlenku lze podpořit jak výraznou směrovností dojížděky z regionu jak do krajského města Plzně, tak hlavního města Prahy. Regionální doprava kromě obsluhy jednotlivých sídel by měla kooperovat s dálkovou dopravou a vytvářet s ní vhodný proklad, což zajistí dostatečnou atraktivitu veřejné dopravy.

### 7.1.1 Dálková doprava

Na základě zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, je MD ČR zodpovědné za zajištění dopravní obslužnosti území veřejnou drážní osobní

dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter<sup>19</sup>. Zjednodušeně řečeno se jedná především o vlaky dálkové dopravy.

Železniční trať 170 Praha – Plzeň – Cheb je na území Rokycanska jediná trať kategorie celostátní dráhy a zároveň jediný železniční tah, na kterém má smysl objednávka dálkové dopravy. Ta má zde přitom výrazný potenciál. Nejde pouze o dojížděku z jednotlivých sídel v okolí trati především do Prahy a Plzně či jiných významných sídel, ale samotný přepravní vztah mezi Plzní a Prahou patří mezi nejsilnější vztahy v dálkové dopravě v České republice [10]. Dle SLDB 2011 činí počet pravidelně dojíždějících obyvatel Plzně do škol a za prací do Prahy 1927. Toto číslo ale samozřejmě dále zvyšují obyvatelé z ostatních částí nejen Plzeňského kraje, ale kupříkladu i Karlovarska, odkud je dojížděka do Prahy velmi dobře identifikovatelná a ve vybraných oblastech převažuje dokonce nad Plzní<sup>20</sup>. Překvapivě vysoké je však i číslo v opačném směru, kdy 791 obyvatel Prahy přiznalo pravidelnou dojížděku do Plzně. Skutečnosti zde zmíněné a též v kapitole 4 jasně ukazují, že vytvoření kvalitní koncepce dálkové dopravy mezi Plzní a Prahou je podstatné, a to i s ohledem na masivní investice do tranzitních železničních koridorů obecně.

Výše uvedené skutečnosti týkající se dálkové dopravy si plně uvědomuje i Odbor veřejné dopravy MD ČR. Pro železniční tah mezi Prahou a Plzní navrhuje dvousegmentový model dopravní obsluhy vlaky dálkové dopravy [30]<sup>21</sup>, který je výhodný též pro dopravní obslužnost Rokycanska. Jelikož tato myšlenka je velmi účelná, s určitými modifikacemi je převzata i do této diplomové práce.

I. segment vlaků dálkové dopravy (vlaky kategorie Ex) by byl veden celodenně v intervalu 60 minut v úseku Praha – Plzeň (v tomto úseku bez zastavení v mezilehlých dopravních bodech kromě Prahy-Smíchova). Z Plzně by tyto vlaky dále pokračovaly v intervalu 120 minut buď do Chebu, nebo do Německa přes Domažlice. Důležitým konstrukčním bodem pro tyto vlaky je uzel v minutu X.00 v žst. Plzeň hl.n. V navržené koncepci dopravy v diplomové práci je na jednokolejném úseku Kozolupy – Lipová u Chebu vlaky kategorie Ex i nadále možné vzájemně křížovat v Chodové Plané (zastavovací politika v tomto úseku se předpokládá stejná jako dnes, byť by došlo ke změně kategorie vlaku), vlaky směr Německo pak se započtením nutného technologického času na přepráh lokomotiv (Plzeň) v žst. Domažlice. Vzhledem k intervalu vlaků 120 minut v úsecích Plzeň – Cheb a Plzeň – Domažlice je žádoucí na těchto ramenech minimálně

---

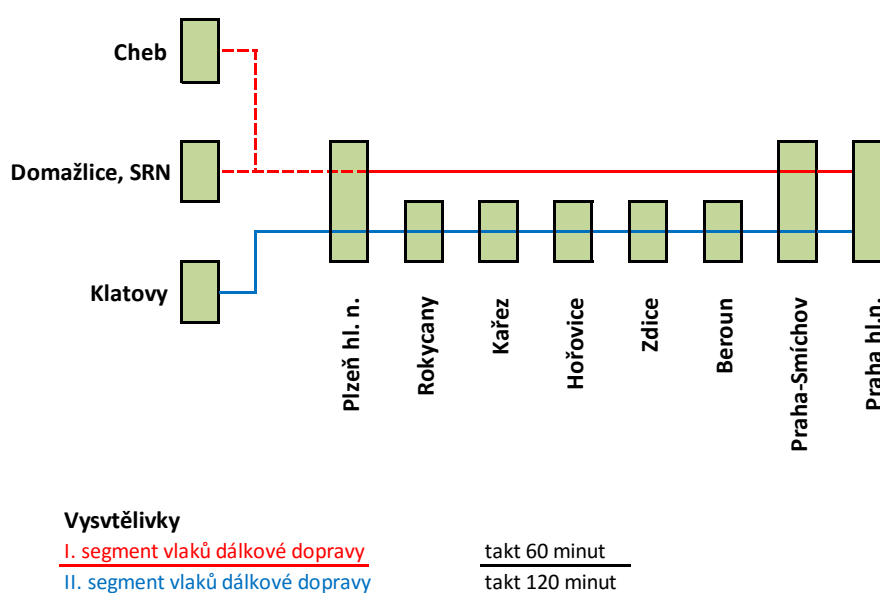
<sup>19</sup> Zákon č. 194/2010 Sb., § 4, odstavec 1.

<sup>20</sup> Jako zajímavost je možné uvést město Sušice, odkud dle SLDB 2011 převažuje vyjížděka do Prahy nad vyjížděkou do Plzně.

<sup>21</sup> Dva segmenty dálkové dopravy MD původně plánovalo zavést již od jízdního řádu 2016/17, nicméně vzhledem k modernizačním pracím mezi Plzní a Rokycany se realizace odsune minimálně v řádu jednotek let.

ve špičkových obdobích doplnit nabídku vlaků kategorie Ex vlaky kategorie Sp<sup>22</sup>, nicméně to již není předmětem této práce.

II. segment vlaků dálkové dopravy by tvořily vlaky kategorie R, které by obsluhovaly současná místa zastavení (Praha hl. n., Praha-Smíchov, Beroun, Zdice, Hořovice, Kařez a Rokycany) a z Plzně by dále pokračovaly do Klatov. Důležitými konstrukčními body jsou uzly v minutu X.30 v Rokycanech a Klatovech, mezi Prahou a Plzní je kladen důraz na dosažení přibližného prokladu s I. přepravním segmentem. Tyto vlaky je navrženo též vést v intervalu 60 minut, což je zásadnější rozdíl oproti představám MD ČR (interval 60 minut navrhuje pouze pro špičková období) – interval 60 minut je však přímo klíčový pro zajištění komfortních návazností na další spoje veřejné hromadné dopravy. Jelikož dálková doprava tvoří nosnou kostru celého systému, je požadavek na interval 60 minut po celý den o to závažnější. Koncepti vlaků dálkové dopravy jednoduše znázorňuje obrázek 16.



Obrázek 16: Schéma vedení jednotlivých segmentů vlaků dálkové dopravy

Kromě infrastrukturních opatření navržených v řešené oblasti je nutné zkrátit jízdní doby vlaků kategorie R mezi Plzní a Chlumčany u Dobřan zhruba na 17-18 minut (tj. zhruba o 2-3 minuty oproti současnému stavu), aby zde bylo možné dosáhnout systémové křižování v minutu X.00<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> V úseku Plzeň – Cheb jsou již spěšné vlaky v objednávce Plzeňského a Karlovarského kraje doplňující dálkovou dopravu provozovány.

<sup>23</sup> Problém zmiňuje též strategický dokument MD ČR Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy: zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012 – 2016.

Pak půjde komfortně dosahovat uzly v minutu X.30 v Rokycanech a Klatovech. Vhodné je též mírné zkrácení jízdních dob i v úseku Chlumčany u Dobřan – Klatovy.

Po dokončení akce Modernizace trati Rokycany – Plzeň je možné u I. přepravního segmentu vlaků dálkové dopravy dosáhnout mezi Plzní a Prahou jízdní doby na hranici 60 minut a II. segmentu zhruba 75 minut. Tyto jízdní doby jsou zajímavé jak z pohledu současných uživatelů IAD (možnost k přeorientování se na železniční dopravu, četné kongesce zejména na území Prahy), tak konkurenční autobusové dopravy – ta dosahuje sice jízdní doby 60 minut, ale na okraj Prahy. Se započtením cesty z okraje Prahy do centra (dalších 20 – 30 minut) je již vlak zpravidla časově rychlejší.

Vzhledem k vytvoření souhrnného intervalu zhruba 30 minut vlaků dálkové dopravy mezi Plzní a Prahou pro období prakticky celého občanského dne a její plné časové konkurenceschopnosti by však mělo MD ČR zvážit ochranu tohoto spojení vůči dalšímu spojení. Zejména bude-li hradit dopravci kompenzaci, jejíž výše se přímo odvíjí i od vybraných tržeb. Drážní dálkové dopravě mezi Plzní a Prahou v objednávce MD ČR by tak zbytečně neměly konkurovat jak žádní autobusoví dopravci, tak drážní dopravci podnikající na komerční riziko. Zatímco v prvním jmenovaném případě je možné například nevydat či výrazně omezit licenci pro provozování linky veřejné linkové dopravy s patřičným odůvodněním (viz zákon 111/1994 Sb. [43]., o silniční dopravě, a vyhláška 122/2014 Sb., [41] o jízdních řádech veřejné linkové dopravy), že takové spojení by bylo souběhem, v druhém případě si situace vyžaduje hlubší úvahy a určité legislativní úpravy.

### 7.1.2 Regionální doprava

Návrh koncepce regionální dopravy pro trať 170 v úseku Beroun - Plzeň vhodně doplňuje vlaky dálkové dopravy, a to zejména jejich II. přepravní segment, čímž je možné maximalizovat atraktivitu spojení do nejvýznamnějších sídel v regionu s největším potenciálem cestujících.

Základní nabídka osobních vlaků je vedena krátce po minutě X.40 z Plzně hl.n., přičemž přirozeně je dosahován uzel v minutu X.00 v Rokycanech. V Berouně jsou navrženy přípoje směr Praha hl.n. V úseku Plzeň hl.n. – Rokycany je navržen u těchto spojů interval 60 minut celodenně a celotýdenně, ve zbývajícím úseku Rokycany – Beroun interval 60 minut v přepravních špičkách (vzhledem k návaznostem na další spoje veřejné dopravy v širším rozsahu) a 120 minut v dopravním sedle. Na území Plzně je navrženo vlaky vést až do zast. Plzeň zastávka, která se nachází ještě v centrální části města a nabízí zajímavé cíle pro cestující (nemocnice, školy, hokejový stadion aj.). Je však možné zvážit prodloužení ramene osobních vlaků Beroun – Plzeň

zastávka ještě dále ve směru Klatovy, pokud v úseku Plzeň – Klatovy bude takový krok v souladu s koncepcí na trati a jejími možnostmi. Prověření této alternativy však není cílem této diplomové práce, nicméně Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje [20] ji uvádí a za splnění určitých podmínek nemusí být nereálná.

V úseku Plzeň hl.n. – Rokycany jsou v přepravních špičkách navrženy ještě další spoje, které dosahují uzel Plzeň kolem minuty X.00. Osobní vlaky společně s II. přepravním segmentem vlaků dálkové dopravy tvoří ve špičkových obdobích spojení Plzeň hl.n. – Rokycany třemi vlaky za 60 minut v každém směru, přičemž tyto vlaky jsou časově rozloženy tak, aby v Plzni hl.n. byl mezi nimi zhruba dodržen časový odstup 20 minut (zachovává se předpoklad atraktivity pro cestující, na odjezdu z Plzně hl.n. směr Rokycany jsou konkrétně časové rozestupy mezi spoji 17 minut, 20 minut a 23 minut – to je dáno především tím, že se pracuje se dvěma segmenty dopravy, kde nelze dosáhnout pravidelných rozestupů, ale lze je alespoň takto vhodně optimalizovat ve vztahu k nejvýznamnějšímu centru).



*Obrázek 17: Setkání osobních vlaků Plzeň hl.n. – Zdice a Chrást u Plzně – Radnice v železniční stanici Chrást u Plzně. Dle současného stavu příprav GVD 2016/17 bude GVD 2015/16 možná posledním obdobím, kdy bude možné mezi Plzní a Zdicemi potkat v pravidelném turnusu lokomotivy řady 242.*

Kompletní návrh jízdního řádu je přílohou B.8. Zároveň jsou k dispozici fragmenty NJŘ jako příloha B.11. K verifikaci jízdních dob byly využity jak současný NJŘ, tak návrhový NJŘ po dokončení modernizačních prací mezi Rokycany a Plzní a také Berounem a Zdicemi [8].

V návrhu jízdního řádu pro trať 170 je též zobrazen přípojový řádek ve/ze směru Praha hl.n. a Praha-Smíchov. Nastiňuje především časy příjezdů a odjezdů dálkových vlaků do/z Prahy a možné časové polohy přípojných osobních vlaků. Jízdní doby jsou prakticky obdobné se současnými, nejsou nutná infrastrukturní opatření za účelem zkrácení jízdních dob, byť jejich realizace by jistě zvýšila atraktivitu železniční dopravy. Na území Prahy je však navrženo vedení vybraných vlaků ve velmi úzkém časovém svazku, což by si vyžádalo výraznější úpravu zabezpečovacího zařízení minimálně v úseku Praha-Radotín – Praha hl.n. za účelem možnosti zkrácení následných mezidobí.

## 7.2 Organizační opatření pro trať 175 Rokycany – Příkosice (- Nezvěstice)

*Přílohy B.1, B.2, B.6, B.9, B.12, B.16, F*

U tratí 175 a 176 má hlubší smysl pouze objednávka regionální dopravy, tudíž z tohoto pohledu nejsou kapitoly dále členěny.

Pokud budou na trati 170 aplikována výše uvedená opatření, v případě trati 175 dojde patrně k nejméně změnám v celém regionu. Zde je možné vycházet především ze skutečnosti, že na trati je realizována koncepce provozu, kterou není nutné měnit (viz kapitola 5.1.2 a pozitivní odezva cestujících), a navržená organizační opatření na nadřazené páteřní trati mají na ni minimální vliv, byť dílčí úpravy jsou samozřejmě nutné.

Z hlediska kvality infrastruktury v úseku Rokycany – Příkosice zároveň není nutné řešit zásadní problémy, jelikož tento traťový úsek v současnosti prochází revitalizací. Ze současné maximální traťové rychlosti 50 km/h dojde k jejímu zvýšení až na 80 km/h, což pozitivně ovlivní jízdní doby a z nich plynoucí cestovní doby. Hlavní účelem revitalizace je právě zkrácení jízdních dob, kdy současné obrátové časy osobních vlaků v žst. Rokycany a v žst. Příkosice jsou relativně krátké, což má negativní dopady na stabilitu jízdního řádu. Právě proto jsou některé vlaky ukončovány v Příkosicích zastávce<sup>24</sup>, aby byl alokován potřebný čas na případnou eliminaci zpoždění.

Autorem projektu revitalizace traťového úseku z Rokycan do Příkosic je společnost METROPROJEKT Praha, a. s., zhotoviteli díla sdružení firem Metrostav a. s., Chládek &

---

<sup>24</sup> Z přepravního hlediska by bylo logičtější ukončení vybraných vlaků v Mírošově městě (více než dvoutisícové město versus menší obec Příkosice se sotva pěti sty obyvateli), což si však vyžaduje úpravu zabezpečovacího zařízení u dvou přejezdů. Investiční akce Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice na problém pamatuje a po její finalizaci bude ukončování vybraných vlaků v zast. Mírošov město možné. Z GVD 2015/16 je již skutečnost patrná a možnosti je využito i v této diplomové práci.

Tintěra, a. s. a EDIKT a. s. Celková cena díla bez DPH činí zhruba 735 milionů korun [40]. Vybrané fotografie z revitalizace trati jsou speciální přílohou F této práce.

Jak již bylo zmíněno výše, navržená organizační opatření v této práci pro trať 175 neznamenaají zásadní změny, byť podtrhávají význam železniční dopravy a vložené finanční prostředky do zvýšení kvality infrastruktury. Vlaky základní nabídky zůstávají vedeny kolem minuty X.30 do/ze žst. Rokycany, kde je zachována těsná návaznost na II. segment vlaků dálkové dopravy. Základní interval těchto vlaků je 120 minut, ale jako dnes je ponecháno jejich vedení ve špičkách pracovních dnů v intervalu 60 minut. Jako zlepšení je však navrženo ve frekvenčně silném úseku Rokycany – Mírošov město (města Hrádek a Mírošov) vedení těchto vlaků v taktu 60 minut v širším období (části víkendu a dopravních sedel).



*Obrázek 18: Setkání osobních vlaků provozních ramen Rokycany – Příkosice (motorová jednotka 814+914) a Příkosice – Nezvěstice (motorový vůz řady 810) v žst. Příkosice*

Jako doplňkové pro zvýšení atraktivity železniční dopravy je navrženo špičkové vedení spojů v intervalu 120 minut v úseku Rokycany – Mírošov město kolem minuty X.00 do/z žst. Rokycany. Za 120 minut dopravní špičky jsou tak vedeny tři vlaky. Do souhrnného přibližného intervalu 30 minut ve špičce je navrženo ponechání několika autobusových spojů, a to ze dvou důvodů. Prvním důvodem je jízdní doba Rokycany – Mírošov krátce pod 15 minut, což při intervalu 30 minut klade vysoké nároky na udržení stability jízdního řádu (i vzhledem k těsným přípojovým vazbám v Rokycanech). V případě vnesení nepravidelnosti do jízdního řádu se tak bude zpoždění na jednokolejně trati lépe eliminovat. Druhým důvodem je ponechání minimální

možnosti obsluhy území vzdálenějšího od železniční tratě bez prodloužení docházkových vzdáleností formou veřejné linkové dopravy. Jeden pár autobusových spojů byl ponechán též v pracovní dny dopoledne.

Rozhodně však nelze vyloučit hypotézu, že do budoucna by nemohla převzít úlohu dopravní obsluhy mezi Rokycany a Mirošovem zcela železniční doprava, zejména bude-li možné zajistit patřičnou stabilitu jízdního řádu, resp. dojde-li k jejímu průkazu. Je to však i otázkou financí, jelikož bohužel jednotkové náklady železniční dopravy jsou vyšší než u autobusové. Proto se železniční doprava vyplácí u větších objemů cestujících. Spojení mezi Rokycany a Mirošovem je frekvenčně zajímavé a v tomto kontextu si železnice pozornost zaslouhuje, nicméně v Plzeňském kraji jsou důležitější přepravní proudy, jejichž lepší uspokojení je nutné předně zajistit.

Kompletní návrh jízdního řádu lze nalézt jako přílohu B.9. Též jsou přiloženy fragmenty NJŘ jako příloha B.12. K verifikaci jízdních dob byl využit návrhový GVD z projektové přípravy investiční akce Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice [11].

Koncepce v návazném úseku do Nezvěstic zůstává prakticky nezměněna (maximálně je dosaženo pravidelných intervalů vynecháním některých omezujících poznámek, mohlo dojít ke změně vybraných tras o 60 minut, ale bez vlivu na počty potřebných vozidel). V navrženém jízdním řádu jsou vlaky řešeny jako průjezdné skrz Příkosice, ramena je však v případě potřeby možné nechat rozlomená (plyne z odlišné frekvence cestujících na jednotlivých provozních ramenech Rokycany – Příkosice a Příkosice – Nezvěstice). Jako doplňkové je vhodné řešit přípojové vazby v Nezvěsticích, které zejména o víkendu nejsou zcela ideální. Zde se nabízí jako pro region Blovice nejzajímavější řešení objednávka hodinového intervalu Os Plzeň – Blovice – Nepomuk i o víkendech a v dopravních sedlech.

### **7.3 Organizační opatření pro trať 176 Chrást u Plzně – Radnice**

*Přílohy B.1, B.2, B.7, B.10, B.13 – B.16, C*

V případě trati 176 Chrást u Plzně – Radnice je situace obecně nejsložitější ze všech železničních tahů v regionu. Stojíme zde před otázkami, pro koho má tato trať smysl, a jak využít nejlépe jejího potenciálu. Tak je nutné činit i s ohledem na skutečnost nového trasování III. TŽK.

První problém, který je možné vnímat u této trati globálně bez ohledu na to, komu může nejlépe sloužit nejen pro denní dojíždění, je trasování skrz obec Břasy. S počtem obyvatel přesahujícím hodnotu dva tisíce se tato obec k 1. lednu 2016 řadila mezi pět nejlidnatějších sídel Rokycanska, přitom železniční trať obsluhuje kvalitně pouze její místní část Stupno (zast. Břasy se nachází na



samém okraji obce). Novým trasováním skrz centrum obce Břasy nejen že nedojde ke ztrátě obsluhy Stupna, ale navíc centrum sídla s nejvyšší koncentrací obyvatelstva získá kvalitní dopravní spojení. Je nutné však podotknout, že myšlenka trasování trati 176 přes jádro obce Břasy, která již byla zmíněna v bakalářské práci [13] a v diplomové práci je nadále rozvíjena, byla položena v rámci minimálně jedné studie už před mnoha lety. Tato studie zpracovaná Projektovým studiem Ing. Jiřího Kalčíka se nazývá Zlepšení infrastruktury na regionálních železničních tratích Plzeňského kraje v plzeňské aglomeraci [38].



Obrázek 19: Základní schéma úpravy trasování trati 176 přes obec Břasy [13]

Obrázek 19 znázorňuje přehledně návrh změny trasování tratě přes obec Břasy. Kromě mnohem většího potenciálu cestujících je značným benefitem odstranění úvratě v železniční stanici Stupno, která v současnosti prodlužuje jízdní doby všech vlaků. Druhotným přínosem realizace této myšlenky by tak bylo zkrácení cestovních dob nejen pro cestující do/z Břas, ale přitom i do/z Radnic, což jsou dokonce nejvýznamnější ze sídel nacházející se na železniční trati. Z přepravního hlediska má tento návrh nevýhodu zejména pro obec Bezděkov, která by byla obsluhována výhradně veřejnou linkovou dopravou. S počtem obyvatel 130 [33] je však zřejmé,

že trasování tratě přes jádrovou oblast Břas má několikanásobně větší přínos než preference obsluhy malé obce kolejovou dopravou, která beztak není zpravidla vhodná pro slabé přepravní proudy.

Dalším problémem, který vyvstává se změnou trasování III. TŽK a jeho minutím obce Chrást (současné napojení na III. TŽK) je budoucí účel železniční trati pro osobní dopravu vůbec. Nově bude železniční trať 176 zaústěna do čerstvě vybudované žst. Ejpovice. V tomto případě je provozně možné uvažovat nad třemi možnostmi:

1) spojení Ejpovice – Radnice s přestupy směr Plzeň a směr Rokycany v Ejpovicích

Oproti současnému stavu dojde k přesunu přestupu z Chrástu u Plzně do Ejpovic. V případě cestování do Plzně, kam směřuje větší část obyvatel oblasti, dojde bez dalších infrastrukturních opatření k prodloužení cestovních dob o zhruba 5 minut. Přitom již dnes není železniční doprava na tomto rameni vůči IAD znatelněji konkurenceschopná a veřejná linková doprava též prakticky horší výsledek z hlediska cestovních dob nenabízí. V tomto případě tak bude železniční doprava pouze stěží plnit páteř systému dopravní obsluhy.

2) přímé spojení Rokycany – Ejpovice – Radnice s přípojovými vazbami směr Plzeň v Ejpovicích

Tato varianta je mírně výhodnější než alternativa první. Nabízí přímé spojení alespoň do Rokycan, nicméně pro frekvenčně silnější spojení do Plzně by bylo v Ejpovicích i nadále nutné přestupovat. I přes případná infrastrukturní opatření (zlepšení traťových parametrů, trasování skrz centrum obce Břasy) lze očekávat dosažení jízdní doby Rokycany – Radnice zhruba 35 – 40 minut, což není konkurenceschopné vůči IAD vůbec a vůči veřejné linkové dopravě, která často lépe obslouží centra obcí, též stěží. Navíc musíme vzít v úvahu i fakt, že přepravní poptávka z Radnic a Břas ve směru Rokycany vykazuje spíše klesající trend a pro Chrást a Dýšinou má takové spojení význam vskutku symbolický – zde jasně převažuje směrovost do/z Plzně.

3) přímé spojení Plzeň – Ejpovice – Radnice s přípojovými vazbami směr Rokycany v Ejpovicích

Třetí alternativa má největší potenciál, zajistila by přímé spojení Plzeň – Radnice za zhruba 45 minut (infrastrukturní opatření, přeložka přes centrum Břas), nicméně nutnost úvratě v Ejpovicích stále činí tuto variantu z časového hlediska nedostatečně atraktivní. Je

možné dosáhnout sice relativně konkurenceschopných nebo alespoň srovnatelných jízdních dob s veřejnou linkovou dopravou, nicméně jízda automobilem v případě dobré průjezdnosti pozemních komunikací zpravidla nepřesáhne 40 minut (vyhledávač na serveru [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) uvádí zhruba 35 minut).

Výše jmenované varianty jsou reálné s předpokládanou podobou železniční sítě v současných koncepčních materiálech a plánech výstavby. Žádná však nemá pro Radnicko a Břasko výraznější přidanou hodnotu i přes masivní investice do železniční sítě. Možnost úlohy železniční dopravy jako páteře dopravní obsluhy oblasti je u všech variant omezená. S ohledem na silící poptávku po cestování do/z krajského města Plzně lze však zvážit dvě varianty, které dokáží značně zvýšit atraktivitu železniční dopravy a vytvořit z ní plnohodnotnou páteř dopravní obsluhy Břaska a Radnicka:

4) přímé spojení Plzeň – Radnice přes Chrást – nová spojka pro přímou jízdu bez úvratí v Chrástu

Toto spojení je prověřováno v bakalářské práci [13] a je nejrychlejší možnou alternativou pro cestování mezi Plzní a Radnickem prostřednictvím veřejné hromadné dopravy.

Tabulka 9: Možný dopravní model (výřez z KJŘ) Plzeň – Radnice při aplikaci varianty 4)

km	zóna	Vlak	17819 ♣ ♣	17847 ♣ ♣	17821 ♣ ♣	17849 ♣ ♣
		Ze stanice:				
0	001	Plzeň hl. n.	14:25	✕ 14:47	15:25	✕ 15:47
3	001	Plzeň-Doubravka 170	x 14:28	{ x 14:50	x 15:28	{ x 15:50
6	001/041	Plzeň-Bukovec	x 14:31	{ x 14:53	x 15:31	{ x 15:53
11	041	Chrást u Plzně obec	o 14:36	{ 14:58	15:36	{ 15:58
	041	Chrást u Plzně obec	14:36	{ 14:58	15:36	{ 15:58
12	041	Chrást u Plzně zastávka	x 14:38	✕ 15:00	✕ 15:38	✕ 16:00
14	041	Sedlecko	x 14:41		{ x 15:41	
15	041	Střapole	x 14:43		{ x 15:43	
17	041/045	Všenice	x 14:45		{ x 15:45	
18	045	Dolní Stupno	x 14:47		{ x 15:47	
20	045	Stupno	o 14:49		{ 15:49	
	045	Stupno	14:50		{ 15:50	
21	045	Břasy	x 14:52		{ x 15:52	
22	045	Břasy-Vranov	x 14:54		{ x 15:54	
26	045	Radnice	o 14:57		✕ 15:57	
		Do stanice:				

km	zóna	Vlak	17858 ♣ ♣	17822 ♣ ♣	17860 ♣ ♣	17824 ♣ ♣
		Ze stanice:				
0	045	Radnice		15:03		✕ 16:03
4	045	Břasy-Vranov		x 15:06		{ x 16:06
5	045	Břasy		x 15:08		{ x 16:08
6	045	Stupno	o	15:09		{ 16:09
	045	Stupno		15:10		{ 16:10
8	045	Dolní Stupno		x 15:12		{ x 16:12
9	045/041	Všenice		x 15:14		{ x 16:14
11	041	Střapole		x 15:16		{ x 16:16
12	041	Sedlecko		x 15:18		✕ 16:18
14	041	Chrást u Plzně zastávka	✕ 15:06	x 15:21	✕ 16:06	x 16:21
15	041	Chrást u Plzně obec	o { 15:07	15:23	{ 16:07	16:23
	041	Chrást u Plzně obec	{ 15:08	15:23	{ 16:08	16:23
20	041/001	Plzeň-Bukovec	{ x 15:13	x 15:28	{ x 16:13	x 16:28
23	001	Plzeň-Doubravka 170	{ x 15:16	x 15:31	{ x 16:16	x 16:31
26	001	Plzeň hl. n.	o ✕ 15:20	15:35	✕ 16:20	16:35
		Do stanice:				

✕ jede v pracovní dny

160, 170, 180, 183, 190,

Kromě vybudování nové spojky přes centrum Břas a infrastrukturních opatření vedoucích ke zlepšení traťových parametrů je nutné vybudování spojky pro bezúvrat'ovou jízdu v Chrástu ve/ze směru Plzeň. Zmíněná varianta dokáže zkrátit jízdní doby vlaku v trase Plzeň – Radnice pod hranici 35 minut, čímž může již směle konkurovat též IAD, vezmeme-li v úvahu i výskyt četných dopravních kongescí v Plzni a potenciální problémy s parkováním.

5) přímé spojení Plzeň – Radnice přes Dýšinou – nová spojka pro přímou jízdu bez úvratí v Ejpovicích

Poslední alternativa vychází z varianty 4), ale dále využívá potenciál obce Dýšina, která ve variantě 4) nemůže být kvalitně obsloužena. Místo spojky v obci Chrást by tak bylo nutné vybudování spojky u Ejpovic pro bezúvrat'ovou jízdu mimo železniční stanici Ejpovice do/z Plzně. Pro obyvatele Radnicka se jedná oproti alternativě 4) sice o mírné prodloužení jízdní doby (odhadem zhruba o 2 minuty), nicméně potenciál obce Dýšina z pohledu dojížd'ky do Plzně je značný (viz kapitola 4.4).

Efektivita varianty 5) je zároveň spojena s úpravami polohy zastavovacích bodů v Dýšině a Chrástu, neboť pro smysluplnou obsluhu obce Dýšina je nutné vybudovat novou zastávku v oblasti osídlení (původní zast. Dýšina by byla přejmenována na Dýšina-závod). Její umístění se nabízí zhruba do prostoru rokycanského zhlaví současné žst. Chrást u Plzně, naopak obsluha žst. Chrást u Plzně by dále nebyla realizována. Zastávku Chrást u Plzně obec je pak vhodné přemístit na opačnou stranu přejezdu do ulice Bezovka, kde je dostatek prostoru pro malý přestupní terminál vlak-bus a panují zde přívetivější směrové poměry. Místo napojení na trať 170 by se nazývalo odb. Ejpovice-západ. Úpravy schematicky znázorňuje obrázek 20 na následující straně.

Společně myšlenkou realizace varianty 5) je též nutné řešit napojení tratě 176 v odb. Ejpovice-západ. V rámci diplomové práce byly zpracovány čtyři varianty ve formě schémat, kterým je věnována celá příloha C. Varianty propojení III. TŽK a trati ve směru Radnice v odb. Ejpovice-západ byly pojmenovány následovně:

- C.1 Varianta „velkorysá“,
- C.2 Varianta „kompromisní – A“,
- C.3 Varianta „kompromisní – B“,
- C.4 Varianta „úsporná“.

Všechny varianty spojuje z hlediska kolejového řešení snaha použít výhybky v odbočné větvi s rychlostí 80 km/h tam, kde by byly staniční či trat'ové koleje pravidelně pojížděny osobními vlaky Plzeň – Radnice a zachováním alespoň malého nákladového obvodu v žst. Chrást u Plzně (je zde napojena vlečka). Dále se již jednotlivé varianty spíše odlišují.



## Legenda

- stávající dopravní body (ponechány)
- nové dopravní body
- dopravní body navržené ke zrušení

Obrázek 20: Základní schéma úprav v oblasti Ejpvovic, Dýšíně a Chrástu v případě realizace varianty 5)

Varianta C.1 ponechává stávající úsek Dýšina – Chrást u Plzně dvoukolejný. Stejně tak napojení v odb. Ejpvovice-západ je provedeno jako dvoukolejné a navíc mimoúrovňové. Je tak jasné, že se jedná o velmi ekonomicky nákladnou variantu, nicméně s nejméně negativními dopady na stabilitu GVD.

Varianta C.2 též ponechává současný úsek Dýšina – Chrást u Plzně dvoukolejný. Napojení v odb. Ejpvovice-západ je navrženo jako dvoukolejné, ale úrovňové. Na rozdíl od varianty C.1 tak není nutné stavět mostní objekt, ale náklady se přesouvají do oblasti výhybkových konstrukcí, kdy je potřeba o dvě výhybky s rychlostí 80 km/h v odbočné větvi více.

Varianta C.3 je obdobou varianty C.2, ale napojení na III. TŽK v odb. Ejpovice-západ je jednokolejné. Přitom je však v maximální míře využito stávající dvoukolejné trati v úseku Dýšina – Chrást u Plzně.

Varianta C.4 též realizuje napojení v odb. Ejpovice-západ ve směru Radnice pouze jako jednokolejné, ale i úsek Dýšina – Chrást u Plzně, který je dnes dvoukolejný, ponechává pouze jednokolejný. Je tak jasné, že tato varianta má nejmenší náklady i vzhledem k budoucí údržbě, ale z pohledu GVD vykazuje nejnižší odolnost vůči případným negativním vlivům.

Pokud by měly být jednotlivé varianty zhodnoceny, všechny umožní provoz dle navrženého jízdního řádu (k dispozici v příloze B). Nicméně každá z variant má určitá úskalí.

Varianta C.1 je problematická z hlediska vysokých nákladů (nutnost výstavby mostního objektu) a z tohoto pohledu není vzhledem k počtu odbočujících vlaků ze směru Plzeň do Radnic, které křížují traťovou kolej ve směru do Rokycan do Plzně, příliš dobře odůvodnitelná. Ledaže by došlo k výraznému zvýšení frekvence dopravy na III. TŽK, což by si takovou stavbu vyžádalo.

Varianta C.4 naopak redukuje i to, co dnes existuje a není vhodné do budoucna zcela ničit. Zde má autor diplomové práci na mysli dvoukolejný úsek Dýšina – Chrást u Plzně, do kterého vychází křížování osobních vlaků při případném zavedení přesného intervalu 30 minut a dalším křížování v žst. Stupno (viz teoretický modelový fragment NJŘ jako příloha B.14). Přitom delší dvoukolejné úseky pro letmé křížování jsou přímo ideální a přeměna tohoto úseku na jednokolejný by mohla vyvolat poměrně vážné problémy již v případě menšího zpoždění některého vlaku v návrhovém GVD (příloha B.13).

Na základě výše provedeného zhodnocení doporučuje autor diplomové práce k realizaci některou z kompromisních variant C.2 nebo C.3, které jsou dle jeho názoru určitým průnikem mezi velkorysostí a úsporností.

### 7.3.1 Orientační posouzení úprav geometrických parametrů železniční tratě za účelem zkvalitnění traťových poměrů

Cílem této diplomové práce není vypracování zevrubného návrhu geometrického řešení vedení železniční tratě či dopadu vybraných infrastrukturních opatření, nicméně v případě trati 176, kde jsou navrhovány zásadní změny, si řešení zaslouží alespoň stručný komentář v rámci této krátké kapitoly. K orientačnímu posouzení možností zvýšení kvality infrastruktury pro variantu 5) bylo

využito požadavků normy ČSN 73 6360-1<sup>25</sup> [7], která je pro projektování železničních tratí závazná. Parametry jsou navrhovány výhradně pro vozidla s možností využití rychlostního profilu  $V_{130}$ . Směrové poměry jsou přebrány z nákresných přehledů železničního svršku [19].

Z místa odbočení III. TŽK do zast. Dýšina-závod se předpokládá  $V_{130}=80$  km/h. Z hlediska velkorysých prostorových možností v oblasti není dosažení maximální rychlosti  $V_{130}=80$  km/h závislé ani tak na trasování (lze navrhnout směrový oblouk o komfortním poloměru), avšak spíše na použití vhodného typu výhybek na patřičných místech. Na navazujícím úseku až do oblasti zast. Chrást u Plzně obec je možné ponechat stávající trat'ovou rychlost  $V=90$  km/h.

Vzhledem k tomu, že vedení tratě z Chrástu směr Plzeň pozbývá smysl, je vhodná úprava plzeňského zhlaví pro napřímení trati směr Radnice. V blízkosti zast. Chrást u Plzně obec se navíc nachází složený oblouk z oblouků poloměrů  $R=260$  m,  $R=286$  m a  $R=280$  m. Pokud by se při podrobném geometrickém řešení nepodařilo poloměr oblouku  $R=260$  m zvětšit, s ohledem na jeho souvislost s nástupištěm, kde platí pro přebytek převýšení  $E_{\max}=110$  mm, je navrženo zavést  $V_{130}=70$  km/h (při návrhu  $D=100$  mm vzniká  $I=123$  mm při průjezdu obloukem  $V_{130}=70$  km/h – při rychlosti vyšší by bylo nutné projektovat i vyšší hodnotu  $D$ , což by však nebylo v souladu s požadavkem na přebytek převýšení  $E_{\max}=110$  mm v oblasti nástupiště).

Za zast. Chrást u Plzně obec až do oblasti zast. Dolní Stupno je již stávající trat' postavena v poměrně velkorysých parametrech, nejmenší směrový oblouk má poloměr  $R=376$  m. Zde je možné bez větších komplikací navrhnout  $V_{130}=90$  km/h, ovšem to se na celém úseku neobejde bez úpravy převýšení v obloucích, délek přechodnic a vzestupnic.

V úseku Dolní Stupno – Stupno se nachází sloužený oblouk ze čtyř směrových oblouků o poloměrech  $R=280$  m,  $R=299$  m,  $R=264$  m a  $R=302$  m. Pokud by geometrické řešení nepotvrdilo možnost zvýšení poloměru vybraných oblouků nad hodnotu  $R \geq 290$  m (což zřejmě ani bez menší přeložky není reálné), pak je nutné vypočítat u oblouku s nejmenším poloměrem maximální možné převýšení dle vzorce pro směrové oblouky  $R < 290$  m:

$$D \leq \frac{R - 50}{1,5}$$

Pro směrový oblouk s nejmenším poloměrem ( $R=264$  m) vychází  $D \leq 142$  mm. Z tohoto hlediska je možné navrhnout  $V_{130}=75$  km/h – pokud bychom zde aplikovali převýšení  $D=130$  mm, hodnota nedostatku převýšení bude činit  $I=122$  mm. Rychlost  $V_{130}=80$  km/h by již

---

<sup>25</sup> Z normy jsou přebrány veličiny:  $V$  – rychlost,  $D$  – převýšení,  $I$  – nedostatek převýšení,  $E$  – přebytek převýšení,  $R$  – poloměr směrového oblouku.

muselo dokázat podrobné geometrické řešení za podmínky zvětšení poloměru vybraných směrových oblouků. K tomuto problému se autor diplomové práce raději stavěl konzervativně, a tak je v dotčeném úseku navržena  $V_{130}=75$  km/h.

V případě úseku Stupno – Břasy-Vranov (bývalá zastávka Břasy) se předpokládá vedení po nové přeložce. V části Stupno – Břasy (nová zastávka v centru obce) lze očekávat stoupání zhruba 20 promile ve směru Radnice, křížení se silnicí II/232 je žádoucí řešit jako mimoúrovňové (železniční trať v zářezu včetně nové zast. Břasy). Na této části přeložky není problém umožnit velkorysejší směrové poměry, proto je navržena  $V_{130}=80$  km/h. U dalšího pokračování přeložky ve směru k zastávce Břasy-Vranov lze očekávat naopak klesání, a to ve výši asi 10 promile. Napojení na stávající trať je nutné řešit dvěma směrovými protisměrnými oblouky o poloměru zhruba  $R=300$  m s krátkou mezipřímou nebo napojením oblouků v inflexním bodě. Z tohoto důvodu je zde navržena rychlost  $V_{130}=70$  km/h, případné lepší možnosti by potvrdilo podrobné geometrické řešení. Délka přeložky činí zhruba 2 km.

V úseku od zast. Břasy-Vranov až před žst. Radnice jsou oblouky o poloměrech  $R=293$  m až 300 m, zde je navrženo  $V_{130}=80$  km/h. Až před železniční stanicí Radnice a v jejím obvodu jsou oblouky o menších poloměrech ( $R=250$  m a  $R=222$  m), kde je postupně rychlost snížena na  $V_{130}=70$  km/h a dále  $V_{130}=60$  km/h (v širším obvodu žst. Radnice).

Pokud bychom shrnuli jednoduše navržená infrastrukturní opatření, současné poloměry směrových oblouků vyhovují navrženým rychlostem. Pro dosažení navržených traťových rychlostí je však nutné upravit převýšení a délky přechodnic a vzestupnic prakticky u většiny směrových oblouků, a to i za využití mezních a místy maximálních/minimálních normových hodnot. Navržený rychlostní profil pro úsek Dýšina-závod – Radnice  $V_{130}$  shrnuje tabulka 10 na následující straně.

U absolutního staničení (sloupec „traťový kilometr“) se nachází skok na plzeňském zhlaví žst. Chrást u Plzně, a to konkrétně  $\text{km } 98,485 = \text{km } 9,826$ . V případě vyšší hodnoty se jedná o staničení trati z Plzně do Prahy, v případě druhé hodnoty se jedná o začátek trati Chrást u Plzně – Radnice. Proč však staničení této regionální dráhy nezačíná hodnotou  $\text{km } 0,000$ , není autorovi diplomové práce známo. V úseku Stupno – Radnice je staničení přepočteno dle nové přeložky. Tato data jsou jedním ze stěžejních vstupů pro výpočet nových jízdních dob.



Tabulka 10: Návrh rychlostního profilu  $V_{130}$   
v traťovém úseku Dýšina-závod – Radnice

Traťový kilometr [km]	Relativní kilometr [km]	$V_{130}$
95,85	0	90
10	2,8	70
10,64	3,44	90
18,1	10,8	75
18,8	11,5	80
20,5	13,3	70
22,22	15,02	80
23,6	16,4	70
24,22	17,02	60

### 7.3.2 Výpočet jízdnicích dob

Výpočet jízdnicích dob pro navržené geometrické parametry tratě byl proveden v programu Dynamika 1.7, licence Fakulty dopravní ČVUT.

Vstupem pro výpočet teoretické a pravidelné jízdnicí doby<sup>26</sup> jsou traťový profil, rychlostní profil, trakční body, dopravní body a uvažovaná souprava. Licence Fakulty dopravní ČVUT bohužel však disponuje omezeným počtem vozidel. Mezi nejkvalitnější vozidla pro výpočet nabízí motorové vozy řady 843 a 854. Pro výpočet jízdnicích dob v úseku Dýšina-závod – Radnice byl vybrán motorový vůz řady 843, protože umožňuje využití rychlostního profilu  $V_{130}$ . Jízdnicí doby pro motorový vůz řady 854 jsou sice ještě mírně kratší, ale pro nemožnost využití rychlostního profilu  $V_{130}$  nebyl pro přehlednost raději uvažován. Autor však očekává, že s moderními vozidly řad typu 840 nebo 844 by měly být vypočtené jízdnicí doby plně zvládatelné, ba spíše by ještě měly být mírně kratší. Při výpočtu zároveň byla navíc uvažována zátěž ve výši 4 t představující cestující (při průměrné hmotnosti jednoho cestujícího 80 kg, která je na železnici uvažována, se jedná o 50 cestujících, přičemž vybraný zdroj uvádí až 59 míst k sezení [31], tudíž zadaná zátěž cestujících je adekvátní téměř plnému obsazení všech míst k sezení po celou dobu jízdy). Přirážka k teoretické jízdnicí době pro pravidelnou jízdnicí dobu je uvažována ve výši 4 %.

<sup>26</sup> Teoretická a pravidelná jízdnicí doba jsou vždy jízdnicí doby mezi jednotlivými dopravními body. Pravidelná jízdnicí doba je na rozdíl od teoretické navýšena o přirážku, která slouží k lepšímu dosažení stability (schopnost systému redukovat nebo eliminovat druhotná zpoždění, která vznikla jako důsledek prvotních a vstupních zpoždění) a robustnosti (odolnost JŘ vůči poruchám) jízdnicího řádu. Přirážka se zpravidla uvádí v procentech teoretické jízdnicí doby a její velikost se posuzuje individuálně dle situace. Výše přirážky obvykle roste se zvyšující se rychlostí vlaku, ale záleží samozřejmě i na dalších faktorech. Minimální hodnoty přirážek uvádí vyhláška UIC 451-1 Timetable recovery margins to guarantee timekeeping - Recovery margins [1]

Jízdní doby mezi dopravními body v úseku Dýšina-závod – Radnice po navržených infrastrukturních úpravách shrnuje tabulka 11 níže.

Dosažené jízdní doby umožní provoz vlaků kategorie Os Plzeň hl.n. – Dýšina – Chrást u Plzně – Radnice v základním hodinovém (o víkendu zčásti dvouhodinovém) taktu s vloženými špičkovými spoji z Plzně do Chrástu u Plzně v přibližném prokladu na třicetiminutový interval v silném směru za relativně úsporného provozu dvou motorových jednotek. Předpokládá se dosahování žst. Radnice kolem minuty X.00 s ostrým obratem souprav, proto odjezdy vlaků z Plzně jsou plánovány krátce po 20. minutě za II. segmentem dálkové dopravy směr Praha. Doplnkové vlaky Plzeň – Chrást u Plzně zastávka jsou konstruovány mírně odlišně v ranní a odpolední špičce za účelem dosažení prokladu co nejbližšího 30 minutám vždy v silnějším směru (ráno do Plzně, odpoledne z Plzně).

Tabulka 11: Jízdní doby spočtené programem Dynamika v traťovém úseku Dýšina-závod – Radnice po aplikaci infrastrukturních opatření

Úsek	Jízdní doba [min]				
	Směr Radnice			Směr Plzeň	
	Teoretická	Pravidelná		Teoretická	Pravidelná
Dýšina-závod - Dýšina	1,7	1,77	↑	1,71	1,78
Dýšina - Chrást u Plzně obec	1,7	1,77		1,66	1,73
Chrást u Plzně obec - Chrást u Plzně zast.	1,68	1,75		1,7	1,77
Chrást u Plzně zast. - Sedlecko	2,4	2,5		2,36	2,45
Sedlecko - Střapole	1,73	1,8		1,55	1,61
Střapole - Všenice	2,2	2,29		2,01	2,09
Všenice - Dolní Stupno	1,32	1,37		1,21	1,26
Dolní Stupno - Stupno	2,09	2,17		1,99	2,07
Stupno - Břasy	1,63	1,7		1,48	1,54
Břasy - Břasy-Vranov	1,59	1,65		1,64	1,71
Břasy-Vranov - Radnice	2,69	2,8		2,75	2,86
<b>Součet</b>		<b>20,73</b>		<b>20,06</b>	<b>20,87</b>

Kompletní návrh jízdního řádu lze nalézt jako přílohu B.10. Též jsou přiloženy fragmenty NJŘ jako příloha B.13. K verifikaci jízdních dob byla využita výše vypočtená data v programu Dynamika a známá data pro trať 170 po dokončení modernizačních prací v rozhodném úseku pro přímé vlaky Plzeň – Radnice [8]. Dynamiku jízdy vozidla řady 843 (výstup z programu Dynamika) v úseku Dýšina-závod – Radnice znázorňuje příloha B.15.

Hrubým výpočtem v programu Dynamika bylo zároveň ověřeno, že jízdní doba moderní motorové jednotky v úseku Plzeň-Doubravka – Dýšina-závod by neměla překročit 5,5 minuty (Plzeň-Doubravka – odb. Ejpovice-západ uvažována maximální rychlost vlaku 120 km/h, odb. Ejpovice-západ – Dýšina-závod 80 km/h).

Pro případné zlepšení stability jízdního řádu je možné ještě doporučit zvýšit podíl projíždění zastávkou Dýšina-závod, kde by mohly zastavovat výlučně pouze spoje sloužící k dojížděcí službě zaměstnanců na směnný provoz do tamějších podniků. Pro obsluhu obce bude sloužit nově vybudovaná zastávka Dýšina, kde by měly naopak zastavovat všechny vlaky.

## 8 Organizační opatření ve veřejné linkové dopravě

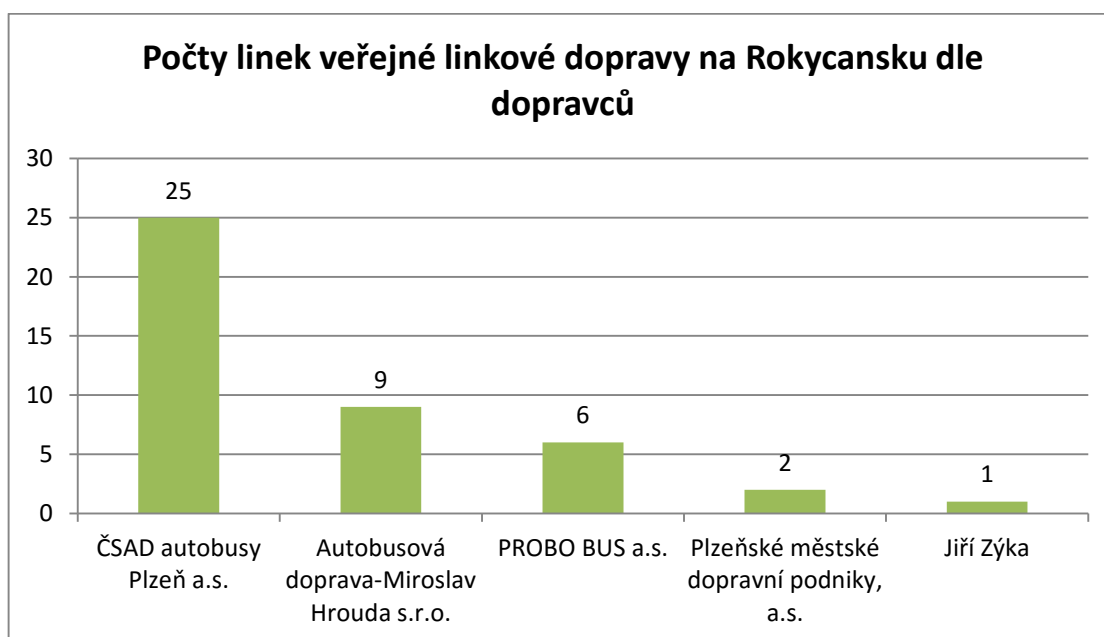
*Přílohy D, E*

Rozsáhlé změny koncepce v železniční dopravě vyvolávají přirozeně nutnost úpravy dopravního řešení ve veřejné linkové dopravě, tj. v oblasti autobusových linek v celém regionu Rokycanska.

K únoru 2016 působilo v oblasti Rokycanska ve veřejné linkové dopravě pět dopravců. Jedná se o následující společnosti:

- Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s. r. o.,
- ČSAD autobusy Plzeň a. s.,
- Jiří Zýka,
- Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.,
- PROBO BUS a. s.

Následující graf 4 zobrazuje rozdělení počtu linek mezi jednotlivé dopravce (zpracováno k datu 27. února 2016):



*Graf 4: Počty linek veřejné linkové dopravy na Rokycansku dle dopravců*

Nejvýznamnějším dopravcem v segmentu veřejné linkové dopravy v regionu je společnost ČSAD autobusy Plzeň a. s. s 25 linkami na území Rokycanska. Druhým nejdůležitějším autobusovým dopravcem je firma Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s. r. o. s devíti linkami v regionu (převaha výkonů především v oblasti Zbizožska, se kterou je dopravce historicky spjat). Tento dopravce zajišťuje zároveň majoritní provoz na MHD Rokycany (linka 475 010, doplněna linkou

470 163 ČSAD autobusy Plzeň a. s. s minimálním rozsahem provozu) a na jedné z nejnovějších linek v regionu 470 570 Rokycany,,aut.nádr – Klabava, která zajišťuje spojení Rokycan a Klabavy ve večerních hodinách náhradou za omezení četnosti jízdy osobního vlaku v podobném čase. Na pomyslné třetí příčce je dopravce PROBO BUS a. s., jehož šest linek přechází především na území Středočeského kraje, a tak se částečně podílí na dopravním propojení mezi Plzeňským a Středočeským krajem. Plzeňské městské dopravní podniky, a. s. zajišťují dopravní obslužnost několika spoji na dvou linkách do obce Bušovice, což je sídlo těsně navazující na oblast bývalého okresu Plzeň-město. Dopravce Jiří Zýka pak zajišťuje provoz na jediné lince v řešeném regionu, a to 470 600 Rokycany – Hrádek – Mirošov – Spálené Poříčí. S tímto dopravcem jsou spojeny dvě spíše negativní zajímavosti – jednak odmítnul zařadit svoji jedinou linku do systému IDP a jednak je doslova pověstný zastaralými jízdními řády na označnicích<sup>27</sup>.

## 8.1 Problémy ve veřejné linkové dopravě Rokycanska

Cílem diplomové práce je snaha řešit především následující problémy ve veřejné linkové dopravě na území regionu Rokycanska:

- zvýšení využití možnosti návazností bus-vlak, jež na Rokycansku sice aplikovány jsou, ale stále v omezené míře,
- řešení souběhů bus-vlak, ale také bus-bus, které lze v regionu také najít,
- nedostatečná (neatraktivní) obsluha vybraných obcí jak z pohledu obecného, ale i tak částí týdne nebo dne (například špatná dopravní obslužnost o víkendech),
- možnosti zlepšení linkového vedení – zrušení vybraných linek a vytvoření nových,
- možnosti aplikace pravidelného, atraktivního a snadno zapamatovatelného intervalu spojů u nejvytíženějších linek v regionu, což dnes na Rokycansku nefunguje téměř vůbec.

I když problémy zmíněné v seznamu výše vyznívají poměrně kriticky, za zhruba poslední rok a půl došlo k dílčím zlepšením, nicméně rezervy jsou stále značné. Tak bylo však částečně činěno i s ohledem na omezenou spolehlivost železniční dopravy během rozsáhlé výlukové činnosti. Posláním této kapitoly je ukázat na vybraných příkladech, že zmíněné problémy skutečně existují.

Návaznosti bus-vlak jsou již dnes v určité míře v regionu Rokycanska využívány (zejména Rokycany a Kařez), ale existují též místa, kde je jejich potenciál poměrně velký, ale využití minimální (Mirošov město, Mýto a u trati 176 Chrást u Plzně – Radnice v případě schopnosti

---

<sup>27</sup> Skutečnost se zastaralými jízdními řády na označnicích je známa samotnému autorovi diplomové práce, jelikož prakticky denně na ně naráží. Poté, co dopravce byl na tento nedostatek upozorněn, jízdní řády sice minimálně na některých zastávkách aktualizoval, ale další pravidelné změny jízdního řádu prakticky zůstaly bez odezvy. Při pasportizaci označnic v oblasti Mirošovska pracovníky společnosti POVED dne 26. února 2016 nebyl nalezen ani na jednom z označnic podléhajících pasportizaci platný jízdní řád dopravce Jiří Zýka linky 470 600.

v budoucnu plnit úlohu páteře dopravní obsluhy a přímé jízdy vlaků z Plzně v tarifních bodech Chrást u Plzně obec, Břasy a Radnice).

Typickým příkladem omezeného využívání návazností je již dnes poměrně velký počet autobusových spojů mezi Rokycany a Plzní (zhruba 20 párů ve dnech školního vyučování a často i v těsných vzájemných shlucích nebo souběžích s vlaky), kdy ještě dokonce v únoru přibyl na lince 470 260 jeden nedělní pár spojů. Ve směru z Plzně je navíc nový nedělní spoj veden v podobné časové poloze s vlakem. Již dnes je tak souběžné vedení autobusových spojů mezi Rokycany a Plzní spíše plýtváním finančních prostředků než jejich účelným využitím, i když časté výluky přináší problémy a i přesto finance vkládané do veřejné linkové dopravy v této relaci by šlo využít jistě lépe (minimálně z pohledu časového rozložení spojení s přihlédnutím na trasy vlaků, ale i s ohledem na počet spojů v relaci, možnost jejich snížení a navázání v Rokycanech na páteřní železniční dopravu). Po dokončení akce Modernizace trati Rokycany – Plzeň a zkrácení jízdní doby spojů železniční dopravy na polovinu až třetinu jízdní doby spojů veřejné linkové dopravy pozbyde vedení jakýchkoli přímých autobusových spojů mezi Rokycany a Plzní smyslu bez jakýchkoli výjimek. V Rokycanech by měly být zajištěny návaznosti vlak-bus.



*Obrázek 21: Autobusové nádraží v Rokycanech, jeden z nejvýznamnějších dopravních uzlů v regionu. V pozadí protibluková stěna oddělující železniční stanici Rokycany, skrz lze naštěstí projít stezkou pro pěší.*

Výše zmíněný problém se netýkal už pouze omezeného počtu návazností mezi vlaky a autobusy, ale také souběhů, na které je upozorněno jako na další slabinu současného systému. Kromě relace

Plzeň – Rokycany lze identifikovat i další příklady, markantní případy lze identifikovat v oblasti Mírošovska a Hrádecka (jihovýchod Rokycanska).

V rozmezí od 14:45 do 14:50 odjíždějí z Rokycan v pracovní dny ve směru do centra města Hrádek<sup>28</sup> hned tři autobusové spoje. Jedná se o spoj 13 linky 470 330 ve směru Borovno, spoj 11 linky 470 050 končící v Hrádku a spoj 11 linky 470 600 do Spáleného Poříčí. Dva spoje jsou tak ve vzájemném souběhu dokonce až do Mírošova. Úzký časový sled spojů byl v minulosti zapříčiněn velkým počtem zaměstnanců v hrádeckých železárnách a průmyslových podnicích se směnným provozem v Rokycanech, kteří je hojně využívali, ale dnes tento problém již není aktuální i s přihlédnutím na rostoucí vliv a oblibu IAD. Jízdní řády se však příliš nepřizpůsobily, přestože je možné výkony využít pro cestující zajímavěji. V této oblasti bychom mohli najít ještě řadu dalších souběhů, a to nejen mezi autobusy navzájem, ale i s vlaky na trati 175 v úseku Rokycany – Příkosice. Problémy souběžných spojů lze však identifikovat i na dalších místech Rokycanska (již zmíněná relace Rokycany – Plzeň, dále Rokycany – Holoubkov apod.). Typickým příkladem relace veřejné linkové dopravy se souběžnými spoji (resp. jejich ne zcela optimálním časovým rozložením), kde jejich úpravou časových poloh by bylo možné dosáhnout pravidelnějšího intervalu bez výrazného navyšování finančních nákladů, je také relace Rokycany – Strašice.

Další zmiňovaný problém se týká nedostatečné dopravní obsluhy vybraných obcí. Zde mezi největšími obcemi můžeme jmenovat Osek (více než tisíc obyvatel), který obsluhuje v neděli jediný pár spojů a v sobotu je tato obec bez jakéhokoli spojení. Situace u sousedních Volduch byla dlouhé roky podobná, dokud nebyly v nedávné minulosti zavedeny nové spoje do průmyslové zóny na okraji obce, které pokračují až do jejího jádra. Jedná se přitom o obce, které mají více než tisíc obyvatel a patří mezi dvanáct nejvýznamnějších sídel Rokycanska. V případě Oseka, kde stále nedošlo ke zlepšení dopravní obslužnosti o víkendech, lze tento problém kvalifikovat jako závažný. Víkendová dopravní obslužnost je však problematická na území celého Plzeňského kraje, jelikož oproti pracovním dnům výkony veřejné linkové dopravy o víkendech jsou zpravidla razantně nižší, v některých oblastech limitně blížící se nule.

Ve výše uvedeném seznamu je možné nalézt též možnosti zlepšení linkového vedení – zrušení vybraných linek a vytvoření nových. Jednou z linek, jejíž vedení v části trasy lze považovat za diskutabilní již v současné době, je linka 470 530 Zvíkovec – Zbiroh – Rokycany – Hrádek. Na obrázku 22 je jízdní řád se znázorněným problematickým úsekem Kařez – Rokycany.

---

<sup>28</sup> Centrem města Hrádek není myšlena oblast zastávky Hrádek, nad záv. umístěné na silnici III/11727 [37], kudy jsou vedeny linky z Rokycan ve směru Dobřív, Strašice a dále do Středočeského kraje (Hořovicko).





Další linka, o jejímž významu lze již dnes polemizovat a po dokončení investiční akce Modernizace trati Rokycany – Plzeň by měl být její význam v současné trase zcela utlumen, je linka 470 230 Volduchy – Bušovice – Plzeň s náhledem jízdního řádu na obrázku 23.

#### 470230 Volduchy-Bušovice-Plzeň

Platí od 13.12.2015 do 10.12.2016

Převahu zajišťuje: ČSAD autobusy Plzeň a.s., V Malé Doubravce 27, 312 78 Plzeň, provozovna Rokycany, tel. 371 722 503, www.csadplzen.cz, csadplzen@csadplzen.cz

1	3	5	7	9	km	TPZ	ITD	2	4	6	8	10	6
...	...	...	...	...	...	042	1	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	042	2	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	042	3	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	042	4	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	042	5	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	042	6	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	042	7	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	042	8	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	9	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	10	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	11	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	12	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	13	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	14	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	15	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	16	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	17	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	18	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	19	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	20	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	21	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	22	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	23	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	24	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	041	25	...	...	...	...	...	...

Obrázek 23: Podoba jízdního řádu linky 470 230 platného v únoru 2016

Na lince kromě spojů v částech trasy linky se nachází v pracovní dny tři, resp. dva páry spojů o prázdninách v trase Volduchy – Plzeň. Jejich jízdní doba mezi plzeňským hlavním nádražím a Volduchami dosahuje téměř 45 minut. Již dnes by s přestupem od vlaku kategorie R nebo Ex v Rokycanech bylo toto spojení zhruba časově stejně náročné. V budoucnu však spojení s přestupem přes Rokycany bude dosažitelné už kolem 30 minut a z tohoto důvodu bude linka 470 230 pro spojení Plzeň – Volduchy nevhodná. Výkony bude žádoucí a oprávněně účelněji uplatnit jinde. Spojení Plzeň – Osek bude s přestupem v Rokycanech možné zajistit za zhruba 25 minut, tudíž ani v tomto ohledu nemá vedení linky přímo z Plzně smysl. K tomu navíc při rychlém a kvalitním železničním spojení v ose Plzeň – Chrást – Radnice je tato linka ve své současné trase odsouzena k zániku, pouze v části trasy Chrást – Bušovice (–Osek) je vhodné zřízení nové linky návazné na páteří železniční dopravu v Chrástu (obsluha Bušovic jak ve směru Plzeň, tak Rokycany).

Příkladem, kde naopak linka chybí, resp. jsou v provozu jednotlivé autobusové spoje bez systémových návazností na rychlou železniční dopravu, je relace Cheznovice – Mýto. Podmínkou existence takových spojů je však návaznost v Mýtě na vlaky ve/ze směru Rokycany a Plzeň (včetně zřízení nové autobusové zastávky v těsné blízkosti železniční zastávky Mýto), což dnes není zajištěno vůbec. Tímto způsobem je možné zajistit spojení Cheznovice – Rokycany do 25 minut po celý den, zatímco přímé spojení autobusem přes Mýto se pohybuje kolem 30 minut (jednotlivé spoje), ale častější spojení přes Strašice vychází na hodnotu kolem 40 minut. V tomto případě je zřetelný potenciál významné časové úspory. Obec Cheznovice patří přitom se 735 obyvateli [33] mezi první patnáctku nejvýznamnějších sídel regionu.

## 8.2 Návrhy organizačních opatření ve veřejné linkové dopravě Rokycanska

*Přílohy D, E*

V předchozí kapitole byly vyjmenovány a na příkladech ukázány jednotlivé problémy ve veřejné linkové dopravě na území Rokycanska. Cílem této kapitoly je problémy řešit, resp. navrhnout organizační opatření v oblasti veřejné linkové dopravy. Směry, kterými se autor diplomové práce při návrhu organizačních opatření ubírá, jsou dva:

- tvorba podrobných jízdních řádů, a to zejména v páteřních relacích (tam, kde nelze zajistit železniční dopravou) a u významných linek, které bezprostředně navazují na železniční dopravu,
- ve zbylých případech popis navrhovaných organizačních opatření,

Jelikož z hlediska linkového vedení autobusových linek je organizace složitější než v případě železniční dopravy (pouhé tři železniční tratě), území Rokycanska lze rozdělit na následující podoblasti, ve kterých bude problematika řešena:

- bezprostřední okolí města Rokycany,
- oblast Hrádecka a Mirošovska,
- oblast Dobřívka a Strašicka
- oblast Radnicka a Břaska,
- oblast Zbirožska,

Je samozřejmé, že zejména páteřní linky mohou procházet více oblastmi, na což bude u jednotlivých podkapitol upozorněno.

Všechny oblasti nicméně spojuje vazba na centrum regionu, a to město Rokycany. Linky jsou zde trasovány na autobusové nádraží, které se nachází v sousedství železniční stanice. Tento fakt lze označit za velmi pozitivní a umožňuje realizovat možnost těsných návazností vlak-bus. V oblasti přednádraží železniční stanice a jeho okolí se obecně nacházejí poměrně rozsáhlé nezastavěné plochy, a to parkoviště těsně před nádražní budou, dále malý park a až vedle něj autobusové nádraží. Přestupující cestující mezi vlakem a autobusem tak vyjdou z podchodu nejprve na parkoviště (resp. minimálně na jeho hranici), následně musí projít parkem a až teprve poté se ocitnou na autobusovém nádraží. Z tohoto důvodu je navrženo přesunout autobusové nádraží blíže k výpravní budově železniční stanice, a to i za cenu zrušení parku (ten stejně povětšinou slouží „nudící se“ mládeži a hned za autobusovým nádražím se nachází nově vybudovaná

důstojná rozlehlá parková plocha) a minimálně i částečného přesunutí parkoviště. Tento návrh si samozřejmě vyžaduje komplexní posouzení projektantem a kvalitní architektonické řešení, které nejsou součástí této diplomové práce, nicméně určitě lze realizovat taková opatření, jež povedou ke zkrácení pěšího přesunu mezi autobusovým nádražím a železniční stanicí. Přesun autobusového nádraží schematicky naznačuje obrázek 24. Přestupní doba mezi autobusy a vlaky by neměla překračovat 5 minut.



Obrázek 24: Znázornění přemístění autobusového nádraží v Rokycanech (mapový podklad [36])

Velká část linkových autobusů vyjíždějících z Rokycan pokračuje na zast. Rokycany, Železná. Vzhledem k tomu, že Rokycany se stanou úplným taktovým uzlem, což značně zvyšuje požadavky na kapacitu, je nutné prodloužit záliv této zastávky tak, aby se do ní vešly tři autobusy standardní délky (cca 12 m jeden autobus, tj. prodloužení nástupní hrany v zálivu na minimálně 40 m). Postačí realizovat ve směru, který je z Rokycan výjezdní, ve směru do centra Rokycan není zastávka tolik vytížená<sup>29</sup>. Takováto zastávka by též měla být vybavena adekvátním informačním systémem.

Součástí diplomové práce je podrobné linkové vedení více než 15 linek včetně návrhu jízdních řádů a využití vozidel. Podrobný popis trasování linek a jejich provozních parametrů jsou součástí přílohy D, jízdní řády lze nalézt v příloze E. V případě, že je řešení pouze nastíněno bez vytvoření

<sup>29</sup> Autobusy ze směru Strašice využívají ve směru do centra Rokycan zastávku Rokycany, Pivovarská.

přesného jízdního řádu, je k nalezení v příloze D. V této průvodní zprávě jsou k dispozici pouze základní popisy a zdůvodnění myšlenek. Zároveň je zde vždy uvedeno, pro které linky je rozpracováno podrobné řešení.

Pro přehlednost jsou linky označeny zcela novými čísly série 2XX (celé licenční číslo by bylo zřejmě ve tvaru 470 2XX) bez jakékoli vazby na současný stav (vzhledem k velkému množství změn oproti současnému stavu).

System veřejné linkové dopravy je založen na třech typech linek:

- **páteřní:** vytváří páteř dopravní obsluhy regionu. Je v provozu především tam, kde páteř dopravy nemůže zajistit železniční doprava. Společně s ní tvoří kostru systému veřejné dopravy v regionu,
- **polopáteřní:** obvykle v částečném souběhu s železničními tratěmi, kde zkracuje souhrnný interval spojů veřejné dopravy. Je však kladen důraz na skutečnost, aby nevznikalo časoprostorově souběžné spojení s drážní dopravou, spoje zpravidla vytvářejí vhodný proklad. Železniční doprava je přitom přirozeně nadřazená,
- **doplňková:** zpravidla určená k obsluze malých obcí, které mají výše uvedené dva typy linek, na které však bezprostředně navazují, primárně však s návaznostmi na páteřní železniční dopravu.

Pro jednoduchou identifikaci typu linky v textu bude dále využíváno uvedeného barevného značení u čísel linek v následujícím textu. Na základě známých časů začátků vyučování na školách na Rokycansku je též snaha krátce zhodnotit navržená řešení z tohoto pohledu, jelikož četnost autobusové dopravy je zpravidla nižší než u dopravy železniční, kde s přihlédnutím na kratší intervaly funguje spojení do škol a za prací téměř automaticky. [39].

### 8.2.1 Bezprostřední okolí města Rokycany

Oblasti byla přidělena číselná série **20X** a **21X**.

Číselnou sérii **20X** je vhodné alokovat pro MHD Rokycany (dnes dvě linky). Autor diplomové práce doporučuje optimalizovat její vedení do třech přehledných linek:

- **201:** obsluha nemocnice,
- **202:** obsluha Jižního předměstí, Rašínova a Plzeňského předměstí,
- **203:** obsluha hřbitova.

U linek **201** a **202** doporučuje autor systémové řešení s maximálním využíváním návaznosti na autobusovém nádraží v Rokycanech (uzly v minutách X.00 a X.30), u linky **203** pak vedení pouze jednotlivých spojů, případně prověření její účelnosti a případné postradatelnosti vůbec. Na zajištění MHD by však mělo postačovat jediné vozidlo. Oproti současnosti je též nutné zkvalitnit pozdně odpolední, večerní a víkendový provoz, což lze dnes označit za významnou slabinu rokycanské MHD.

Linky číselné série **21X** obslouží úzké okolí Rokycan.

Linka **211** Rokycany – Volduchy – Rokycany slouží primárně k obsluze obce Volduchy. Trasování je dvojí, a to buď přes Svojkovice, nebo Osek. Vedení spojů přes Osek je používáno především pro případy, kdy nejede z Rokycan spoj linky **240** (Rokycany – Osek – Břasy – Radnice) a zároveň tak posiluje obsluhu Oseka s více než jedním tisícem obyvatel. V Oseku jako druhotná výhoda při tvorbě systému navíc vznikly ve špičkách vazby na linku **240** do/z oblasti Radnicka (proto jsou posilové spoje ve špičkách vedeny z Rokycan kompromisně zpravidla v X.10, pokud by byly vedeny v X.05, vazba by byla ztracena).

Linka **212** Rokycany – Nevid plně řeší obsluhu obcí Raková, Veselá a Nevid. Oproti současnosti je na území Rokycan přidána zastávka Rokycany, Štáhlavská, jež může sloužit i dopravní obslužnosti vybraných oblastí Rokycan a částečně tak zajistit dopravu po městě.

Linka **213** Rokycany – Litohlavy slouží k obsluze obce Litohlavy. Jak na lince **213**, tak **212** je nově navržen též víkendový provoz, který dnes není realizován. Přitom například Litohlavy mají 499 obyvatel [33], což je již dostatečný počet, aby veřejná doprava fungovala i o víkendech. Obce na lince **212** mají počty obyvatel nižší, nicméně jejich součet a odlehlost oblastí od ostatních možností přepravy veřejnou dopravou jsou pádnými argumenty pro zajištění alespoň minimální víkendové dopravní obsluhy.

Linka **214** Chrást – Osek zajišťuje spojení obcí Bušovice, Smědčice a Vítinky (místní část Oseka) jak s Plzní, tak s Rokycany, ale též případně s Radnickem. Vzhledem k převažující směrovosti obyvatel k Plzni jsou voleny těsné vazby v Chrástu na vlak, v Oseku ve směru Rokycany je vazba volnější (přestupní doba asi 15 minut na linku **240**, výjimečně **211**). Stejně jako na předchozích linkách je zajištěno adekvátní posílení víkendového provozu, který je dnes minimální.

Obsluhu obce Klabava je navrženo řešit výhradně železniční dopravou, jejíž četnost vzhledem k velikosti obce plně postačuje a splňuje navržený standard. Bezto sem zajiždějí pouze dva páry

autobusů pro školní frekvenci a jeden večerní pár spojů vlivem omezení jízdy vlaku 7836<sup>30</sup>. Navržená koncepce železniční dopravy dokáže tyto potřeby plně pokrýt (kromě večerního spoje prakticky již dnes).

Pro linky **211**, **212**, **213** a **214** je rozpracováno podrobné řešení v přílohách D a E. Spoje na čas začátku vyučování od 7.45 do 8.00 v Rokycanech jsou zajištěny. Začátek výuky v ZŠ Volduchy v 7.45 je vyhovující (pouze I. stupeň), začátek výuky v ZŠ Osek je vhodné mírně posunout ze 7.35 na 7.45, případně 7.50 (příjezd spoje ze směru Bušovice 6.58, ze směru Březina v 7.33 a ze směru Volduchy 7.39).

### 8.2.2 Oblast Mirošovska a Hrádecka

Dopravní obslužnost oblasti zajistí linky číselné série **22X**.

Linka **220** Rokycany – Mirošov doplňuje železniční dopravu v uvedené relaci, proto je označena za polopátevní. Vzhledem k frekvenci osobních vlaků postačuje provozování spojů na ní v pracovních dnech.



*Obrázek 25: Zastávka Mirošov, „Jednota“ zažívá svoji „renesanci“ jako zastávka pro autobusy NAD při revitalizaci tratě Rokycany – Příkosice (viz vyvěšené informace o výluce). Za normálního provozu sem zajiždí jediný pár školních spojů.*

Linky **221** a **222** Mirošov – Spálené Poříčí propojují ve variantních trasách Mirošov a Spálené Poříčí, takže kromě zajištění dopravní obslužnosti vybraných vesnic slouží ke spojení

<sup>30</sup> Vlak 7836 Rokycany (22.53) – Plzeň hl.n. (23:20) jede v současnosti zpravidla v pátek a sobotu.

Spálenopoříčska a Rokycanska. Oproti současnému stavu je upuštěno od trasování do Borovna (linka 470 330), protože pro Spálené Poříčí existuje nepopíratelně vyšší potenciál (centrum oblasti mikroregionu na rozdíl od malé obce Borovno s minimálními pracovními příležitostmi a spádovostí na Rokycansko – vedení linky 470 330 do Borovna je ryze historické). Trasa linky **222** je delší, ale vede přes více vesnic bez možnosti jiné alternativní dostupnosti veřejnou dopravou, proto je zde navržen vyšší rozsah spojení včetně provozu též o víkendech na rozdíl od linky **221** (v provozu pouze v pracovní dny), jejíž části kopírují železniční trať 175 (z tohoto důvodu zajíždějí do obce Kornatice pouze vybrané spoje). U linky **222** navíc víkendový provoz dobře reflektuje vznik nové CHKO Brdy, po jejíž hranici vede a zlepšuje tak turistickou dostupnost tohoto území. Zde se do budoucna nabízí i letní posílení provozu za případného využití cyklovleku.

Linka **223** Mirošov – Štítov slouží k obsluze malé obce Štítov a ráno též k návozu školní frekvence do ZŠ Mirošov z místní části Hory u Mirošova (lokálně spíše nazývanou Janov, zastávka Mirošov, „Jednota, viz obrázek výše“<sup>31</sup>). Vzhledem k povaze linky a jejímu značnému kopírování trasy železniční tratě jsou v provozu pouze jednotlivé spoje v pracovní dny, a to u dvou párů spojů pouze v režimu na objednání. Velká část spojů též pouze projíždí zastávkou Příkosice na okraji obce, protože toto sídlo je jinak obsluženo vlakem a spoje mají sloužit výhradně pro přepravu v relaci Mirošov – Štítov<sup>32</sup>.

Podrobné řešení bylo rozpracováno v přílohách D a E u všech linek v oblasti. Časové polohy spojů jsou zároveň optimálně nastaveny k začátku výuky v ZŠ Mirošov v 7.50. Začátek vyučování v ZŠ Hrádek v 8.00 též vyhovuje navrženému řešení. Pro návaznosti bus-vlak je nutné aktivovat autobusovou zastávku u železniční zastávky Mirošov město.

### 8.2.3 Oblast Dobřívka a Strašicka

V oblasti Dobřívka a Strašicka byla k identifikaci linek zvolena číselná série **23X**.

Nejdůležitější je páteřní linka **230** Rokycany – Strašice – Hořovice, která nahrazuje hned několik současných linek v oblasti. Nově garantuje pravidelný interval spojů včetně víkendů a návaznosti na páteřní železniční dopravu jak v Rokycanech, tak Hořovicích.

---

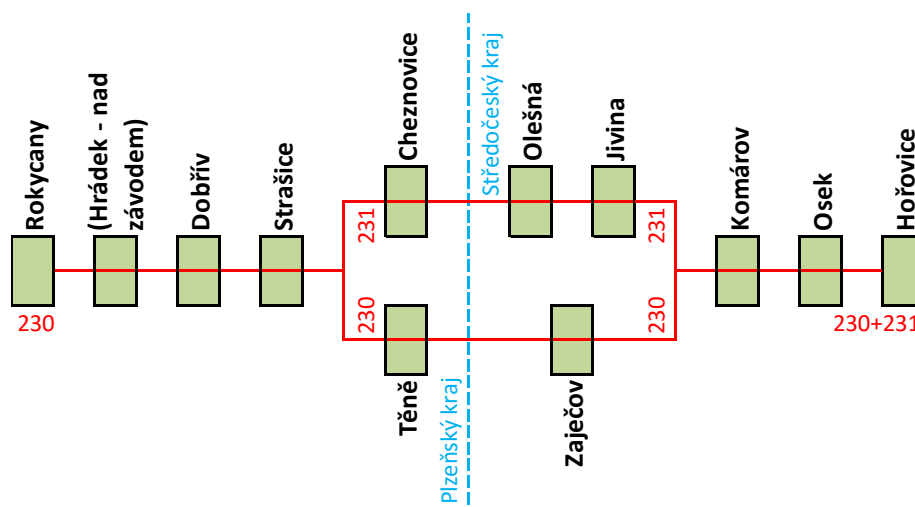
<sup>31</sup> V blízkosti žst. Mirošov. V ranní hodinu bohužel není veden vlak vhodný k návozu školní frekvence do ZŠ Mirošov (začátek vyučování 7:50), proto je veden autobus. Tomu je tak i dnes, jeho zájezd do oblasti nezvyšuje turnusovou potřebu vozidel v oblasti.

<sup>32</sup> Cílem je zamezit objednávkám spojů a i případnému „přebírání“ cestujících z páteřní železniční dopravy v relaci Mirošov – Příkosice, pokud je zrovna k dispozici alternativní spojení vlakem. Nemá smysl, aby spoj na objednávku vyjžděl za účelem spojení do/z Příkosic, když je zajištěno jinak, ale výlučně pouze pro spojení do/ze Štítova.

Ve Strašicích část spojů linky **230** přechází na linku **231** Strašice – Hořovice, která v úseku Strašice – Komárov vede v jiné trase než linka **230**. V hustěji osídlených úsecích Rokycany – Strašice a Komárov – Hořovice jsou tak vedeny všechny autobusové spoje v relaci Rokycany – Hořovice, zatímco v úseku Strašice – Komárov byly vytvořeny s přihlédnutím na řídkší osídlení na hranicích krajů variantní trasy přes Zaječov a Těně (linka **230**) nebo Cheznovice, Olešnou a Jivinu (linka **231**). Základní trasa je navržena přes Zaječov a Těně (linka **230**), a to ze dvou základních důvodů:

- součet obyvatel Těně a Zaječova (zhruba 1 700 obyvatel) převažuje nad součtem obyvatel Cheznovic, Olešné a Jiviny (zhruba 1 350 obyvatel) [33],
- Cheznovice jsou ve vztahu k nejvýznamnějším spádovým sídlům – Plzni a Rokycanům – napojeny na páteřní železniční dopravu linkou **232**, která znamená pro obyvatele této obce výraznou časovou úsporu (viz níže).

Základní myšlenku trasování linek **230** a **231** znázorňuje obrázek 26.



Obrázek 26: Trasování linek 230 a 231 územím

V úseku Cheznovice – Hořovice na lince **231** je zároveň navržen rozsah ve formě tří párů spojů víkendového provozu (zejména kvůli zajištění minimální obsluhy obcí Jivina a Olešná, které se však již nacházejí na území Středočeského kraje).

Dále je u linek **230** a **231** nutné podotknout, že navržené řešení je finální z pohledu Plzeňského kraje. Na území Středočeského kraje mohou být zavedeny ještě jednotlivé spoje (především ještě ke zkvalitnění dopravní obslužnosti obce Zaječov, která má více než jeden tisíc obyvatel). Takto navržené řešení je však uceleným návrhem pro efektivní mezikrajový provoz. V letních měsících vzhledem k blízkosti CHKO Brdy je žádoucí zvážit posílení vybraných spojů o cyklovlek.



Linka **232** Cheznovice – Mýto – Medový Újezd je zcela novým námětem. Prvním jejím účelem je kvalitní spojení Cheznovic s Rokycany a Plzní při realizaci přestupu vlak-bus v Mýtě. Takové spojení dnes zcela chybí, přitom je nejrychlejší alternativou (přímý autobus Cheznovice – Rokycany přes Strašice jede zhruba 40 minut (dnes většina spojů), s přestupem vlak-bus v Mýtě lze spojení realizovat do 25 minut). Proto je v úseku Cheznovice – Mýto navržen též víkendový provoz, jelikož linka nově zajistí nejdůležitější dopravní potřeby obce Cheznovice. V úseku Mýto – Medový Újezd jsou spoje vedeny pouze v pracovních dnech k zajištění dopravní obslužnosti malé obce Medový Újezd (v kategorii do 300 obyvatel), což je druhým účelem linky. V Mýtě jsou opět zajištěny návaznosti ve/ze směru Rokycany. V Mýtě je nutné aktivovat novou autobusovou zastávku v těsné blízkosti železniční zastávky.

Také linka **233** je úplně novým počinem ve veřejné dopravě v oblasti a stejně jako linka předchozí má dva základní účely. Prvním účelem je systémové zajištění dopravního spojení pro malou obec Hůrky (opět kategorie do 300 obyvatel), přičemž návaznostmi v Dobřívě je dosaženo spojení do/z Rokycan a dále. V druhém případě linka zajišťuje spojení v relaci Strašice/Dobřív – Hrádek. Jedná se o spojení nejen za prací (průmyslová zóna Hrádek), ale též do ZŠ Hrádek (v ZŠ Dobřív je pouze I. stupeň).

Stejně jako v předchozí kapitole je zpracováno podrobné řešení pro všechny linky, a to v přílohách D a E včetně nutného přesahu do Středočeského kraje. Výuka v ZŠ Strašice začíná dnes v 7.55. Vzhledem k příjezdu spoje ze směru Těně v 7.53 je vhodný mírný posun začátku na 8.00. U ZŠ Dobřív (pouze I. stupeň) nebyl bohužel nalezen začátek výuky, ale vzhledem k špičkovému intervalu autobusů 30 minut (výjimečně 20 minut) na lince **230** a příjezdu spoje od Hůrek v 7:13 (linka **233**, odsud by měli ideálně děti směřovat do dobřívské ZŠ po aplikaci navržené koncepce) je návoz školáků zabezpečen v tradičních časech začátku školní výuky na Rokycansku. Dojíždějící školáci z Dobříva na II. stupeň ZŠ v Hrádku mají též zajištěno příslušné spojení (opět linka **233**, příjezd do Hrádku zhruba v 7.30).

#### 8.2.4 Oblast Radnicka a Břaska

Veřejné linkové dopravě v oblasti Radnicka byla přiřazena číselná série **24X**.

Linka **240** Rokycany – Radnice zajišťuje kvalitní spojení Radnicka a Břaska s Rokycany. V porovnání se současným stavem jsou odstraněny veškeré zajišťky po trase, aby spojení bylo časově co nejvíce konkurenceschopné IAD. Přirozeně tato linka disponuje též víkendovým provozem.

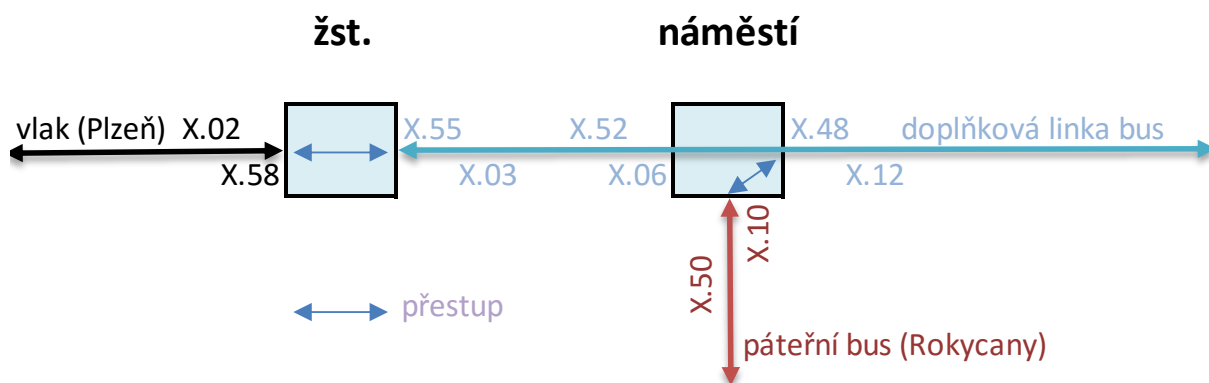
Linka 241 Chrást – Radnice doplňuje ve špičkách pracovních dnů železniční spojení Plzeň – Radnice.

Rozlehlost obce Břasy reflektuje linka 242, jejímž účelem je zajištění dopravní obsluhy jejích místních částí (Kříše, Vranovice a Darová). Rozsah provozu do jednotlivých místních částí je navržen v souladu se standardem z kapitoly 6 (Kříše 234 obyvatel, Vranovice 125 obyvatel a Darová 26 obyvatel [14]).

Obsluhu malých obcí v okolí Radnic (řídce osídlené území) zajistí následující linky:

- 243 Radnice – Přívětice/Skomelno (část trasy dnešní linky 470 280),
- 244 Radnice – Zbiroh (zhruba v trase dnešní linky 470 370),
- 245 Radnice – Němčovice – Liblín (část trasy dnešní linky 470 240),
- 246 Radnice – Vejvanov – Kladruby (zhruba v trase dnešní linky 470 040),
- 247 Radnice – Mlečice – Zvíkovec (část trasy dnešní linky 470 020).

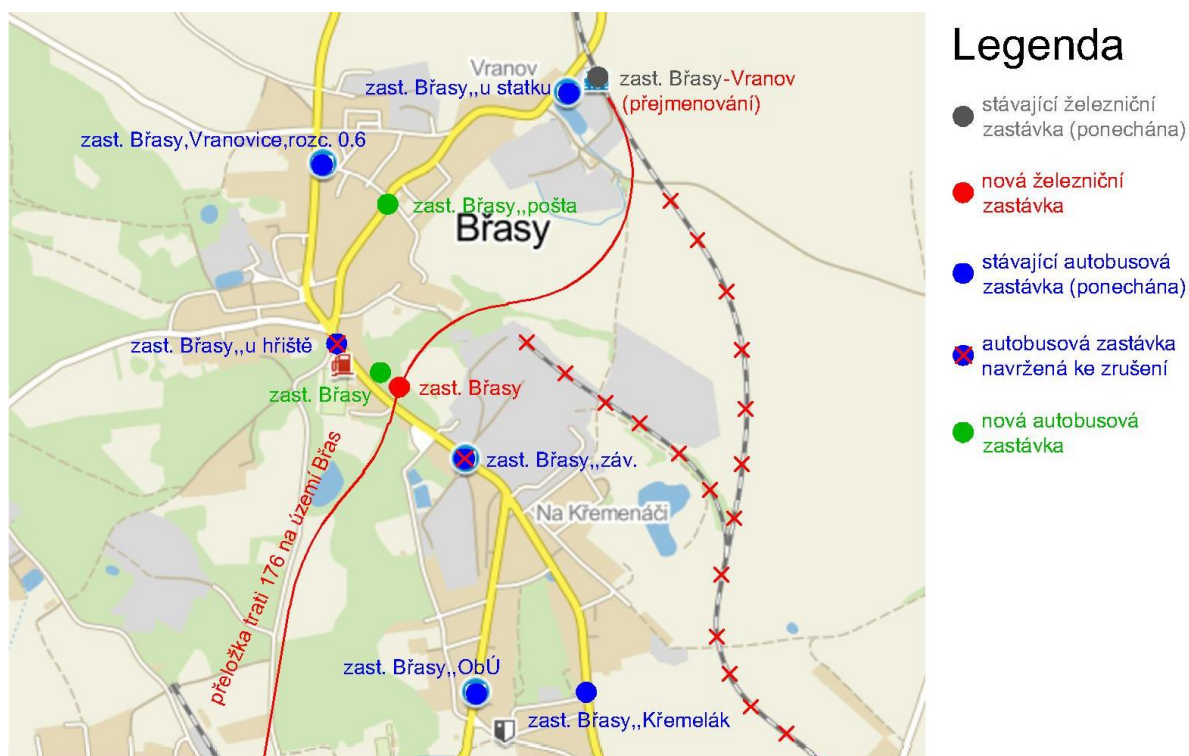
V Radnicích je problematická vzájemná odlehlost železniční stanice (páteřní spojení směr Plzeň) a náměstí (páteřní spojení směr Rokycany), přitom doplňkové linky by měly mít návaznosti na obě alternativy. Přihlédneme-li na konfiguraci taktových uzlů páteřního spojení, nabízí se následující řešení: spoje doplňkových linek přijedou na radnické náměstí krátce před minutou X.50, kdy odjíždí autobus směr Rokycany. Krátce po minutě X.50 budou pokračovat doplňkové linky k železniční stanici, kde je možné realizovat těsný uzel v minutu X.00 (vlak od Plzně příjezd X.58, odjezd X.02). Krátce po minutě X.00 opustí spoje doplňkových autobusových linek železniční stanici, přičemž vyčkají na náměstí autobusového spoje z Rokycan (příjezd v X.10) a budou pokračovat do okolí krátce po minutě X.10. Výhoda takového řešení spočívá i v možnosti rozvozu cestujících z vlaků po městě Radnice, kdy některé jeho části jsou od železniční stanice odlehlejší. Myšlenku znázorňuje obrázek 27.



Obrázek 27: Schéma zajištění přestupních vazeb mezi doplňkovými a páteřními linkami v Radnicích

Společně s realizací tohoto návrhu je nutné alokovat pro stání autobusů dostatečný prostor jak u železniční stanice Radnice, tak na náměstí.

Další krok, který je nutné učinit, je úprava rozmístění vybraných autobusových zastávek v obci Břasy. Problém znázorňuje obrázek 28.



Obrázek 28: Úprava rozmístění zastávek veřejné linkové dopravy v obci Břasy [13]

U nově vzniklé železniční zastávky Břasy v centru obce by vznikl přestupní uzel. Tím by bylo zároveň možné zrušit blízké zastávky Břasy,,u hřiště a Břasy,,záv. Naopak by došlo ještě ke zřízení nové zastávky Břasy,,pošta umístěné v souvislé zástavbě, kde by zastavovaly autobusy linky **240** Rokycany – Radnice a **241** Chrást – Radnice.

Podrobné řešení v přílohách D a E je zpracováno pro linky **240**, **241** a **242**, u ostatních linek je řešení nastíněno. Začátek výuky v ZŠ Radnice je nastaven na 7.50 – vzhledem k předpokládanému příjezdu spojů doplňkových linek krátce před 7.50, které budou školáci k dojížděce do Radnic využívat, se jeví jako komfortní mírný posun začátku výuky na 7.55. V ZŠ Břasy začíná první vyučovací hodina v 7.30. Škola se nachází v těsné blízkosti žst. Stupno. S přihlédnutím na časové polohy spojů vlaků (dojížděka ze širšího okolí s možností přestupu z autobusů v novém uzlu veřejné dopravy Břasy) a autobusů na lince **241** (dojížděka např. z obce Všenice) je možné začátek výuky ponechat.

## 8.2.5 Oblast Zbirožska

Linky primárně zajišťující dopravní obslužnost Zbirožska jsou označeny číselnou sérií **25X**.

Nejdůležitějším spojením pro celou oblast je linka **250** Zbiroh – Kařez – Cekov/Kařízek. Linka zajišťuje vazbu na III. TŽK, a tím rychlou dostupnost Plzně, Rokycan, Prahy a dalších spádových center. V úseku Kařez – Zbiroh jsou spoje vedeny denně, vybrané spoje v pracovních dnech jsou prodlouženy do Kařízku a Cekova za účelem obsluhy těchto malých obcí.

Linku **251** Ejpovice – Rokycany – Mýto – Zbiroh lze označit za víceúčelovou. V první řadě tvoří proklad s vlaky kategorie Os v úseku Rokycany – Mýto. V úseku Ejpovice – Rokycany jsou v provozu pouze jednotlivé spoje za účelem dopravní obsluhy průmyslové zóny u dálnice (delší docházková vzdálenost od žst. Ejpovice). V neposlední řadě je účelem této linky zajištění dostupnosti malých obcí mezi Mýtem a Zbirohem (Těškov, Lhota pod Radčem, Sirá a Plískov). Atypické vyosení ve špičkových časech s odjezdem krátce před uzlem X.30 u většiny spojů z Rokycan má svůj význam jednak k dosažení lepšího prokladu s vlaky v úseku Rokycany – Mýto a jednak z důvodu návaznosti na linku **232** v Mýtě (zajištění spojení Rokycany – Medový Újezd). Důležitá návaznost ve/ze směru Plzeň v Rokycanech je přitom zajištěna. Část spojů (zejména o víkendech a večerních hodinách) je vedena pouze v trase Mýto – Zbiroh s návaznostmi na vlak v Mýtě.

Obsluhu malých obcí na Zbirožsku dále zajistí následující linky, které je žádoucí alespoň částečně oběhově provázat s některými spoji z linek **250** a **251**:

- **252** Zbiroh – Mlečice – Zvíkovec – Chříč (část trasy dnešní linky 470 520),
- **253** Týček – Líšná/Středočeský kraj (části tras dnešních linek 470 510 a 210 034),
- **254** Mlečice – Čilá – Hradiště (zhruba v trase dnešní linky 470 550).

Podrobné řešení v přílohách D a E je zpracováno pro linky **250** a **251**, u ostatních linek je řešení nastíněno. Začátek vyučování v 7.40 v ZŠ Zbiroh je možné zajistit. V ZŠ Mýto dnes začíná výuka v 7.50 – zde v jediném případě navrhuje autor diplomové práce výraznější posun na 8.15. Příjezd autobusu z Medového Újezdu k ZŠ mýto je navržen v 8.06 (linka **232**) a z Těškova v 8.07 (linka **251**). Dále je v oblasti ještě ZŠ Holoubkov se začátkem v 7.55. Sem však nelze očekávat výraznou spádovost z okolních obcí, nicméně minimálně s případnou dojížděnkou ze Svojkovic je řešení kompatibilní (příjezd autobusu v 7.38, linka **251**). Obec Hůrky by pak spádovou školu měla volit v Dobřívě, Hrádku nebo Rokycanech (spojení zajistí linka **233**). Odsud však do Holoubkova ani dnes na začátek vyučování v ZŠ Holoubkov spojení zajištěno není, pouze výrazně dříve.

## 9 Zhodnocení potřeby úprav tarifu IDP v řešené oblasti

Systém IDP je zaveden téměř v celé řešené oblasti, současný stav je znázorněn na obrázku 29. Jedná se o zónový tarif, takže cestující platí určitou částku jízdného za každou projetou zónu, včetně zón výchozích a konečných.



Obrázek 29: Současná působnost systému IDP na Rokycansku (mapový podklad [34])

Nutné je tak učinit integraci malé části severního Radnicka, oblast neosídlené CHKO Brdy pak pouze tehdy, byla-li by sem zavedena veřejná linková doprava (za účelem zlepšení možností turistického ruchu v letní sezoně, návrh veřejné linkové dopravy předpokládá vedení takových linek zatím po okraji této oblasti v zónách 043 Mirošov a 044 Mýto).

Na železnici dochází k významné změně vedení vlaků na trati 176. Při jízdě z Plzně projíždí vlak skrz zóny 001 Plzeň, 041 Chrást a 045 Radnice. I přes nové trasování vlaků Plzeň – Radnice v dílčím úseku Plzeň – Chrást je možné zachovat stávající stav zónování – hraniční zastávky Plzeň-Doubrovka 001/041 a Všenice 041/045.

Linkové vedení bylo sice navrženo jako zcela nové, nicméně protože jednotlivé linky jsou trasovány v drtivé většině případů po pozemních komunikacích již dnes autobusy využívaných, ani zde není nutná změna rozložení jednotlivých zón.

V současnosti má však systém IDP jednu značnou slabinu, která může velmi zkomplikovat přijetí navrženého dopravního řešení obyvateli regionu – neexistuje jednotlivé přestupní jízdné (lze využít pouze předplatné jízdné nahrané na Plzeňské kartě). Jeho existence je přitom pro správnou funkčnost integrovaného dopravního systému podstatná. V tomto kontextu můžeme předpokládat dva scénáře:

1) Jednotlivé přestupní jízdné se podaří včas zavést

Lze očekávat dobrou funkčnost navrženého systému. Je klíčové stanovit přijatelnou výši ceny jízdného za každou projetou zónu. Základní cena za měsíční kupón pro vnější zónu (všechny zóny kromě 001 Plzeň) činí 336 Kč, tudíž při 42 jízdách za měsíc<sup>33</sup> vychází cena za jedno projetí patřičné zóny přesně na 8 Kč. Aby zůstal měsíční kupón zvýhodněn, lze navrhnout základní cenu jednotlivé přestupní jízdenky 10 Kč za každou projetou zónu.

Je nutné přijatelně korigovat i cenu jednotlivého jízdného v zóně 001 Plzeň. Zde měsíční kupón vyjde na 446 Kč – z tohoto hlediska je možné stanovit jednotlivé přestupní jízdné na zhruba 12 Kč až 13 Kč (při 42 jízdách na měsíční kupón 10,62 Kč/jízda). Základní jednotlivé jízdné v MHD Plzeň přitom dnes vyjde na 18 Kč (nepřestupní, platnost jízdenky pouze ve spoji, ve kterém byla označena), za použití Plzeňské karty na 16 Kč (přestupní, platnost 30 minut nebo i déle v případě přímé jízdy bez přestupu).

Cena jízdného 16 Kč, resp. 18 Kč by dle názoru autora diplomové práce neúměrně prodražovala jízdné cestujících z vnějších zón, proto při platbě jednotlivého přestupního jízdného pro zónu 001 by mělo být zohledňováno, zda cestující jede z/do vnějších zón (platila by snížená základní sazba ve výši 12 – 13 Kč za zónu 001) nebo pouze po Plzni (platila by současná výše jízdného v MHD Plzeň s tím, že výhodu mírně levnějšího jízdného při platbě Plzeňskou kartou by bylo možné ponechat, ale i jízdenka za 18 Kč by měla být přestupní)<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> Průměrný měsíc má 21 pracovních dnů.

<sup>34</sup> Základní myšlenkou je zachovat ceny jednotlivých jízdenek MHD Plzeň (ty nejsou nijak vysoké v porovnání s jinými systémy MHD), ale zároveň eliminovat negativní dopady tarifu na cestující z vnějších zón, kteří již poměrně nemalou částku zaplatí za jízdné ve vnějších zónách. MHD v Plzni část z nich možná přitom ani nevyužije, proto byla pro ně navržena snížená sazba za vnitřní zónu 001 Plzeň.

Tyto sazby však mohou být i nadále v MHD Plzeň omezeny na časovou hranici 30 minut (nebo na úsek časově delší pouze v případě užití jediného spoje, jak je v Plzni zvykem) a za delší jízdu by si již cestující připláceli.

2) Jednotlivé přestupní jízdné se nepodaří včas zavést

Jedná se prakticky o dnešní situaci s tím, že navržená dopravně-provozní integrační opatření mohou oproti současnosti v některých relacích znamenat pro cestující přestup navíc<sup>35</sup>, ale velice zvyšují kvalitu veřejné dopravy (cestovní doba, četnost spojení) a dostupnost celé oblasti Rokycanska. Proto není možné jednoduše rezignovat na realizaci dopravně-provozních integračních opatření, i kdyby tarifně nebylo zajištěno maximum (ostatně předplatné časové jízdné již funguje velmi dobře, takže nutnost nalezení řešení lze shledat pouze u jednotlivého přestupního jízdného).

Přestupní vazby jsou přitom zpravidla navrhovány jako těsné. Aby tyto přípojové vazby nemusely být dále časově zatěžovány a veřejná doprava zůstala atraktivní, je nutné přestupujícím cestujícím z autobusu na vlak umožnit v obsazených železničních stanicích nákup jízdenky bez přírážky přímo ve vlaku. Cestující z autobusu bude pro vlakovou čtu snadno identifikovatelný na základě předložení jízdního dokladu ze spoje veřejné linkové dopravy, a to včetně „nulové“ jízdenky<sup>36</sup>.

Přesto je přirozené, že výše navržené řešení by mělo být pouze dočasné a jednotlivé přestupní integrované jízdné musí být co nejdříve zavedeno.

---

<sup>35</sup> Příkladně relace Plzeň – Strašice, kde lze v jízdním řádu nalézt dnes i přímé autobusy. Nově by byl ve všech případech přestup vlak-bus v Rokycanech. Spojení je však navrženo pravidelněji, častěji a navíc se zajímavějšími cestovními dobami, což by mělo být pro uživatele veřejné dopravy jasnými benefity oproti dnešnímu stavu.

<sup>36</sup> Takový cestující bude snadno identifikovatelný díky „nulové“ jízdence i v případě, že v části trasy použije předplatné jízdné IDP a následně by si ve vlaku dokupoval jednotlivou jízdenku pro konečnou část trasy. „Nulovou“ jízdenku již dnes obdrží v autobuse každý cestující využívající předplatné jízdné IDP.

## 10 Vyhodnocení přínosu navržených opatření pro systém IDP

*Příloha D, E, B.16*

Z již předchozích kapitol vyplývá, že navržená především dopravně-provozní integrační opatření by měla znamenat výrazné zkvalitnění dopravní obslužnosti celého regionu. Je plně podpořena páteřní funkce železniční dopravy, na kterou pravidelně navazují jednotlivé regionální autobusové linky. Při konstrukci jízdních řádů byla dodržována snaha, aby byla dosažena minimální četnost obsluhy dle návrhu standardu v kapitole 6. Ve velké části případů navíc nebylo navrženo dosažení pouze minim, ale lepších parametrů. Kvalitní dopravní obslužnost může být významným stimulem regionálního rozvoje v oblasti, jelikož celá oblast je atraktivní jak pro pobytovou funkci (dostatek pracovních příležitostí, lze zajistit dobrou dostupnost krajského města), tak turistickou funkci (rostoucí příležitosti zejména díky nové CHKO Brdy).

Pro regionální dopravu proběhlo přesné vyčíslení počtu potřebných vozidel (tabulka 12).

*Tabulka 12: Srovnání současné a budoucí potřeby vozidel v regionální železniční dopravě*

<b>Trať 170, regionální doprava (elektrická trakce)</b>		<b>Tratě 175 a 176, regionální doprava (nezávislá trakce)</b>	
<b>DNES</b>	<b>NÁVRH</b>	<b>DNES</b>	<b>NÁVRH</b>
3x (363 + Bdmtee <sup>281</sup> + Bdmtee <sup>275</sup> + Bfhpvee <sup>295</sup> )	4x moderní jednotky elektrické trakce, příp. adekvátní vratné soupravy	2x 814+914	5x moderní jednotky nezávislé trakce
1x (242 + 2x Bdt <sup>279</sup> + BDs <sup>450</sup> )		2x 810	
vybrané spoje jednotky nezávislé trakce (844, 814+914)	1 pár spojů moderní motorové jednotky nezávislé trakce	+ záloha	
+ záloha	+ záloha		+ záloha

U elektrické (závislé) trakce nedochází ke změně počtu souprav oproti současnosti, celkem je nutné nasadit čtyři moderní elektrické jednotky, případně adekvátní vratné soupravy. V nezávislé trakci je potřeba o jednu kmenovou motorovou jednotku více, a to především z důvodu výrazného posílení provozu na trati 176 a prodloužení spojů do/z Plzně. Všechny soupravy by měly být schopny využívat rychlostní profil V<sub>130</sub>.

U dálkové dopravy (pouze železnice v relaci Praha – Plzeň – dále) by záležel přesný počet vozidel zejména na dohodě mezi německou a českou stranou, jak budou moci být vozidla jednotlivých zemí využívána (I. přepravní segment). U II. přepravního segmentu je minimální potřeba šesti souprav. Celková minimální potřeba hnacích vozidel (I. + II. přepravní segment) na elektrizovaných úsecích činí dvanáct kusů, tj. šest kusů pro každý segment.

U veřejné linkové dopravy ukazuje potřebné počty vozidel tabulka 13.



Tabulka 13: Potřebné počty autobusů pro realizaci nově navrženého dopravního řešení

Potřebné počty autobusů									
Linka	Počet kmenových autobusů	Linka	Počet kmenových autobusů	Linka	Počet kmenových autobusů	Linka	Počet kmenových autobusů	Linka	Počet kmenových autobusů
211	3	220	1	230	7	240	3	250	2
212		221	2	231		241		251	1
213		222		232	1	242		1	252-254
214	1	223		233	1	243-247	max. 6		

U linek, kde bylo řešení zpracováno až do úrovně podrobného dopravního řešení, jsou stanoveny počty autobusů přesně. V případě linek 243-247 a 252-254 se jedná o odhad potřebného počtu vozidel na základě předpokládaného dopravního modelu (viz příloha D). Tabulka znázorňuje linky, kde jsou vozidla kmenová, ta mohou místy přecházet i na jiné linky, opět viz příloha D (resp. též příloha E).

Celková potřeba činí max. 33 vozidel. Autor diplomové práce bohužel nemá k dispozici přesné oběhy autobusů v současnosti (nemá je bohužel k dispozici ani organizátor veřejné dopravy v oblasti), nicméně na základě odhadu ze studia současných jízdních řádů plyne, že počet nasazených autobusů v oblasti by neměl být rozhodně vyšší oproti současnosti. Ba naopak by mohlo dojít k snížení jejich počtu v řádu jednotek kusů a zvýšení efektivity jejich nasazení. Pravděpodobná úspora počtu autobusů je přitom reálná i v těsném sousedství Plzně, kde je možné díky navrženému dopravnímu řešení na železnici zredukovat výkony veřejné linkové dopravy do Dýšíně a Chrástu.

Díky lepší diferenciaci systému linek (páteřní, polopáteřní a regionální) by mělo být navíc pro méně významné linky možné využití nízkokapacitních vozidel, neboť rozdíly v nákladech mezi malým a větším autobusem bývají též poměrně patrné. Tohoto je dnes dosahováno velmi zřídka a často je možné velký autobus potkat i tam, kde není nutný.

Součástí práce je též přímo základní nastínění využití vozidel. V případě železniční dopravy jsou k dispozici konkrétní oběhy (příloha B.16), u autobusů je u jednotlivých vozidel znázorněno jejich nasazení na jednotlivé spoje v jízdních rádech (příloha E).

## 10.1 Kvalita dopravní obslužnosti v důležitých relacích

Pro významné relace v regionu též bylo vyhodnoceno nově navržené dopravní spojení. Je vždy zhruba zhodnocen rozsah spojení a časová atraktivita (jízdní doby IAD byly získány pomocí výpočtu na webu [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) – obvykle byly voleny body blízko objektů zastávek veřejné dopravy v centrální části obcí).

## Plzeň – Rokycany

Z Plzně do Rokycan je nově navrženo primárně vedení vlaku, po celý den zpravidla dva až tři spoje každou hodinu (vyjma okrajových časů kolem půlnoci) v pravidelných prokladech, zatímco dnes jezdí spoje často i v soubězích (krátký sled vlaků dálkové a regionální dopravy u Plzně je však v současnosti vyvolán požadavkem na jednokolejný provoz v úseku Plzeň hl.n. – Chrást u Plzně). Ve dnech školního vyučování je v současnosti z Plzně do Rokycan vedeno 54 spojů, nově je navrženo vést 50 spojů (v opačném směru stejný počet). K zlepšení dopravní obsluhy však objektivně dochází, jelikož jsou odstraněny veškeré souběhy a nad rámec současné objednávky je dokonce navrženo vedení spojů i po 23. hodině.

Jízdní doba vlaků kategorie R činí 10 minut, v případě vlaků kategorie Os 15 minut. Jízdní doba IAD je 17 minut s využitím dálnice D5, mimo dálnici D5 stoupá na 19 minut – ovšem v případě, že v Plzni nedojde ke kongescím či nenastanou komplikace při parkování. Současné spojení autobusem se pohybuje zhruba kolem 30 minut, proto již dále není navrženo jeho využití v této relaci. Z tohoto pohledu je spojení po železnici atraktivní.

Tabulka 14: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Plzně do Rokycan v den školního vyučování

HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY		HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY	
	DNES	NÁVRH		DNES	NÁVRH
0		53	14	05 07 14 35 45	03 20 43
...			15	00 07 10 14	03 20 43
4	07 33	20	16	07 14 45	03 20 43
5	07 14 15 55	03 20 43	17	07 14 30	03 20 43
6	05 07 14 15 20 56	03 20 43	18	07 14	03 20 43
7	07 15	03 20 43	19	00 07 14	20 43
8	07 14 20	03 20 43	20	07 14	20 43
9	07 10	20 43	21	09	20 43
10	05 07 14	20 43	22	03 25 53	20 43
11	07 40	20 43	23		43
12	07 14	03 20 43	vlak autobus		
13	07 14	03 20 43			

## Rokycany (Plzeň) – Hrádek/Mirošov

Z Rokycan ve směru do centra Hrádku a Mirošova by též spojení měl primárně zajišťovat vlak, doplňkově autobus. Opět je oproti současnosti návrh založen na pravidelných prokladech spojů, což zde umožňuje snížení jejich počtu za prokazatelného zvýšení kvality dopravní obslužnosti území. Ve dnech školního vyučování vyjíždí v současnosti ve směru Hrádek z Rokycan celkem 36 spojů, do Mirošova jich pokračuje 29. Nově je navrženo spojů 30, pokračování do Mirošova stejný počet jako dnes. Ve špičkách jsou vedeny dva spoje za hodinu (vlak by měl zajistit dostatečnou kapacitu), mimo špičku jeden.

Jízdní doba vlaku z Rokycan do Hrádku (Nová Hut') činí 7 minut, do Mirošova města pak zhruba 16 minut. U autobusů je jízdní doba v řádu jednotek minut delší. Spojení s Plzní je v případě Hrádku možné realizovat pravidelně již za 19 minut, do Mirošova města pak 28 – 29 minut (R+Os). Pokud bychom se rozhodli využít IAD, v případě jízdy do Rokycan vychází cesta z Hrádku na 10 minut a z Mirošova na 17 minut. Pokud bychom se vydali z oblasti až do Plzně, z Mirošova začíná doba strávená v autě na 33 minutách a z Hrádku na 27 minutách. Veřejná doprava tak i zde dokáže nabídnout časy srovnatelné či dokonce kratší ve srovnání s IAD.

Tabulka 15: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Mirošova a Hrádku v den školního vyučování

HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY		HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY	
	DNES	NÁVRH		DNES	NÁVRH
1		12	14	30 45 45H 50	05 32
...			15	10 30 52	01 32
4	30	32	16	30	05 32
5	25H 30 55 55 55H	32	17	00 30	01 32
6	30 55H	01 32	18	05 15H 30	05 32
7	15 30	05 32	19	30	32
8	30	05 32	20	30	32
9	00	35	21	30	32
10	30	32	22	30	32
11	35	32	23		
12	15 30 45H	05H 32	vlak autobus		
13	30 40H	01 32			

H - pouze do Hrádku

## Rokycany (Plzeň) – Zbiroh

V případě tohoto spojení je nutné rozlišovat dvě funkce – vlak s přestupem na autobus v Kařeze slouží k rychlému spojení regionu s významnými centry (Rokycany, Plzeň, Praha), zatímco přímý autobus Rokycany – Zbiroh má do značné míry obslužnou funkci pro malá sídla. Z tohoto pohledu nelze tato dvě spojení považovat za úplný souběh, byť v relaci Rokycany – Zbiroh do určité míry vzájemnou konkurenci představují. Nově je proto navrženo posílení spojení vlak+bus – dnes ve dnech školního vyučování najdeme z Rokycan do Zbiroha 14 takových alternativ s rychlým přestupem v Kařeze, nově by bylo nabízeno 28 spojení. Počet přímých autobusů Rokycany – Zbiroh (linka 251) přes malé obce zůstal nezměněn, je však zdůrazněna jejich obslužná funkce, a tak dochází k mírnému prodloužení jejich jízdních dob.

Doba strávená cestováním v prostředcích veřejné hromadné dopravy u spojení vlak+bus s přestupem v Kařeze v relaci Rokycany – Zbiroh začíná na necelých 25 minutách (R+bus), při použití pomalejších spojů (Os+bus) činí zhruba 35 minut. Jízdní doba přímého autobusu na lince 251 se však pohybuje kolem 45 minut (dáno jeho obslužnou funkcí). V relaci Plzeň – Zbiroh s přestupem je pak možné dosáhnout cestovní doby zhruba kolem 35 minut (R+bus), resp. přibližně 50 minut (Os+bus). Při využití dálnice D5 začíná cestovní doba IAD mezi Plzní a Zbirohem na 33 minutách a mezi Rokycany a Zbirohem na 24 minutách, ovšem při jízdě mimo dálnici bude rychle růst. Ukazuje se, že při využití dálkové dopravy (vlaky kategorie R) je spojení časově srovnatelné s IAD, u vlaků kategorie Os je dosažená cestovní doba mírně delší. Z hlediska obsluhy regionu je však výsledek poměrně dobrý, kvalitní dopravní obslužnost je takto zajištěna.

Tabulka 16: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Zbiroha v den školního vyučování

HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY		HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY	
	DNES	NÁVRH		DNES	NÁVRH
0			14	41 55	00 25 32
...			15	05 14 28 41	00 25 32
4		32	16	35 41	00 25 32
5	40	02 25 32	17	41	00 32
6	24 35 41	00 25 32	18	35 41	00 25
7		00 25 32	19	28	00
8	41	00	20	41	00
9		00	21		00
10	10 41	05 32	22	53	00 35
11		00	23		00
12	41	00 25 32	vlak+autobus autobus		
13	10 41	00 25 32			

Přestupní doba pro vyhledání spojení nastavena v Kařeze na max. 15 minut

## Plzeň – Radnice/Břasy

Z Plzně do Radnic a Břas je nově navrženo primárně vést železniční dopravu. Vzhledem k rostoucí poptávce obyvatel po cestování do Plzně je spojení adekvátně posíleno na 23 alternativ v každém směru ve dnech školní výuky (4 spojení ve formě přestupu vlak-bus v Chrástu). Dnes nabízí jízdní řád ve dnech školního vyučování celkem 17 spojů, v současné i navržené variantě pak nepatrné množství spojů začíná/končí v Břasích.

Stávající jízdní doba autobusů mezi Plzní a Radnicemi se pohybuje zhruba mezi 45 – 60 minutami, v případě Břas se zpravidla o 5 – 10 minut zkracuje. Vlak dosahuje podobných výsledků, v porovnání s autobusem však cestující ve většině případů musí absolvovat přestup v Chrástu u Plzně. Nově je navrženo po aplikaci infrastrukturních opatření vedení přímých osobních vlaků Plzeň – Radnice s jízdní dobou pod hranicí těsně 35 minut. Tato jízdní doba je plně srovnatelná s možnostmi IAD, a tak se vlak může stát atraktivním dopravním prostředkem pro velkou část obyvatel Radnicka. Zohledníme-li časté kongesce a problémy s parkováním na území krajského města Plzně, pak je toto tvrzení téměř jisté.

Tabulka 17: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Plzně do Radnic a Břas v den školního vyučování

HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY		HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY	
	DNES	NÁVRH		DNES	NÁVRH
0		06	14	55B	24 46
...			15	00 14	24 46
4			16	15	24
5	14 35B	24 40	17	14	24
6	20	24 40B	18	14 25	24
7	14	24	19	14	24
8		24	20		24
9	40	24	21		24
10		24	22	53	46
11	14 25	24	23		
12		24	vlak vlak+autobus autobus		
13	14	24			

B - pouze do Břas. U autobusů v současnosti hledána pouze přímá spojení (spojení s přestupem v Rokycanech nejsou časově atraktivní).

## Rokycany – Osek/Břasy/Radnice

Mezi Rokycany a Břasy či Radnicemi je navrženo zpřehlednění spojení a i zde určité posílení provozu. Novinkou je však zajištění přímého spojení i o víkendu v pravidelném intervalu 120 minut, zatímco dnes bychom v jízdním řádu našli jediný pár spojů v neděli. Skokového zlepšení dopravní obslužnosti Oseka je docíleno navíc tím, že určitou část spojů v relaci Rokycany – Volduchy není navrženo vést přes menší a navíc ještě vlakem obslužené Svojkovice, ale právě přes Osek. Časový dopad takového kroku pro Volduchy je přitom nulový.

Spojení Rokycany – Břasy/Radnice je nově navrženo tak, aby byly eliminovány různé zajíždky z přímé trasy. Tak je dosažena na silniční infrastruktuře co nejkratší jízdní doba mezi Rokycany a Radnicemi 34 minut, v případě IAD činí 22 minut. V mimošpičkových obdobích by hypoteticky bylo možné uvažovat i s kratší jízdní dobou kolem 30 minut, nicméně jízdní řád byl konstruován taktově a rezerva je vhodná vzhledem ke komfortnímu dosahování přípojových vazeb. Dále je zajímavé porovnat relaci Plzeň – Osek, kdy bude nově možné realizovat tuto cestu již od 25 minut (R+bus). U současného přímého autobusu na lince 470 230, která po dokončení modernizace trati mezi Rokycany a Plzní ztrácí smysl, nalezneme jízdní dobu kolem 40 minut – to je právě základní důvod k jejímu zrušení a účelnějšímu využití finančních prostředků jinde. IAD tuto cestu přitom zvládne už za 20 minut, nedojde-li na trase k dopravním komplikacím.

*Tabulka 18: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Radnic, Břas a Oseka v den školního vyučování*

HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY		HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY	
	DNES	NÁVRH		DNES	NÁVRH
1			14	10 20 50 50B	10S 16B 36
...			15	20	10S 36
4			16	35 40S	10S 36
5	25	10S 36	17		36
6	10B 30 56S	10S 36	18	40	36
7		15S 36	19	40S	35S
8		36	20		36
9		35S	21		35S
10	40	36	22	35	36
11	25S	35S	23		
12	15	36	autobus		
13	00S	10S 36			
S - pouze obsluha Oseka (Břas a Radnic nikoliv)					
B - pouze obsluha Oseka a Břas (Radnic nikoliv)					

## Rokycany (Plzeň) – Volduchy

Spojení z Rokycan do Volduch bylo sice v nedávné minulosti zlepšeno, ale stále není ideální. Poměrně zarážející je především poměrně vysoká četnost spojů mezi 13. a 14. hodinou z Rokycan, zatímco po 15. hodině není veden jediný přímý spoj, až v 16.40. Nově je navrženo logičtější časové rozložení spojů, o víkendu na rozdíl od současnosti pravidelný interval 120 minut.

Jízdní doba autobusu mezi Volduchy a Rokycany se pohybuje kolem 15 minut, jízda autem trvá asi 10 minut. Zhodnocení spojení do krajského města Plzně je zajímavější, s přestupem mezi autobusem a vlakem v Rokycanech bude nově zajištěno toto spojení zhruba za 30 minut. Současná přímá linka 470 230 zmíněná též v předchozí relaci dosahuje hodnoty převyšující 40 minut, což opět ukazuje spíše na její zánik než smysluplný rozvoj (kombinace vlak+bus dokáže nabídnout rychlejší alternativu). Cesta IAD mezi Plzní a Volduchy s využitím dálnice D5 vyjde na 25 minut, takže i v kontextu srovnání s automobilem může být veřejná doprava uživatelsky přijatelná.

Tabulka 19: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Volduch v den školního vyučování

HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY		HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY	
	DNES	NÁVRH		DNES	NÁVRH
1			14	15 55	10 35
...			15	20p	10 35
4			16	40	10 35
5	35	10 35	17	35	35
6	10p 30 56	10 35	18	35	35
7		15 35	19	40	35
8			20		35
9		35	21	35	35
10	10		22	53	40
11	25	35	23		
12	15p	35	autobus		
13	00 35	10 35			

p - přestup v Oseku

## Rokycany (Plzeň) – Dobřív/Strašice

Toto spojení dnes stejně jako vybrané výše uvedené relace vyžaduje poměrně značné disproporce, a tak i zde byl navržen pravidelný interval včetně víkendové dopravní obsluhy (ta zde dnes sice není tak špatná jako v jiných oblastech Rokycanska, ale do základního intervalu 120 minut má poměrně daleko). Ve dnech školního vyučování vyjíždí z Rokycan směr Dobřív 23 spojů, návrh obsahuje posílení na 28 spojů. Mezi 19:35 a 22:10 přitom dnes z Rokycan neodjede jediný spoj, zatímco v některých obdobích až tři spoje za hodinu. Nově je navrženo vést z Rokycan během dne každou hodinu zpravidla jeden až dva spoje, výjimečně tři.

Jízdní doba autobusu Rokycany – Dobřív činí zhruba 15 minut, v případě Strašic je přibližně dvojnásobná kolem 30 minut. V případě IAD vychází odhad na 13 minut v případě Dobřiva a 22 minut u Strašic. U veřejné hromadné dopravy si u cesty do Plzně dle nového návrhu (kombinace vlak+bus) můžeme připočítat asi 15 minut, tj. spojení Plzeň – Dobřív asi od 30 minut a Plzeň – Strašice asi za 45 minut. Přímé autobusy Plzeň – Strašice v dnešních podmínkách přitom dosahují obvykle jízdních dob kolem 50 – 60 minut u rychlejších spojů, takže i zde je patrná úspora času i přes nastavení přestupu v Rokycanech. Cesta autem Plzeň – Strašice s využitím dálnice D5 vyjde na asi 35 minut, při jejím nepoužití je však její časová délka výrazně roste.

Tabulka 20: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Dobřiva a Strašic v den školního vyučování

HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY		HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY	
	DNES	NÁVRH		DNES	NÁVRH
1		15	14	40 55	05 35 55
...			15	31 45	15 35
4			16	35	05 35
5	25 55	05 35	17	17	05 35
6	25 33 55	05 35	18	15	05 35
7	15D	05 35	19	35	35
8	40	35	20		35
9	45	35	21		35
10	34	35	22	10 53	35
11	40	35	23		
12	40	35	autobus		
13	40D 55	05 35			

D - pouze do Dobřiva



## Rokycany (Plzeň) – Holoubkov/Mýto

V relaci Rokycany – Holoubkov/Mýto již dnes do značné míry operuje vlak, a i díky tomu je zajištěno ve srovnání s jinými oblastmi poměrně kvalitní víkendové spojení v intervalu 120 minut. Vlak je navržen jako páteř dopravní obsluhy, autobusy jako doplňkové a jsou eliminovány souběhy. Ve dnech školního vyučování tak mezi Rokycany a Holoubkovem přibyl oproti současnosti jediný spoj (navýšení z 28 spojů na 29 spojů z Rokycan do Holoubkova), přičemž dochází k prokazatelně lepšímu rozložení nabídky spojů během dne. V případě autobusů byla zachována jediná linka (251) na rozdíl od současného zmatečného vedení několika linek.

Jízdní doby mezi Rokycany a Holoubkovem/Mýtem se prakticky neliší od současných (jsou použity tytéž pozemní komunikace, potažmo železnice, akorát u vybraných autobusových spojů je eliminována zastávka do/z Volduch). Spojení Plzeň – Mýto s využitím IAD a dálnice D5 překračuje mírně hranici 20 minut, v případě využití přímého vlaku (Os) půjde cestu absolvovat do 30 minut, což je stále akceptovatelné (opět je nutné uvážit případné problémy s parkováním a kongescemi v Plzni).

Tabulka 21: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Mýta a Holoubkova v den školního vyučování

HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY		HOD.	MINUTOVÉ ODJEZDY	
	DNES	NÁVRH		DNES	NÁVRH
1			14	41 55	00 25
...			15	05H 05 10 14H 41	00 25
4			16	35 41	00 25
5	35 40H	02 25	17	41	00
6	20 24 35H 41 50H	00 25	18	35 41	00 25
7		00 25	19		00
8	41	00	20	41	00
9		00	21		00
10	10 41	05	22	53	00 35
11		00	23	20	00
12	41	00 25	vlak autobus		
13	10 41	00 25			

H - pouze do Holoubkova

## 11 Závěr

Diplomová práce obsahuje především návrh dopravně-provozních integračních opatření, která významně zkvalitňují nejen dopravní obslužnost celého regionu Rokycanska, ale též maximalizují využití železnice v oblasti jako páteře jeho dopravní obsluhy.

Na začátku práce nalezne čtenář krátké představení regionu včetně historických zajímavostí. Dále jsou analyzovány přepravní vztahy v regionu a vývoj jeho dopravní obsluhy. Návrhová část je započata stanovením priorit v návrhu opatření ve veřejné hromadné dopravě, kde je vytvořen jednoduchý standard četnosti dopravní obsluhy území.

V případě trati 170 (Praha –) Beroun – Plzeň je nejen navrženo a odůvodněno adekvátní posílení dálkové, ale též regionální dopravy. Vhodnost těchto kroků přímo vyplývá ze současných modernizačních prací, kdy snad již v řádu jednotek let dojde k dokončení investiční akce Modernizace trati Rokycany – Plzeň, což má přímý pozitivní dopad na možnosti nejen regionální, ale též dálkové dopravy.

U trati 175 Rokycany – Nezvěstice probíhá v současnosti revitalizace, a tak v diplomové práci je též patrná snaha o vyšší využití kvalitnější infrastruktury.

Trati 176 Chrást u Plzně – Radnice je věnována největší pozornost, jelikož za současných a v blízké budoucnosti platných podmínek nedokáže uspokojivě zajistit páteř dopravní obsluhy v dané části regionu. Jsou navržena taková infrastrukturní a organizační opatření, která by měla posílit její význam. Kromě přeložky v obci Břasy (vedení skrz centrum obce a odstranění úvrati ve Stupně) je klíčové zkrácení jízdních dob a přímé napojení na Plzeň (opět odstranění další úvrati v Chrástu/Ejpvovicích), kam směřuje nejen za prací a do škol většina obyvatel z regionu a jejich počty neustále rostou.

Důležitost železniční dopravy v oblasti podtrhuje řešení, které bylo navrženo v případě veřejné linkové dopravy. Ta je koncipována jako plně návazná na páteřní železniční dopravu včetně jejího adekvátního posílení tam, kde dopravní obslužnost vykazuje nedostatky.

V závěrečné části práce je pak k dispozici nejen zhodnocení potřeb úpravy tarifu IDP, ale též celkové vyhodnocení. Jasně jsou stanoveny počty potřebných vozidel a dopady nových návrhů pro cestující. U většiny důležitých relací dojde ke zkrácení cestovních dob alespoň na hranici možností IAD (někdy i k jejímu prolomení), což je dobrým předpokladem pro funkčnost systému.

Průvodní zprávu doplňuje značné množství separátních příloh např. ve formě jízdních řádů, představení jednotlivých linek, oběhů vozidel, analýz přepravních proudů a dalších materiálů.

Autor si je plně vědom toho, že jím navržené dopravní řešení obsahuje na mnohých místech zvýšení počtu spojů, což obvykle přináší rostoucí finanční náklady na zajištění dopravní obslužnosti. Nicméně zkušenosti jasně ukazují, že kvalitní dopravní obslužnost nelze zajistit bez dostatečného finančního rámce. Je tak věcí státní správy (MD ČR, kraje, obce), aby našla za tímto účelem dostatečné finanční prostředky či dosáhla přijatelného kompromisu. Na druhou stranou je místy v diplomové práci jasně ukázáno, že je možné zajistit mnohem efektivnější využití financí v oblasti veřejné dopravy i bez jejich navýšení. Dílčí zlepšení je tak možné realizovat prakticky zadarmo, bude-li místy zamezeno zbytečnému plýtvání veřejných peněz.

Předložená diplomová práce je dle názoru jejího autora ukázkou, jak by mohla v horizontu jednotek let vypadat ideální dopravní obslužnost Rokycanska. Jen v případě trati 176 bude dosažení navržených infrastrukturních opatření obtížné, jelikož zatím neexistuje bohužel dostatečná vůle a zájem o provedení tak výrazných infrastrukturních opatření, která jsou v diplomové práci zmíněna. Snad však jednou přijde přívětivější doba, kdy budou moci být naplněna.



*Obrázek 30: Západ slunce a čerstvě revitalizovaná trať s propustkem u rybníku Pohodák v Příkosicích*

## 12 Seznam tabulek

Tabulka 1: Počty obyvatel v obcích na Rokycansku [33] .....	14
Tabulka 2: Informace o největších sídlech Rokycanska .....	20
Tabulka 3: Nejvýznamnější meziregionální přepravní vztahy [13], [23], [24].....	23
Tabulka 4: Dojíždka a vyjíždka v rámci tratě 170 v řešeném území u nejvýznamnějších spádových center [23], [24] .....	26
Tabulka 5: Dojíždka a vyjíždka v rámci tratě 175 v řešeném území u nejvýznamnějších spádových center [23], [24] .....	26
Tabulka 6: Dojíždka a vyjíždka v rámci tratě 176 v řešeném území u nejvýznamnějších spádových center [23], [24] .....	27
Tabulka 7: Návrh standardu minimální četnosti dopravní obslužnosti ve vztahu k jádrovým částem obcí .....	41
Tabulka 8: Příklady vybraných obcí s docházkovou vzdáleností do 3 km z jádra obce k tarifním bodům na železnici .....	43
Tabulka 9: Možný dopravní model (výřez z KJR) Plzeň – Radnice při aplikaci varianty 4).....	57
Tabulka 10: Návrh rychlostního profilu $V_{130}$ v trat'ovém úseku Dýšina-závod – Radnice.....	63
Tabulka 11: Jízdní doby spočtené programem Dynamika v trat'ovém úseku Dýšina-závod – Radnice po aplikaci infrastrukturních opatření.....	64
Tabulka 12: Srovnání současné a budoucí potřeby vozidel v regionální železniční dopravě .....	86
Tabulka 13: Potřebné počty autobusů pro realizaci nově navrženého dopravního řešení .....	87
Tabulka 14: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Plzně do Rokycan v den školního vyučování .....	88
Tabulka 15: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Mirošova a Hrádku v den školního vyučování.....	89
Tabulka 16: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Zbiroha v den školního vyučování .....	90
Tabulka 17: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Plzně do Radnic a Břas v den školního vyučování .....	91
Tabulka 18: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Radnic, Břas a Oseka v den školního vyučování .....	92

Tabulka 19: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Volduch v den školního vyučování .....	93
Tabulka 20: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Dobříva a Strašic v den školního vyučování.....	94
Tabulka 21: Porovnání současného a navrženého stavu rozložení spojů z Rokycan do Mýta a Holoubkova v den školního vyučování .....	95

## 13 Seznam grafů

Graf 1: Porovnání dojížděky do Rokycan z nejlidnatějších sídel na Rokycansku v letech 2001 a 2011 [13], [23], [24] .....	22
Graf 2: Porovnání dojížděky do Plzně z nejlidnatějších sídel na Rokycansku v letech 2001 a 2011[13], [23], [24] .....	24
Graf 3: Porovnání dojížděky do Prahy z nejlidnatějších sídel na Rokycansku v letech 2001 a 2011 [23], [24].....	25
Graf 4: Počty linek veřejné linkové dopravy na Rokycansku dle dopravců .....	66

## 14 Seznam obrázků

Obrázek 1: Vymezení oblasti Rokycanska včetně nově získaného území části CHKO Brdy (od 1. 1. 2016, mapový podklad [36]).....	11
Obrázek 2: Geografická poloha dvanácti nejlidnatějších sídel v rámci řešeného regionu se znázorněním vzdušné vzdálenosti od Rokycan.....	12
Obrázek 3: Historická fotografie elektrické úzkokolejné průmyslové drážky v Břasích [16] .....	16
Obrázek 4: Historická fotografie dodnes sloužící výpravní budovy v Rokycanech z doby těsně po jejím dokončení [15] .....	17
Obrázek 5: Síť lesních drážek v Brdech funkčních během II. světové války [15] .....	17
Obrázek 6: Stržený most přes řeku Úslavu na trati 175 při povodních v srpnu 2002.....	18
Obrázek 7: Přepravní proudy cestujících v regionální železniční dopravě dle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje (rok 2013), zeleně pracovní den, modře víkendy .....	28
Obrázek 8: Vlak SuperCity Pendolino projíždí žst. Rokycany v červnu 2014.....	32
Obrázek 9: Jízdní řady z roku 1944 v období II. světové války pro tratě Rokycany – Nezvěstice a Chrást u Plzně – Radnice [22] .....	33
Obrázek 10: Motorová jednotka v popředí zrekonstruované výpravní budovy žst. Radnice .....	35
Obrázek 11: Jízdní řád autobusové linky 03041 Rokycany – Strašice – Mýto – Rokycany z období léta 1954 [2].....	37
Obrázek 12: Jízdní řád autobusové linky 11641 Praha – Plzeň – Bor – Tachov z období let 2001/2002 [5] .....	39
Obrázek 13: Jízdní řád autobusové linky 350 420 Pelhřimov – Tábor – Plzeň z období let 2001/2002 [4] .....	40
Obrázek 14: Železniční stanice Rokycany s historickým motorovým vozem M 131.1 .....	46
Obrázek 15: Plánovaný stav železniční infrastruktury mezi Plzní a Ejpovicemi po dokončení akce Modernizace trati Rokycany – Plzeň [13].....	47
Obrázek 16: Schéma vedení jednotlivých segmentů vlaků dálkové dopravy.....	49
Obrázek 17: Setkání osobních vlaků Plzeň hl.n. – Zdice a Chrást u Plzně – Radnice v železniční stanici Chrást u Plzně. Dle současného stavu příprav GVD 2016/17 bude GVD 2015/16 možná posledním obdobím, kdy bude možné mezi Plzní a Zdicemi potkat v pravidelném turnusu lokomotivy řady 242.....	51

Obrázek 18: Setkání osobních vlaků provozních ramen Rokycany – Příkosice (motorová jednotka 814+914) a Příkosice – Nezvěstice (motorový vůz řady 810) v žst. Příkosice.....	53
Obrázek 19: Základní schéma úpravy trasování trati 176 přes obec Břasy [13] .....	55
Obrázek 20: Základní schéma úprav v oblasti Ejpovic, Dýšíné a Chrástu v případě realizace varianty 5).....	59
Obrázek 21: Autobusové nádraží v Rokycanech, jeden z nejvýznamnějších dopravních uzlů v regionu. V pozadí protihluková stěna oddělující železniční stanici Rokycany, skrz lze naštěstí projít stezkou pro pěší.....	68
Obrázek 22: Podoba jízdního řádu linky 470 530 platného v únoru 2016 s vyznačením problémového úseku .....	70
Obrázek 23: Podoba jízdního řádu linky 470 230 platného v únoru 2016.....	71
Obrázek 24: Znázornění přemístění autobusového nádraží v Rokycanech (mapový podklad [36]) .....	73
Obrázek 25: Zastávka Mirošov „Jednota zažívá svoji „renesanci“ jako zastávka pro autobusy NAD při revitalizaci tratě Rokycany – Příkosice (viz vyvěšené informace o výluce). Za normálního provozu sem zajíždí jediný pár školních spojů. ....	76
Obrázek 26: Trasování linek 230 a 231 územím .....	78
Obrázek 27: Schéma zajištění přestupních vazeb mezi doplňkovými a páteřními linkami v Radnicích.....	80
Obrázek 28: Úprava rozmístění zastávek veřejné linkové dopravy v obci Břasy [13] .....	81
Obrázek 29: Současná působnost systému IDP na Rokycansku (mapový podklad [34]).....	83
Obrázek 30: Západ slunce a čerstvě revitalizovaná trať s propustkem u rybníku Pohodák v Příkosicích.....	97



## 15 Seznam příloh

Příloha A: Analýza dojížděky a vyjížděky v rámci vybraných sídel v regionu

Příloha B: Technologie a další výstupy návrhů v oblasti železniční dopravy

Příloha C: Varianty řešení úseku Ejpovice-západ – Chrást u Plzně obec

Příloha D: Charakteristiky linek veřejné linkové dopravy

Příloha E: Jízdní řády linek veřejné linkové dopravy

Příloha F: Vybrané fotografie revitalizace železniční trati Rokycany – Příkosice

Obsahy jednotlivých příloh jsou přímo jejich součástí, je-li to účelné. Případné mapové podklady jsou užity z webu [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz).

## 16 Použité zdroje a programové vybavení

### 16.1 Literatura, přednášky a další neinternetové zdroje

- [1] BAUDYŠ, Karel. *Časové prvky JŘ. Systémové jízdní doby: Technologie železniční dopravy*. Praha, 2014.
- [2] ČSAD: *Jízdní řád autobusových tratí kraje Plzeň. Léto 1954*.
- [3] ČSAD: *Jízdní řád autobusových tratí kraje Plzeň. Zima 1956-7*.
- [4] ČSAD autobusy Plzeň a. s.: *Jízdní řád autobusových linek veřejné dopravy 2001 – 2002. Plzeňský a Karlovarský kraj*.
- [5] ČSAD národní podnik Plzeň: *Jízdní řád 1982/1983. Západočeský kraj*.
- [6] ČSN 73 4959. *Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a zkušebnictví, 2009.
- [7] ČSN 73 6360-1. *Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a zkušebnictví, 2008.
- [8] FUKSA, David. *Modelový GVD Praha - Plzeň, var. F1, F2 (1. etapa)*. SUDOP Praha, 2013.
- [9] KARTOGRAFIE PRAHA. Česká republika: Sešitový atlas pro základní školy a víceletá gymnázia. Praha: Kartografie Praha, 2006. ISBN 978-80-7011-870-2.
- [10] MARADA, Miroslav. *Sociogeografická regionalizace Česka: Geografie dopravních systémů*. Praha, 2014.
- [11] PÖSCHL, David. *Revitalizace trati Rokycany - Nezvěstice: Návrhový GVD, var. E*. Metroprojekt Praha, verze 9/2014.
- [12] PURKART, Pavel. *Koncepce a stav osobní dopravy na železniční trati 175 Rokycany - Nezvěstice*. Rokycany, 2011. Seminární práce. Gymnázium a SOŠ Rokycany. Vedoucí práce Mgr. Stanislava Špitálníkové.
- [13] PURKART, Pavel. *Železnice jako páteř dopravní služby Rokycanska*. Praha, 2014. Bakalářská práce. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní. Vedoucí práce Ing. Tomáš Javořík.
- [14] *Statistický lexikon obcí České republiky 2013: podle správního rozdělení k 1.1.2013 a výsledků sčítání lidu, domů a bytů k 26. březnu 2011*. Praha: Český statistický úřad, 2013. ISBN 978-80-250-2394-5
- [15] SVOBODA, Jiří. *120 let místní dráhy Rokycany - Nezvěstice*. Rokycany: Lokálka Group, 2002.
- [16] SVOBODA, Jiří. *Stopou radnické lokálky*. Rokycany: Lokálka Group, 1994.
- [17] SŽDC, s. o.: *Knižní jízdní řády (roky 2002 až 2016)*.

- [18] SŽDC, s. o.: *Nákresné jízdní řády* (pro řešení území a úzce související, různé verze pro období první poloviny platnosti jízdního řádu 2015/2016).
- [19] SŽDC, s. o.: *Nákresné přehledy železničního svršku* (pro řešení území, stav k 7/2014).

## 16.2 Internetové zdroje

- [20] Aktualizovaný Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 - 2016. PLZEŇSKÝ KRAJ. *Plzeňský kraj: nejlepší místo pro život* [online]. Plzeň, 2015 [cit. 2016-03-20]. Dostupné z: <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/plan-dopravni-obslužnosti-plzenskeho-kraje-na-leta-2012-2016>
- [21] BORGERS. Borgers.cz [online]. Česká republika, 2016 [cit. 2016-03-10]. Dostupné z: <http://borgers.cz/>
- [22] Deutsches Kursbuch - Jahresfahrplan 1944/45 [online]. Německo [cit. 2016-04-16]. Dostupné z: <http://pkjs.de/bahn/Kursbuch1944/Kursbuchtitel.html>
- [23] Dojíždka do zaměstnání a škol. ČSÚ v Plzni. *ČSÚ v Plzni* [online]. Plzeň, 2015 [cit. 2016-03-27]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xp/dojizdka-do-zamestnani-a-skol>
- [24] Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Plzeňský kraj - 2011. ČSÚ v Plzni. *ČSÚ v Plzni* [online]. Plzeň, 2013 [cit. 2016-03-27]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-plzensky-kraj-2011-ihaooolobt>
- [25] Elektronický portál územních samospráv ePUSA [online]. © 2003-2016 [cit. 2016-03-06]. Dostupné z: <http://www.epusa.cz>
- [26] IDOS - výkony [online]. 2016 [cit. 2016-03-22]. Dostupné z: <http://vykony.idos.cz/Login.aspx>
- [27] Jízdní řád ČSD 1981/1982. *Jízdní řády ČD a ČSD* [online]. ©2007-2016 [cit. 2016-04-16]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-1981-1982>
- [28] Koncepce dopravy Plzeňského kraje. [cit. 2016-04-29]. Vybrané verze dostupné z: <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/kategorie/doprava>
- [29] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, CHAPS spol. s.r.o. Celostátní informační systém o jízdních řádech [online]. 2016 [cit. 2016-02-26]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/>
- [30] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy: zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012 – 2016 [online]. 2011 [cit. 2016-03-06]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/90D75F36-3966-4555-8115-F19BE04DED54/0/MaterialProPMDPlanDopravniObsluhyUzemi.pdf>

- [31] Motorový vůz řady 843, souprava 843+043+943. *Atlas lokomotiv* [online]. Česká republika: David Švestka, © 2014-2016 [cit. 2016-03-13]. Dostupné z: <http://www.atlaslokomotiv.net/loko-843.html>
- [32] Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2012 až 2016. *Portál Jihomoravského kraje* [online]. Brno, 2016 [cit. 2016-03-27]. Dostupné z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=293882&TypeID=2>
- [33] Počty obyvatel v obcích. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. © 2016 [cit. 2016-03-14]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/statistiky-pocty-obyvatel-v-obcich.aspx>
- [34] POVED s. r. o. *POVED: Plzeňský organizátor veřejné dopravy* [online]. © 2016 [cit. 2016-03-25]. Dostupné z: <http://www.poved.cz>
- [35] Prezentace výsledků sčítání dopravy 2010. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. Praha [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- [36] SEZNAM.CZ, a. s. *Mapy.cz* [online]. © 2016 [cit. 2016-04-01]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz>
- [37] Silniční a dálniční síť ČR. *ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Silniční a dálniční síť ČR* [online]. 1. 7. 2015 [cit. 2016-03-13]. Dostupné z: [http://geoportal.jsdi.cz/flexviewers/Silnicni\\_a\\_dalnicni\\_sit\\_CR/](http://geoportal.jsdi.cz/flexviewers/Silnicni_a_dalnicni_sit_CR/)
- [38] Studie zlepšení infrastruktury na regionálních železničních tratích. *PLZEŇSKÝ KRAJ. Plzeňský kraj - nejlepší místo pro život* [online]. Plzeň, 2012 [cit. 2016-03-13]. Dostupné z: <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/studie-zlepseni-infrastruktury-na-regionalnich-zeleznicnich-tratich>
- [39] Stránky vybraných základních a středních škol v oblasti
- [40] Uzavřené obchodní smlouvy. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. Praha, 2016 [cit. 2016-03-27]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/smlouvy.html>
- [41] Vyhláška o jízdních řádech veřejné linkové dopravy – č. 122/2014 Sb. – Aktuální znění [online]. [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-122>
- [42] Zákon o hranicích vojenských újezdů – č. 15/2015 Sb. – Aktuální znění [online]. [cit. 2016-03-06]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-15>
- [43] Zákon o silniční dopravě – č. 111/1994 Sb. – Aktuální znění [online]. [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>
- [44] Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících – č. 194/2010 Sb. – Aktuální znění [online]. [cit. 2016-03-13]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>

## 16.3 Použitý software

Při zpracování práce byl využíván výhradně následující software:

- Adobe Reader XI a DC,
- AutoCAD 2014 a 2015,
- Dynamika 1.7,
- Malování,
- Microsoft Office 2010 (Word, Excel, Picture Manager),
- Microsoft Office 2016 (Word, Excel, PowerPoint),
- Ultra PDF Merger 1.3.



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

---

**Fakulta dopravní  
Ústav dopravních systémů**

**Posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska  
Increasing of Railways Importance for Transport Service in Rokycany  
Region**

**Příloha A: Analýza dojížd'ky a vyjížd'ky v rámci vybraných  
sídel v regionu**

Diplomová práce

Vedoucí práce: Ing. Tomáš Javořík

**Bc. Pavel Purkart**

---

Praha 2016

## Obsah

Příloha A.1	Dojíždka a vyjíždka mezi nejlidnatějšími sídly Rokycanska navzájem dle SLDB 2001....	A3
Příloha A.2	Dojíždka a vyjíždka mezi nejlidnatějšími sídly Rokycanska navzájem dle SLDB 2011....	A4
Příloha A.3	Absolutní rozdíl dojíždky a vyjíždky mezi roky 2001 a 2011 (dle SLDB 2001 a SLDB 2011) mezi nejlidnatějšími sídly Rokycanska navzájem .....	A5

## Příloha A

## Příloha A.1 Dojíždka a vyjíždka mezi nejlidnatějšími sídly Rokycanska navzájem dle SLDB 2001

	Volduchy	Osek	Dobřív	Holoubkov	Mýto	Radnice	Břasy	Mirošov	Strašice	Zbiroh	Hrádek	Rokycany	Vyjíždka celkem
Rokycany	15	47	18	110	25	11	10	68	40	21	384		<b>749</b>
Hrádek				11				78				284	<b>373</b>
Zbiroh				25								44	<b>69</b>
Strašice			11	18				25		10	78	221	<b>363</b>
Mirošov			12	12							144	164	<b>332</b>
Břasy		28				34					13	182	<b>257</b>
Radnice		15					37			14	16	129	<b>211</b>
Mýto				59						20	26	169	<b>274</b>
Holoubkov					25				15	18	22	226	<b>306</b>
Dobřív								31	20		132	120	<b>303</b>
Osek				19							24	212	<b>255</b>
Volduchy		30		21							18	187	<b>256</b>
Dojíždka celkem	<b>15</b>	<b>120</b>	<b>41</b>	<b>275</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>47</b>	<b>202</b>	<b>75</b>	<b>83</b>	<b>857</b>	<b>1938</b>	<b>3748</b>

Data jsou čerpána z následujícího zdroje:

Dojíždka do zaměstnání a škol. ČSÚ v Plzni. *ČSÚ v Plzni* [online]. Plzeň, 2015 [cit. 2016-03-27]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xp/dojizdka-do-zamestnani-a-skol>



## Příloha A

## Příloha A.2 Dojížd'ka a vyjížd'ka mezi nejlidnatějšími sídly Rokycanska navzájem dle SLDB 2011

	Volduchy	Osek	Dobřív	Holoubkov	Mýto	Radnice	Břasy	Mirošov	Strašice	Zbiroh	Hrádek	Rokycany	Vyjížd'ka celkem
Rokycany	137	34		61	36	14	21	39			108		450
Hrádek	13			10				41				232	296
Zbiroh	10			17	23							70	120
Strašice	16			16	34			12			23	194	295
Mirošov											86	140	226
Břasy	45	19				11						108	183
Radnice	28	14					27					88	157
Mýto	20			15								77	112
Holoubkov	18				21				11			115	165
Dobřív								26	10		34	125	195
Osek	39											127	166
Volduchy		31										125	156
Dojížd'ka celkem	326	98	0	119	114	25	48	118	21	0	251	1401	2521

Data jsou čerpána z následujícího zdroje:

Dojížd'ka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Plzeňský kraj - 2011. ČSÚ v Plzni. *ČSÚ v Plzni* [online]. Plzeň, 2013 [cit. 2016-03-27].

Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-plzensky-kraj-2011-ihaooolobt>

**Příloha A.3 Absolutní rozdíl dojížd'ky a vyjížd'ky mezi roky 2001 a 2011 (dle SLDB 2001 a SLDB 2011) mezi nejlidnatějšími sídly Rokycanska navzájem**

	Volduchy	Osek	Dobřív	Holoubkov	Mýto	Radnice	Břasy	Mirošov	Strašice	Zbiroh	Hrádek	Rokycany	Změna vyjížd'ky
Rokycany	122	-13	-18	-49	11	3	11	-29	-40	-21	-276		-299
Hrádek	13			-1				-37				-52	-77
Zbiroh	10			-8	23							26	51
Strašice	16		-11	-2	34			-13		-10	-55	-27	-68
Mirošov			-12	-12							-58	-24	-106
Břasy	45	-9				-23					-13	-74	-74
Radnice	28	-1					-10			-14	-16	-41	-54
Mýto	20			-44						-20	-26	-92	-162
Holoubkov	18				-4				-4	-18	-22	-111	-141
Dobřív								-5	-10		-98	5	-108
Osek	39			-19							-24	-85	-89
Volduchy		1		-21							-18	-62	-100
Změna dojížd'ky	311	-22	-41	-156	64	-20	1	-84	-54	-83	-606	-537	-1227

**Legenda**

	nárůst interakce mezi sídly
	pokles interakce mezi sídly



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

---

**Fakulta dopravní**

**Ústav dopravních systémů**

**Posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska**  
**Increasing of Railways Importance for Transport Service in Rokycany**  
**Region**

**Příloha B: Technologie a další výstupy návrhů v oblasti**  
**železniční dopravy**

Diplomová práce

Vedoucí práce: Ing. Tomáš Javořík

**Bc. Pavel Purkart**

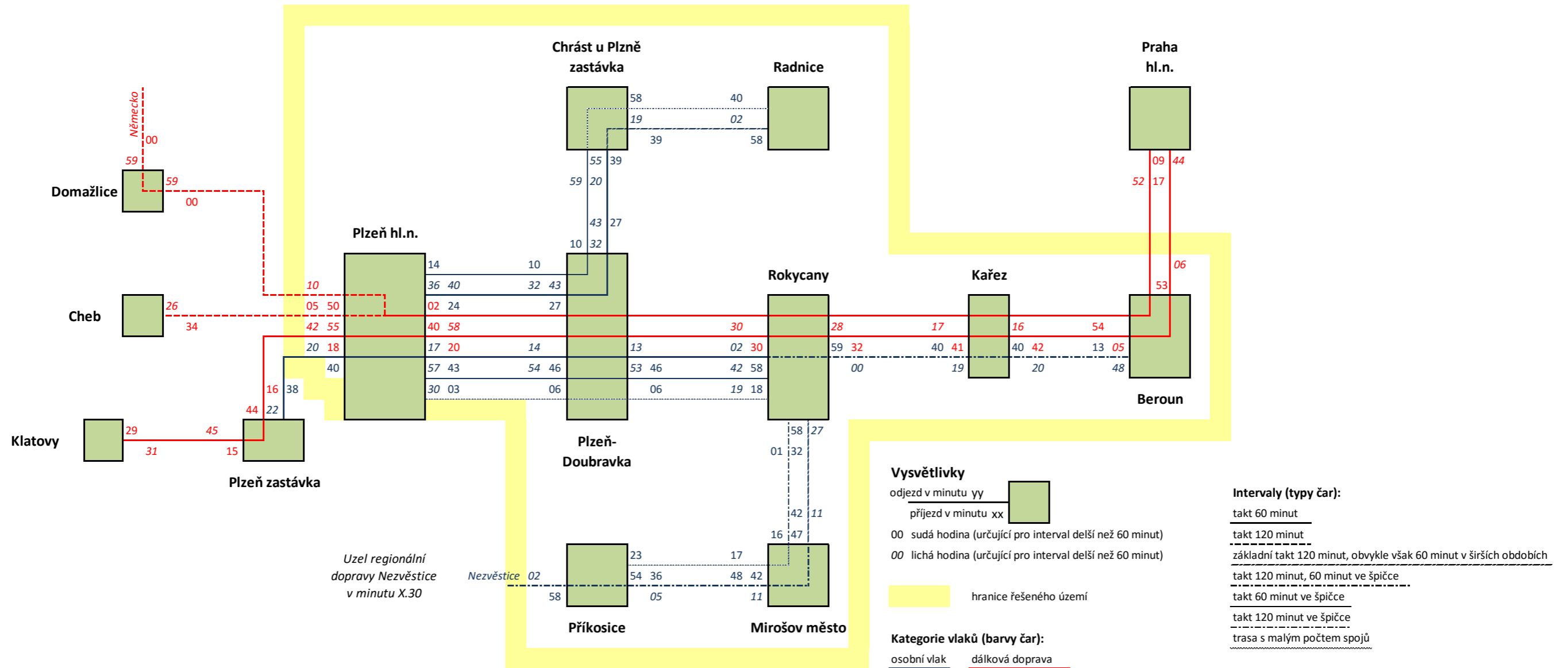
---

Praha 2016

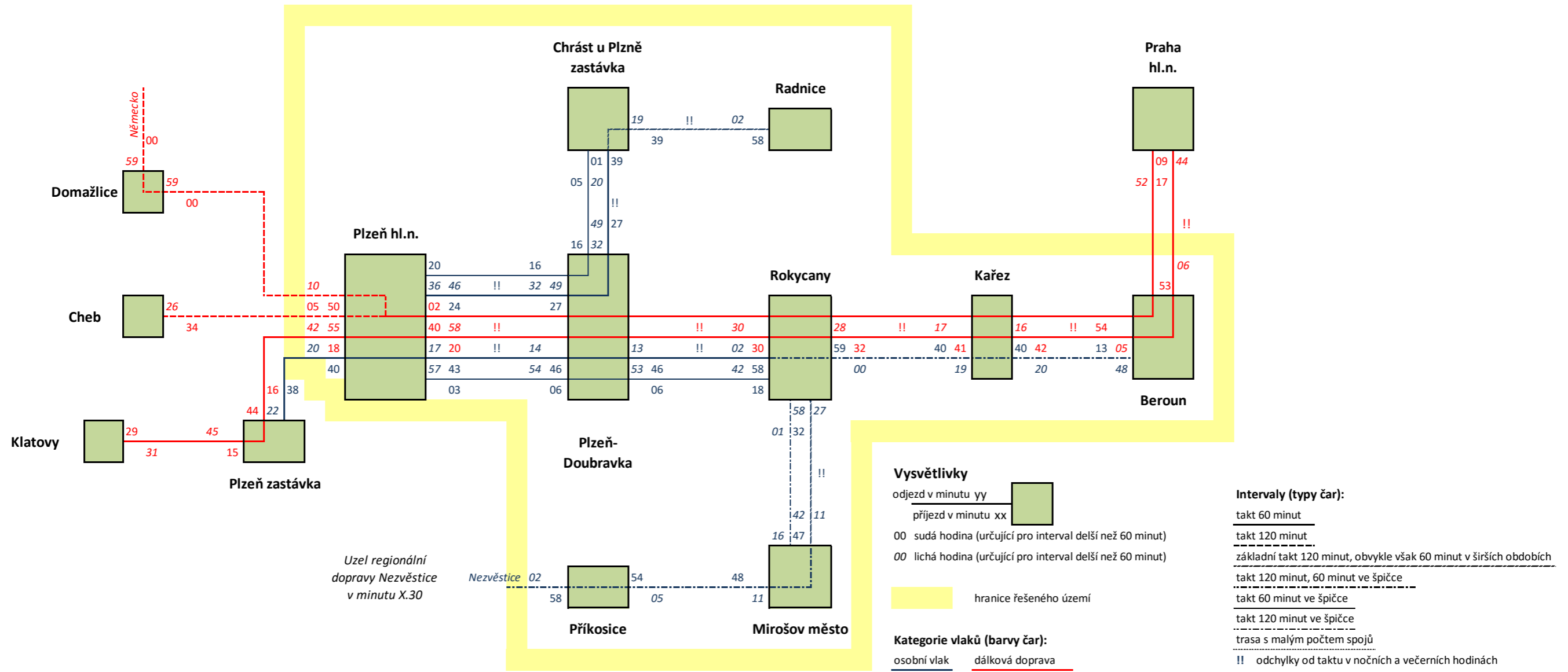
## Obsah

Příloha B.1 Síťová grafika, 4:00 – 12:00.....	B3
Příloha B.2 Síťová grafika, 12:00 – 2:00.....	B4
Příloha B.3 Charakteristika I. segmentu dálkové dopravy (trať 170) .....	B5
Příloha B.4 Charakteristika II. segmentu dálkové dopravy (trať 170) .....	B6
Příloha B.5 Charakteristika regionální dopravy na trati 170 .....	B7
Příloha B.6 Charakteristika regionální dopravy na trati 175 .....	B8
Příloha B.7 Charakteristika regionální dopravy na trati 176 .....	B9
Příloha B.8 Jízdní řád trati 170 v úseku Plzeň – Beroun .....	B10
Příloha B.9 Jízdní řád trati 175 Rokycany – Nezvěstice .....	B14
Příloha B.10 Jízdní řád trati 176 Plzeň – Radnice .....	B15
Příloha B.11 Fragменты NJŘ pro zpracovanou dopravní koncepci na trati 170 v úseku Plzeň – Beroun .....	B16
Příloha B.12 Fragменты NJŘ pro zpracovanou dopravní koncepci na trati 175 v úseku Rokycany – Příkosice .....	B18
Příloha B.13 Fragменты NJŘ pro zpracovanou dopravní koncepci na trati 176 v úseku odb. Ejpovice-západ – Radnice.....	B19
Příloha B.14 Fragment teoretického NJŘ pro trať 176 v úseku odb. Ejpovice-západ – Radnice za účelem průkazu míst pro křižování při pravidelném intervalu 30 minut .....	B20
Příloha B.15 Dynamika jízdy modelové soupravy v úseku odb. Ejpovice-západ – Radnice po aplikaci infrastrukturních opatření.....	B21
Příloha B.16 Oběhy vozidel.....	B23

Příloha B.1 Síťová grafika, 4:00 – 12:00



Příloha B.2 Síťová grafika, 12:00 – 2:00



### Příloha B.3 Charakteristika I. segmentu dálkové dopravy (trať 170)

**Trasa:** Praha – Plzeň – Cheb/Domažlice – SRN

**Kilometrická vzdálenost:** Praha – Plzeň po dokončení modernizačních prací mezi Rokycany a Plzní 107 km,  
Plzeň – Cheb 106 km, Plzeň – Domažlice 59 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
60'	60'	60'	60'	60'

#### Vozidla

**Nutným minimem pro zajištění provozu na elektrizované síti je 6 lokomotiv elektrické trakce.** V úseku Plzeň – Domažlice lze využít zatím pouze nezávislou trakci. Konečný počet souprav závisí na dohodě o jejich využitelnosti mezi českou a německou stranou.

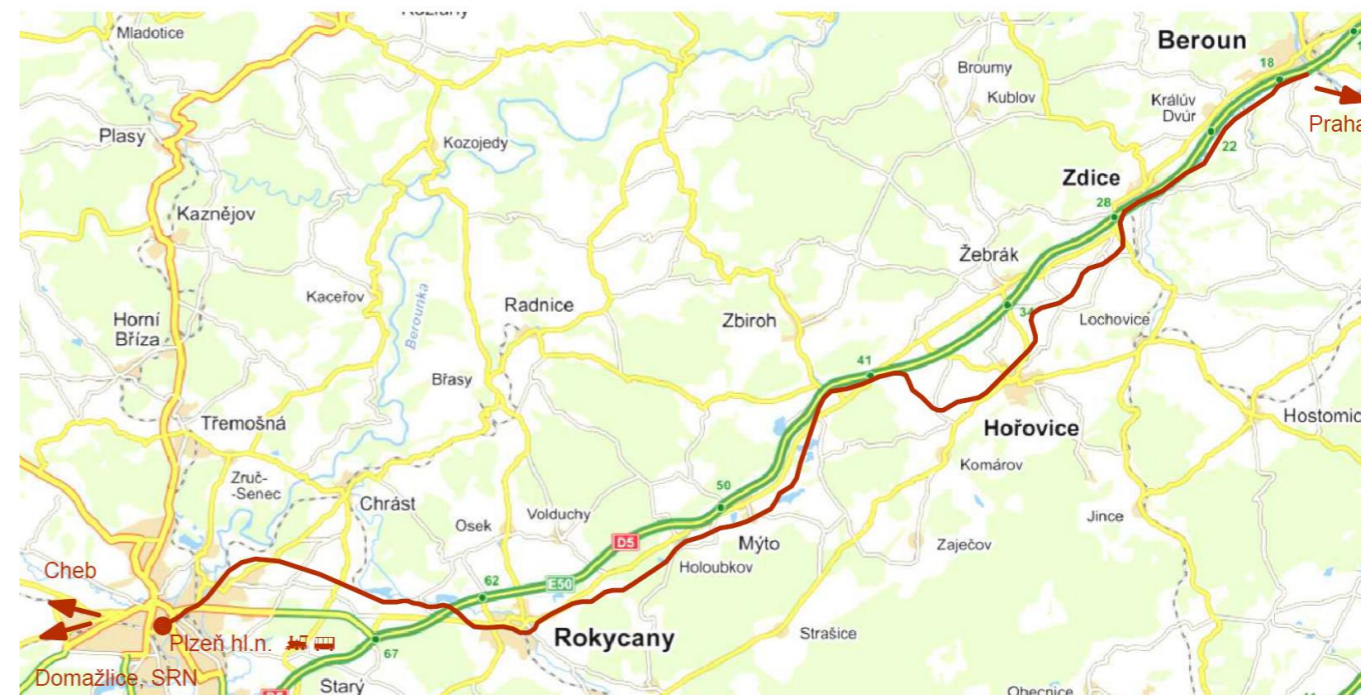
#### Systémové přípojové vazby (v rámci řešeného území)

- 🚂 Plzeň: různé směry
- 🚗 Plzeň: různé směry

#### Specifika

- I. segment dálkové dopravy,
- pro obsluhu Rokycanska má relativně malý význam, pouze jako vybrané návaznosti v Plzni (např. vlaky ve směru Radnice)

#### Trasování linky územím



## Příloha B.4 Charakteristika II. segmentu dálkové dopravy (trať 170)

**Trasa:** Praha – Plzeň – Klatovy

**Kilometrická vzdálenost:** Praha – Plzeň po dokončení modernizačních prací mezi Rokycany a Plzní 107 km,  
Plzeň – Klatovy 48 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
60'	60'	60'	60'	60'

### Vozidla

K zajištění provozu linky postačí **6 lokomotiv elektrické trakce a stejný počet souprav osobních vozů**. Lze zvážit případně i pořízení elektrických jednotek vhodných pro dálkovou dopravu.

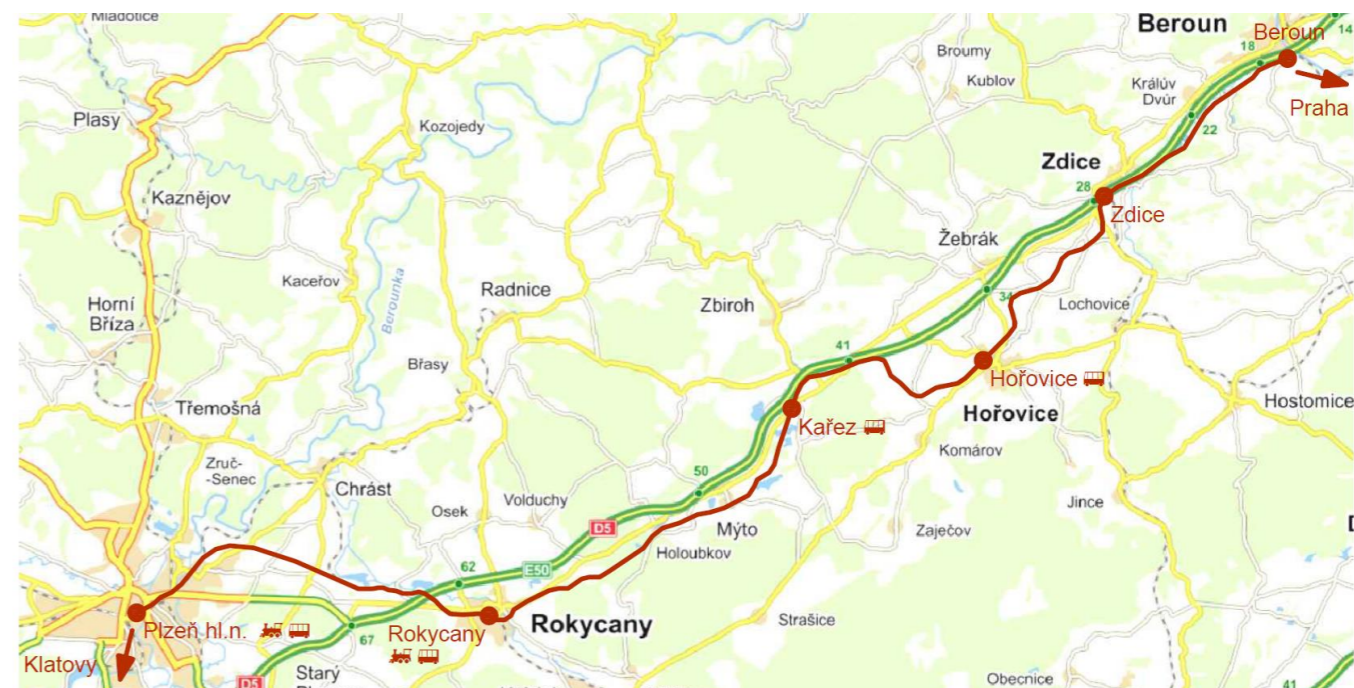
### Systémové přípojové vazby (v rámci řešeného území)

- 🚂 Plzeň: různé směry
- 🚂 Rokycany: směr Mirošov
  
- 🚆 Plzeň: různé směry
- 🚆 Rokycany: různé směry
- 🚆 Kařez: především směr Zbiroh, okrajově směr Cekov a Kařízek
- 🚆 Hořovice: různé směry

### Specifika

- II. segment dálkové dopravy,
- pro obsluhu Rokycanska má zásadní význam jako nosný prvek celého systému dopravní obslužnosti

### Trasování linky územím





## Příloha B.5 Charakteristika regionální dopravy na trati 170

**Trasa:** Plzeň – Rokycany – Beroun

**Kilometrická vzdálenost:** Beroun – Plzeň po dokončení modernizačních prací mezi Rokycany a Plzní 64 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

**Plzeň – Rokycany**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
zpravidla 20' - 40'	60'	20' - 40'	60'	60'

**Rokycany – Beroun**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
60'	60' - 120'	60'	60'	120' (výjimečně 60')

Je nutné uvážit i případné synergické efekty plynoucí ze společné nabídky s II. segmentem dálkové dopravy.

### Vozidla

Provoz zajistí **4 moderní elektrické jednotky**. Jeden pár vlaků v úseku Rokycany – Plzeň v pracovní dny je navrženo vést moderní motorovou jednotkou (vozidlo kmenové pro tratě 175 a 176, takto umožněn základní návoz do/z DKV Plzeň v případě trati 175).

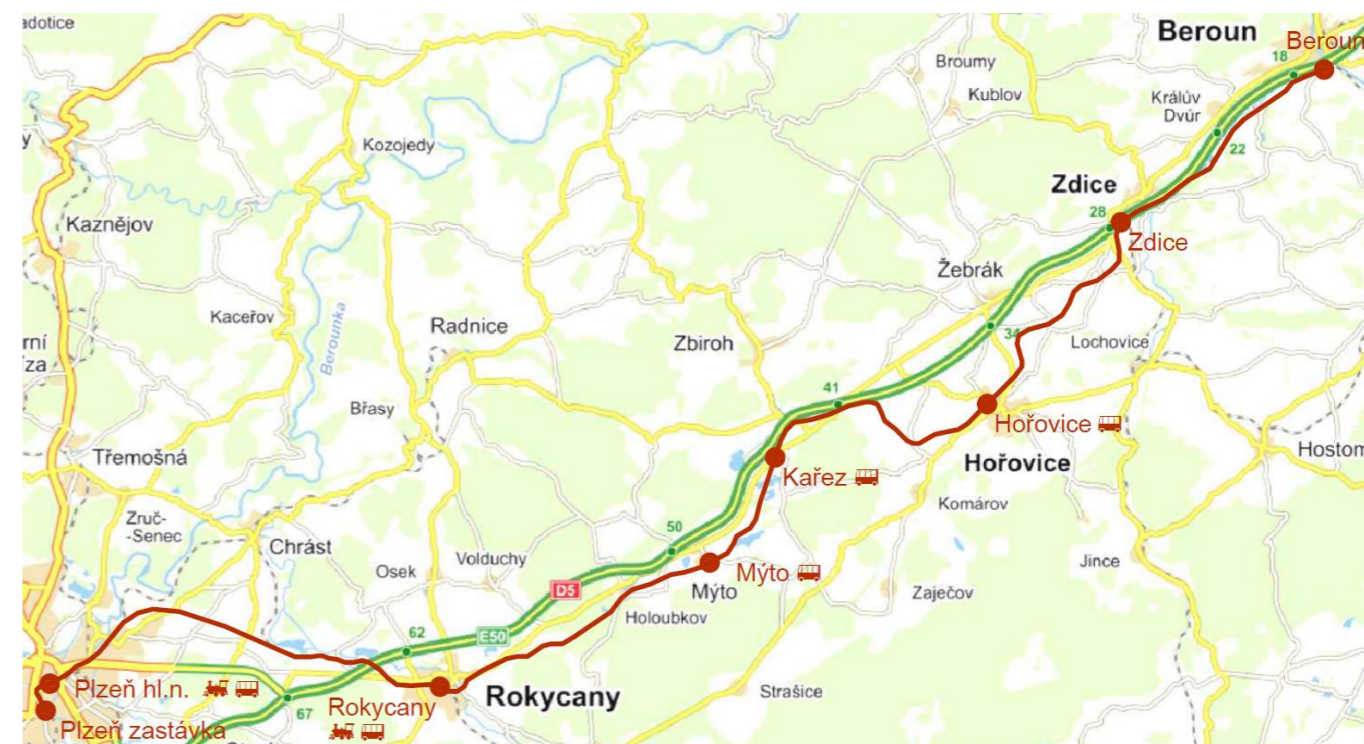
### Systémové přípojové vazby (v rámci řešeného území)

- 🚆 Plzeň: různé směry
- 🚆 Rokycany: směr Mirošov
  
- 🚌 Plzeň: různé směry
- 🚌 Rokycany: různé směry
- 🚌 Mýto: především směr Cheznovice
- 🚌 Kařez: především směr Zbiroh, okrajově směr Cekov a Kařízek
- 🚌 Hořovice: různé směry

### Specifika

- vhodně doplňuje v regionálním kontextu II. segment dálkové dopravy – snaha dosažení určitého prokladu těchto vrstev

### Trasování linky územím



## Příloha B.6 Charakteristika regionální dopravy na trati 175

**Trasa:** Rokycany – Příkosice – Nezvěstice

**Kilometrická vzdálenost:** 27 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

**Rokycany – Mirošov město**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓢ a †
zhruba 30' - 60'	60' - 120'	zhruba 30' - 60'	60'	60' - 120'

**Mirošov město – Příkosice**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓢ a †
60' (výjimečně 30')	120'	60'	120'	120'

**Příkosice – Nezvěstice**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓢ a †
60'	120'	60'	120'	120'

### Vozidla

Provoz zajistí **3 moderní motorové jednotky**. Počet je neměnný i s ohledem na případné rozlomení provozních ramen v žst. Příkosice.

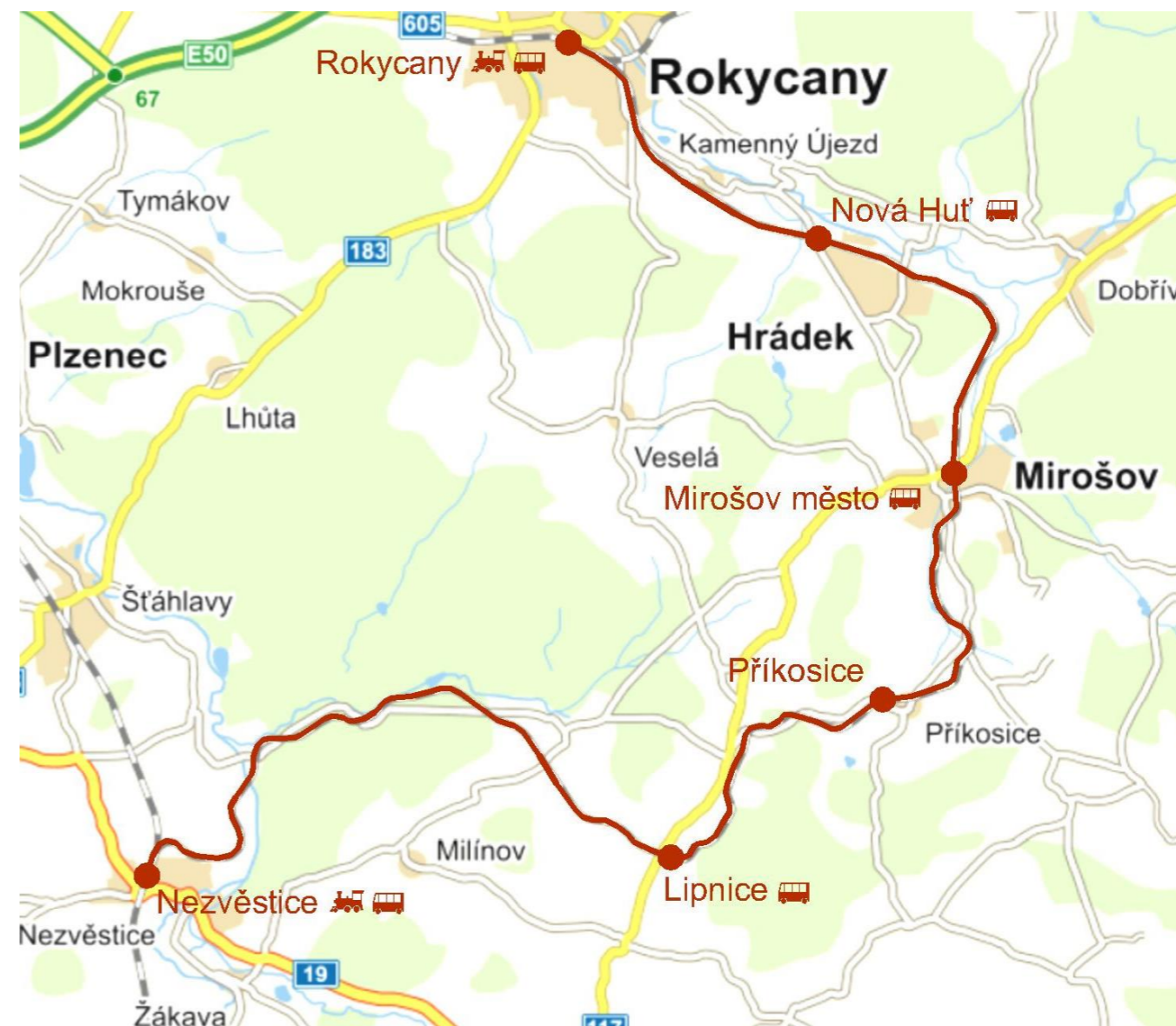
### Systémové přípojové vazby (v rámci řešeného území)

- 🚆 Rokycany: směr Praha a Plzeň
- 🚆 Nezvěstice: směr Plzeň a Blovice
- 🚌 Rokycany: různé směry
- 🚌 Nová Huť: volnější návaznosti směr Dobřív
- 🚌 Mirošov město: směr Spálené Poříčí (přes Skořice a Lipnici), okrajově směr Štítov
- 🚌 Lipnice: směr Spálené Poříčí
- 🚌 Nezvěstice: různé směry

### Specifika

- trať je specifická frekvenčně silným úsekem u Rokycan – proto jsou významné rozdíly v hodnotách intervalu obsluhy na různých částech tratě,
- do souhrnného špičkového intervalu zhruba 30 minut v nejsilnějším úseku mezi Rokycany a Mirošovem navržena kooperace s veřejnou linkovou dopravou

### Trasování linky územím



## Příloha B.7 Charakteristika regionální dopravy na trati 176

**Trasa:** Plzeň – Chrást – Radnice

**Kilometrická vzdálenost:** 28 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

**Rokycany – Chrást u Plzně zastávka**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	⑥ a †
zhruba 30'**	60'	zhruba 30'	zhruba 60'*	60' - 120'

**Chrást u Plzně zastávka – Radnice**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	⑥ a †
zpravidla 60'	120'	60'	zhruba 60'*	60 - 120'

\* po 22. hodině se interval prodlužuje

\*\*resp. 2 spoje za 60 minut, proklad se mírně odchyluje od pravidelného blížícímu se 30 minutám a je přizpůsoben vždy silnějšímu směru

### Vozidla

Provoz zajistí **2 moderní motorové jednotky**.

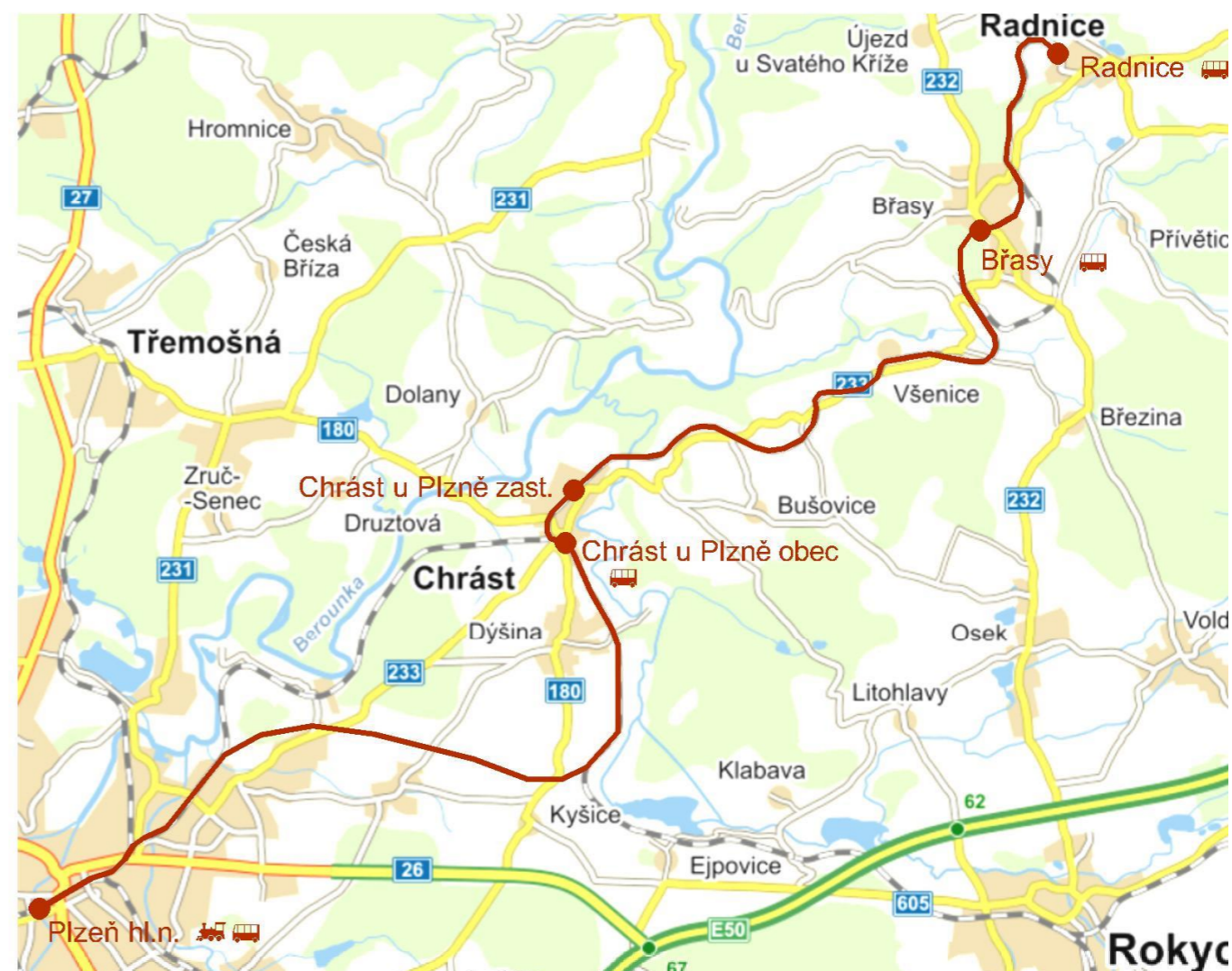
### Systémové přípojové vazby (v rámci řešeného území)

- 🚆 Plzeň: různé směry
- 🚆 Chrást u Plzně obec: směr Bušovice, špičkové návaznosti směr Radnice
- 🚆 Břasy: směr Rokycany, místní části Břas
- 🚆 Radnice: různé směry

### Specifika

- na trati jsou navržena i poměrně nákladná infrastrukturní opatření, avšak pouze tak dokáže být i v budoucnu kvalitní páteří dopravní obsluhy části regionu Rokycanska,
- v případě požadavku na dosažení pravidelného prokladu 30 minut v úseku Plzeň – Chrást u Plzně zastávka ve špičkovém provozu by bylo zřejmě nutné pořídit třetí jednotku a případně prověřit vhodnou provozní koncepci i ve vztahu k provozu na trati 170

### Trasování linky územím



Příloha B.8 Jízdní řád trati 170 v úseku Plzeň – Beroun

Poznámka: Jízdní řád neobsahuje trasy vlaků na směřující na trať/z tratu 200 Zdice – Protivín (mimo řešené území)

km	zóna	Vlak	7841 ℳ	7881 ℳ	R 751 ℳ	7883 ℳ	7843 ℳ	R 753 ℳ	7801 ℳ	Ex 501 ℳ	7801 ℳ	7845 ℳ	R 755 ℳ	7803 ℳ	Ex 531 ℳ	7803 ℳ	7847 ℳ	R 757 ℳ	7805 ℳ	Ex 503 ℳ	7805 ℳ	7849 ℳ	R 759 ℳ	7807 ℳ	Ex 533 ℳ	7807 ℳ	
		Ze stanice:																									
0	001	Plzeň hl. n. ②	0:53		4:20																						
3	001/041	Plzeň-Doubravka 176	x 0:56																								
11	041/042	Ejpovice	o 1:02																								
13	042	Klabava	x 1:04																								
17	042	Rokycany 175, ℳ	o 1:08		4:30																						
22	042/044	Rokycany 175, ℳ Svojkovice			4:32		5:02																				
26	044	Holoubkov					x 5:07																				
29	044	Mýto ℳ					x 5:10																				
32	044/047	Kařízek					x 5:13																				
34	047	Kařízek ℳ			4:42		5:16																				
40		Cerhovice					x 5:24																				
45		Hořovice ℳ			4:50		x 5:29																				
49		Práskolesy					x 5:33																				
52		Stašov					x 5:36																				
55		Zdice 200	o		4:57		x 5:39																				
59		Zdice 200			4:58		x 5:39																				
59		Králův Dvůr-Popovice					x 5:42																				
61		Králův Dvůr					x 5:45																				
64		Beroun 171, 173, 174	o		5:05		x 5:48																				
		Do stanice:			Praha hl.n.																						
		Praha-Smíchov	o		5:35		6:32																				
		Praha hl.n.	o		5:11		6:41																				

km	zóna	Vlak	R 761 ℳ	7851 ℳ	Ex 505 ℳ	R 763 ℳ	7809 ℳ	Ex 535 ℳ	7809 ℳ	R 765 ℳ	7811 ℳ	Ex 507 ℳ	7853 ℳ	R 767 ℳ	7813 ℳ	Ex 537 ℳ	7855 ℳ	R 769 ℳ	7815 ℳ	Ex 509 ℳ	7857 ℳ	R 771 ℳ					
		Ze stanice:																									
0	001	Plzeň hl. n. ②	9:20		9:58	10:20	10:43	10:58		11:20	11:43	11:58			12:03	12:20	12:43	12:58			13:03	13:20	13:43	13:58		14:03	14:20
3	001/041	Plzeň-Doubravka 176					x 9:46				x 11:46				x 12:06		x 12:46				x 13:06		x 13:46			x 14:06	
11	041/042	Ejpovice	o				9:52				11:52				12:12		12:52				13:12		13:52			14:12	
13	042	Klabava					x 9:54				x 11:54				12:12		12:52				13:12		13:52			14:12	
17	042	Rokycany 175, ℳ	o 9:30			10:30	9:58			11:30	11:58				12:18	12:30	12:58				13:18	13:30	13:58			14:18	14:30
22	042/044	Rokycany 175, ℳ Svojkovice	9:32			10:32			11:00	11:32	12:00				12:18	12:30	12:58				13:18	13:30	13:58			14:18	14:30
26	044	Holoubkov					x 11:05				x 12:05				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
29	044	Mýto ℳ					x 11:08				x 12:08				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
32	044/047	Kařízek					x 11:11				x 12:11				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
34	047	Kařízek ℳ	9:42			10:42			11:11	11:42	12:11				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
40		Cerhovice					x 11:24				x 12:24				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
45		Hořovice ℳ	9:50			10:50			11:29	11:50	12:29				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
49		Práskolesy					x 11:33				x 12:33				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
52		Stašov					x 11:36				x 12:36				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
55		Zdice 200	o 9:57			10:57	11:39			11:57	12:39				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
59		Zdice 200	9:58			10:58	11:39			11:58	12:39				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
59		Králův Dvůr-Popovice					x 11:42				x 12:42				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
61		Králův Dvůr					x 11:45				x 12:45				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
64		Beroun 171, 173, 174	o 10:05			11:05	11:48			12:05	12:48				12:12	12:30	13:00				13:05	13:32	14:00			x 14:05	
		Do stanice:	Praha hl.n.			Praha hl.n.			Praha hl.n.						Praha hl.n.						Praha hl.n.						Praha hl.n.
		Praha-Smíchov	o 10:35			11:00	11:35			12:00	12:35				13:00	13:35	14:00				15:00	15:35	16:00			17:00	17:35
		Praha hl.n.	o 10:44			11:09	11:44			12:09	12:44				13:09	13:44	14:09				15:09	15:44	16:09			17:09	17:44

ℳ jede v pracovní dny    ② 160, 176, 180, 183, 190, ℳ    ℳ návazná autobusová doprava    ℳ příjezd  
 ℳ vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku    ℳ restaurační vůz    ℳ do označených vozů možno zakoupit místenku  
 Ⓧ jede zpravidla v Ⓧ a Ⓧ    Ⓧ přeprava spoluzavadel (do vyčerpání kapacity)    ℳ bistrovůz    Ⓧ úschova během přepravy (do vyčerpání kapacity)  
 ℳ zastávka na znamení

Příloha B

km	zóna	Vlak	7817 🔲	Ex 539 🔲🔲🔲	7817 🔲	7859 🔲	R 773 🔲🔲🔲	7819 🔲	Ex 511 🔲🔲🔲	7819 🔲	7861 🔲	R 775 🔲🔲🔲	7821 🔲	Ex 541 🔲🔲🔲	7821 🔲	7863 🔲	R 777 🔲🔲🔲	7823 🔲	Ex 513 🔲🔲🔲	7823 🔲	7865 🔲	R 779 🔲🔲🔲	7825 🔲	Ex 543 🔲🔲🔲	7825 🔲				
Ze stanice:			Plzeň zast.	München	Plzeň zast.		Klatovy	Plzeň zast.	Cheb	Plzeň zast.		Klatovy	Plzeň zast.	München	Plzeň zast.		Klatovy	Plzeň zast.	Cheb	Plzeň zast.		Klatovy	Plzeň zast.	München	Plzeň zast.				
0	001	<b>Plzeň hl. n. 82</b>	14:43	<b>14:58</b>		15:03		<b>15:20</b>		15:43	<b>15:58</b>		16:03		16:20	16:43	<b>16:58</b>		17:03		17:43	<b>17:58</b>		18:03		18:20	18:43	<b>18:58</b>	
3	001/041	Plzeň-Doubravka 176	x 14:46			{ x 15:06		x 15:46		x 15:46		x 16:06		x 16:46		x 17:06		x 17:46		x 18:06							x 18:46		
11	041/042	Ejovice	o 14:52			} 15:12		15:52		15:52		16:12		16:52		} 17:12		17:52		} 18:12							18:52		
13	042	Klabava	x 14:54					x 15:54		x 15:54		x 16:12		x 16:54		x 17:12		x 17:54		x 18:12						x 18:54			
17	042	<b>Rokycany 175, 174</b>	o 14:58			{ x 15:18		<b>15:30</b>		x 15:58		x 16:18		x 16:58		{ x 17:18		x 17:58		{ x 18:18							x 18:58		
22	042/044	<b>Rokycany 175, 174</b> Svojkovice	15:00					<b>15:32</b>		{ x 16:00				x 17:00				{ x 18:00								x 19:00			
26	044	Holoubkov	x 15:05							} x 16:05				x 17:05				} x 18:05								x 19:05			
29	044	Mýto	x 15:11							} x 16:08				x 17:08				} x 18:08								x 19:08			
32	044/047	Kařízek	15:14		→ 15:16					{ x 16:11				x 17:11				{ x 18:11								x 19:11			
34	047	Kařízek	→		15:20			<b>15:42</b>		{ x 16:14				x 17:14				{ x 18:14								x 19:14			
40		Cerňovice								→ 16:20				17:20				→ 18:20								19:20			
45		Hořovice			x 15:24					{ x 16:24				x 17:24				{ x 18:24								x 19:24			
49		Práskolesy			15:29			<b>15:50</b>		16:29				17:29				18:29								19:29			
52		Stašov			x 15:33					{ x 16:33				x 17:33				{ x 18:33								x 19:33			
55		<b>Zdice 200</b>	o		x 15:36					{ x 16:36				x 17:36				{ x 18:36								x 19:36			
59		<b>Zdice 200</b>			15:39			<b>15:57</b>		16:39				17:39				18:39								19:39			
61		Králův Dvůr-Popovice			x 15:42			<b>15:58</b>		{ x 16:39				x 17:39				{ x 18:39								x 19:39			
64		Králův Dvůr			x 15:45					{ x 16:42				x 17:42				{ x 18:42								x 19:42			
64		<b>Beroun 171, 173, 174</b>	o		x 15:48			<b>16:05</b>		{ x 16:45				x 17:45				{ x 18:45								x 19:45			
Do stanice:				Praha hl.n.				Praha hl.n.		Praha hl.n.				Praha hl.n.				Praha hl.n.		Praha hl.n.						Praha hl.n.		Praha hl.n.	
		<b>Praha-Smíchov</b>	o		16:00	16:32		<b>16:35</b>		17:00	17:32			<b>17:35</b>		18:00	18:32		<b>18:35</b>		19:00	19:32				<b>19:35</b>		20:00	20:32
		<b>Praha hl.n.</b>	o		<b>16:09</b>	16:41		<b>16:44</b>		<b>17:09</b>	17:41			<b>17:44</b>		<b>18:09</b>	18:41		<b>18:44</b>		<b>19:09</b>	19:41				<b>19:44</b>		<b>20:09</b>	20:41

km	zóna	Vlak	R 781 🔲🔲🔲	7827 🔲	Ex 515 🔲🔲🔲	7827 🔲	R 783 🔲🔲🔲	7829 🔲	Ex 545 🔲🔲🔲	7829 🔲	R 785 🔲🔲🔲	7831 🔲	Ex 517 🔲🔲🔲	7831 🔲	R 787 🔲🔲🔲	7833 🔲	7869 🔲						
Ze stanice:			Klatovy	Plzeň zast.	Cheb	Plzeň zast.	Klatovy	Plzeň zast.	München	Plzeň zast.	Klatovy	Plzeň zast.	Cheb	Plzeň zast.	Klatovy	Plzeň zast.	Plzeň zast.						
0	001	<b>Plzeň hl. n. 82</b>	19:20			19:43		<b>20:20</b>		20:43		20:58		<b>21:20</b>		21:43	<b>21:58</b>		22:20		22:43	<b>23:43</b>	
3	001/041	Plzeň-Doubravka 176				x 19:46				x 20:46		20:58				x 21:46			x 22:46		x 23:46		
11	041/042	Ejovice	o			19:52				20:52		21:52				21:52			22:52		23:52		
13	042	Klabava				x 19:54				x 20:54		21:54				x 21:54			x 22:54		x 23:54		
17	042	<b>Rokycany 175, 174</b>	o			19:58		<b>20:30</b>		20:58		<b>21:30</b>		<b>22:30</b>		21:58			22:58		23:58		
22	042/044	<b>Rokycany 175, 174</b> Svojkovice				{ x 20:00		<b>20:32</b>		21:00		<b>21:32</b>		<b>22:32</b>		{ x 22:00			23:00				
26	044	Holoubkov				} x 20:05				x 21:05						} x 22:05			x 23:05				
29	044	Mýto				} x 20:08				} 21:08						} 22:08			23:08				
32	044/047	Kařízek				} x 20:11				x 21:11						{ x 22:11			x 23:11				
34	047	Kařízek				{ x 20:14				21:14						{ x 22:14			23:14				
40		Cerňovice				→ 20:16		<b>20:42</b>		→ 21:16						→ 22:16			23:16				
45		Hořovice				{ x 20:20				21:20						{ x 22:20			23:20				
49		Práskolesy				{ x 20:24				x 21:24						{ x 22:24			x 23:22				
52		Stašov				{ x 20:29		<b>20:50</b>		21:29						{ x 22:29			23:27				
55		<b>Zdice 200</b>	o			{ x 20:33				x 21:33						{ x 22:33			x 23:31				
59		<b>Zdice 200</b>				{ x 20:36				x 21:36						{ x 22:36			x 23:34				
61		Králův Dvůr-Popovice				{ x 20:39		<b>20:57</b>		21:39						{ x 22:39			23:37				
64		Králův Dvůr				{ x 20:42		<b>20:58</b>		21:39						{ x 22:39			23:37				
64		<b>Beroun 171, 173, 174</b>	o			{ x 20:45				x 21:45						{ x 22:45			x 23:43				
Do stanice:			Praha hl.n.			Praha hl.n.		Praha hl.n.		Praha hl.n.				Praha hl.n.		Praha hl.n.			Praha hl.n.		Praha hl.n.		
		<b>Praha-Smíchov</b>	o			21:00	21:32			21:35	22:00	22:32				23:00	23:32		23:35				
		<b>Praha hl.n.</b>	o			<b>21:09</b>	21:41			<b>21:44</b>	22:09	22:41				<b>23:09</b>	23:41		<b>23:44</b>				

- 🔲 jede v pracovní dny
- 82 jede zpravidla v 🔄 a †
- 🔲 jede zpravidla v 🕒 a 🕒
- 🔲 návazná autobusová doprava
- 🔲 vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku
- 🔲 přeprava spoluzavadel (do vyčerpání kapacity)
- o příjezd
- 🔲 restaurační vůz
- 🔲 bistrovůz
- R do označených vozů možno zakoupit místenku
- 🔲 úschova během přepravy (do vyčerpání kapacity)
- x zastávka na znamení

## Příloha B

km	zóna	Vlak	7840	R 788			7842	7800	R 750	7844		7802	R 752		7846	7804	Ex 530	7804	7848		R 754	7850	7806	Ex 500	7806		R 756	7852	7808	Ex 532	7808	
		<i>Praha hl.n.</i> <i>Praha-Smíchov</i>		23:37 23:45					4:17 4:25			4:20 4:28	5:17 5:25			5:20 5:28	5:52 6:00					6:17 6:25	6:20 6:28	6:52 7:00			7:17 7:25	7:20 7:28	7:52 8:00			
		<i>Ze stanice:</i>		<i>Praha hl.n.</i>					<i>Praha hl.n.</i>				<i>Praha hl.n.</i>			<i>Praha hl.n.</i>					<i>Praha hl.n.</i>			<i>Praha hl.n.</i>			<i>Praha hl.n.</i>				<i>Praha hl.n.</i>	
0		Beroun 171, 173, 174		0:14				4:13	4:54			27 5:13	5:54			6:13						6:54	X 7:13				7:54			8:13		
3		Králuv Dvůr					x 4:16					x 5:16			x 6:16								x 7:16						x 8:16			
5		Králuv Dvůr-Popovice					x 4:18					x 5:18			x 6:18								x 7:18						x 8:18			
9		Zdice 200	o	0:21				4:21	5:01			x 5:21	6:01			6:21						7:01	x 7:21				8:01			8:21		
12		Zdice 200		0:22				4:22	5:02			x 5:22	6:02			6:22						7:02	x 7:22				8:02			8:22		
15		Stašov					x 4:25					x 5:25			x 6:25								x 7:25					x 8:25				
19		Práskolesy					x 4:28					x 5:28			x 6:28								x 7:28					x 8:28				
25		Hořovice		0:30				4:32	5:10			x 5:32	6:10			6:32						7:10	x 7:32				8:10			8:32		
30		Cerhovice					x 4:36					x 5:36			x 6:36								x 7:36					x 8:36				
32		047 Kařez		0:37				4:40	5:17			x 5:40	6:17			6:40						7:17	x 7:40				8:17			8:40		
35		044 Mýto					x 4:45					x 5:45			x 6:45								x 7:45					x 8:45				
38		044 Mýto					x 4:48					x 5:48			x 6:48								x 7:48					x 8:48				
42		044/042 Holoubkov					x 4:51					x 5:51			x 6:51								X 7:51		X 7:51			8:51			x 9:14	
47		042/042 Svojkovice					x 4:54					x 5:54			x 6:54								X 7:54		X 7:54			8:54			x 9:14	
47		042 Rokycany 175	o	0:48				4:59	5:28			27 5:59	6:28			6:59						7:28	x 7:59		X 7:59		8:28			8:59		
51		042 Rokycany 175		40 0:02 0:05			X 4:32	5:02	5:30	X 5:42		6:02	6:30		27 6:42							7:02	X 7:42			X 8:02	X 8:42			9:02		
53		042/041 Klabava		0:08			x 4:35	5:05			x 6:05				x 7:05								x 8:05					x 9:05				
61		042/041 Ejpvovice		0:08			x 4:38	5:08			x 6:08				x 7:08								x 8:08					x 9:08				
61		041/001 Plzeň-Doubravka 176		0:14			x 4:44	5:14			x 6:14				x 7:14							x 8:14					x 9:14					
64		001 Plzeň hl. n. 82	o	40 0:17	1:00		X 4:47	5:17	5:40	X 5:57		6:17	6:40		27 6:57							7:40	X 7:57		8:02	8:17	8:40	X 8:57		9:02	9:17	
		<i>Do stanice:</i>						<i>Plzeň zast</i>	<i>Klatovy</i>			<i>Plzeň zast</i>	<i>Klatovy</i>			<i>München</i>	<i>Plzeň zast</i>				<i>Klatovy</i>			<i>Cheb</i>	<i>Plzeň zast</i>		<i>Klatovy</i>			<i>München</i>	<i>Plzeň zast</i>	

km	zóna	Vlak	R 758	Ex 502	7854	R 760	7810	Ex 534	7810	R 762		7812	Ex 504	7812	R 764	7814	Ex 536	7814	R 766	7856		7816	Ex 506	7816	R 768	
		<i>Praha hl.n.</i> <i>Praha-Smíchov</i>	8:17 8:25	8:52 9:00		9:17 9:25	9:20 9:28	9:52 10:00		10:17 10:25		10:20 10:28	10:52 11:00		11:17 11:25	11:20 11:28	11:52 12:00			12:17 12:25		12:20 12:28	12:52 13:00		13:17 13:25	
		<i>Ze stanice:</i>	<i>Praha hl.n.</i>		<i>Praha hl.n.</i>	<i>Praha hl.n.</i>		<i>Praha hl.n.</i>		<i>Praha hl.n.</i>			<i>Praha hl.n.</i>		<i>Praha hl.n.</i>		<i>Praha hl.n.</i>			<i>Praha hl.n.</i>			<i>Praha hl.n.</i>		<i>Praha hl.n.</i>	
0		Beroun 171, 173, 174	8:54			9:54				10:54		X 11:13			11:54				12:54			X 13:13			13:54	
3		Králuv Dvůr					x 10:16					x 11:16										x 13:16				
5		Králuv Dvůr-Popovice					x 10:18					x 11:18										x 13:18				
9		Zdice 200	o	9:01		10:01				11:01		x 11:21			12:01				13:01			x 13:21			14:01	
12		Zdice 200		9:02		10:02				11:02		x 11:22			12:02				13:02			x 13:22			14:02	
15		Stašov					x 10:25					x 11:25										x 13:25				
19		Práskolesy					x 10:28					x 11:28										x 13:28				
25		Hořovice		9:10		10:10				11:10		x 11:32			12:10				13:10			x 13:32			14:10	
30		Cerhovice					x 10:36					x 11:36										x 13:36				
32		047 Kařez		9:17		10:17				11:17		x 11:40			12:17				13:17			x 13:40			14:17	
35		044 Mýto					x 10:48					x 11:48										x 13:48				
38		044 Mýto					x 10:51					x 11:51										x 13:51				
42		044/042 Holoubkov					x 10:54					x 11:54										x 13:54				
47		042/042 Svojkovice					x 10:59					x 11:59										x 13:59				
47		042 Rokycany 175	o	9:28		10:28				11:28		x 12:02			12:28				13:28			x 14:02			14:28	
51		042 Rokycany 175		9:30		10:30				11:30		x 12:05			12:30				13:30			x 14:05			14:30	
53		042/041 Klabava					x 10:05					x 11:05										x 13:05				
61		042/041 Ejpvovice					x 10:08					x 11:08										x 13:08				
61		041/001 Plzeň-Doubravka 176					x 10:14					x 11:14										x 13:14				
64		001 Plzeň hl. n. 82	o	9:40	10:02	10:17	10:40	11:02	11:17	11:40		12:02	12:17	12:40		13:02	13:17	13:40	X 13:57			14:02	14:17	14:40		
		<i>Do stanice:</i>			<i>Klatovy</i>			<i>Cheb</i>	<i>Plzeň zast</i>	<i>Klatovy</i>			<i>Cheb</i>	<i>Plzeň zast</i>	<i>Klatovy</i>			<i>München</i>	<i>Plzeň zast</i>			<i>Klatovy</i>	<i>Cheb</i>	<i>Plzeň zast</i>	<i>Klatovy</i>	

X jede v pracovní dny  
27 jede zpravidla v 6 a 6  
40 jede zpravidla v 6 a 6

82 160, 176, 180, 183, 190, 190

≡ návazná autobusová doprava  
& vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku  
∞ přeprava spoluzavadel (do vyčerpání kapacity)

o příjezd  
X restaurační vůz  
Y bistrovůz

R do označených vozů možno zakoupit místenku  
□ úschova během přepravy (do vyčerpání kapacity)  
x zastávka na znamení

## Příloha B

km	zóna	Vlak	7858	7818	Ex 538	7818	R 770	7860	7820	Ex 508	7820	R 772	7862	7822	Ex 540	7822	R 774	7864	7824	Ex 510	7824	R 776	7866	7826	Ex 542	7826	R 778	
		<i>Praha hl.n.</i> <i>Praha-Smíchov</i>		13:20 13:28	R 13:52 14:00	14:17 14:25			14:20 14:28	R 14:52 15:00	15:17 15:25			15:20 15:28	R 15:52 16:00	16:17 16:25			16:20 16:28	R 16:52 17:00	17:17 17:25			17:20 17:28	R 17:52 18:00		18:17 18:25	
		Ze stanice:		Praha hl.n.	Praha hl.n.				Praha hl.n.	Praha hl.n.				Praha hl.n.	Praha hl.n.				Praha hl.n.	Praha hl.n.					Praha hl.n.		Praha hl.n.	
0		Beroun 171, 173, 174		14:13		14:54			X 15:13		15:54			16:13		16:54			X 17:13		17:54			18:13		18:54		
3		Králův Dvůr		x 14:16					x 15:16					x 16:16					x 17:16					x 18:16				
5		Králův Dvůr-Popovice		x 14:18					x 15:18					x 16:18					x 17:18					x 18:18				
9		Zdice 200	o	14:21		15:01			x 15:21		16:01			16:21		17:01			x 17:21		18:01			18:21		19:01		
12		Zdice 200		14:22		15:02			x 15:22		16:02			16:22		17:02			x 17:22		18:02			18:22		19:02		
12		Stášov		x 14:25					x 15:25					x 16:25					x 17:25					x 18:25				
15		Praskolesy		x 14:28					x 15:28					x 16:28					x 17:28					x 18:28				
19		Hořovice		14:32		15:10			x 15:32		16:10			16:32		17:10			x 17:32		18:10			18:32		19:10		
25		Cerhovice		x 14:36					x 15:36					x 16:36					x 17:36					x 18:36				
30	047	Kaňez		14:40		15:17			x 15:40		16:17			16:40		17:17			x 17:40		18:17			18:40		19:17		
32	047/044	Kaňezek		14:45					x 15:45					16:45					x 17:45					18:45				
35	044	Mýto		x 14:48					x 15:48					x 16:48					x 17:48					x 18:48				
38	044	Holoubkov		14:51		→ 14:51			X 15:51		→ 15:51			16:51		→ 16:51			X 17:51		→ 17:51			18:51		→ 18:51		
42	044/042	Svojkovice		↳ 14:54		x 14:54			X 15:54		↳ 15:54			↳ 16:54		↳ 16:54			X 17:54		↳ 17:54			↳ 18:54				
47	042	Rokycany 175	o			14:59	15:28		X 15:59		16:28			16:59		17:28			X 17:59		18:28			18:59		19:28		
47	042	Rokycany 175		X 14:42		15:02	15:30	X 15:42		16:02	16:30	X 16:42			17:02	17:30	X 17:42			18:02	18:30	X 18:42			19:02	19:30		
51	042	Klabava		↳ 14:48		x 15:05			x 16:05					x 17:05					x 18:05					x 19:05				
53	042/041	Ejpovice	o	14:48		15:08			16:08					17:08					18:08					19:08				
53	042/041	Ejpovice		↳ 14:48		15:08			16:08					17:08					18:08					19:08				
61	041/001	Pižeň-Doubravka 176		x 14:54		x 15:14		x 15:54		x 16:14		x 16:54		x 17:14		x 17:54		x 18:14		x 18:54				x 19:14				
64	001	Pižeň hl. n. 82	o	X 14:57		15:02	15:17	15:40	X 15:57		16:02	16:17	16:40	X 16:57		17:02	17:17	17:40	X 17:57		18:02	18:17	18:40	X 18:57		19:02	19:17	19:40
		Do stanice:			München	Pižeň zast	Klatovy			Cheb	Pižeň zast	Klatovy			München	Pižeň zast	Klatovy			Cheb	Pižeň zast	Klatovy			München	Pižeň zast	Klatovy	

km	zóna	Vlak	7828	Ex 512	7828	R 780	7830	Ex 544	7830	R 782	7832	Ex 514	7832	R 784	7834	R 786
		<i>Praha hl.n.</i> <i>Praha-Smíchov</i>	18:20 18:28	R 18:52 19:00	19:17 19:25	19:20 19:28	19:52 20:00	20:17 20:25	20:20 20:28	20:52 21:00	21:17 21:25	21:20 21:28	22:17 22:25			
		Ze stanice:		Praha hl.n.	Praha hl.n.		Praha hl.n.		Praha hl.n.	Praha hl.n.		Praha hl.n.		Praha hl.n.		
0		Beroun 171, 173, 174		X 19:13		19:54			20:13		X 21:13		22:13	22:54		
3		Králův Dvůr		x 19:16					x 20:16		x 21:16		x 22:16			
5		Králův Dvůr-Popovice		x 19:18					x 20:18		x 21:18		x 22:18			
9		Zdice 200	o	19:21		20:01			20:21		21:01		22:01	23:01		
12		Zdice 200		↳ 19:22		20:02			20:22		21:02		22:02	23:02		
12		Stášov		x 19:25					x 20:25		x 21:25		x 22:25			
15		Praskolesy		x 19:28					x 20:28		x 21:28		x 22:28			
19		Hořovice		↳ 19:32		20:10			20:32		21:10		22:10	23:10		
25		Cerhovice		x 19:36					x 20:36		x 21:36		x 22:36			
30	047	Kaňez		↳ 19:40		20:17			20:40		21:17		22:17	23:17		
32	047/044	Kaňezek		↳ 19:45					20:45		21:45		22:45			
35	044	Mýto		x 19:48					x 20:48		x 21:48		x 22:48			
38	044	Holoubkov		X 19:51		↳ 19:51			20:51		X 21:51		22:51			
42	044/042	Svojkovice		↳ 19:54		x 19:54			x 20:54		↳ 21:54		x 22:54			
47	042	Rokycany 175	o			X 19:59	20:28		20:59		X 21:59	22:28	22:59	23:28		
47	042	Rokycany 175				20:02	20:30		21:02		22:02	22:30	23:02	23:30		
51	042	Klabava				x 20:05			x 21:05		x 22:05		x 23:05			
53	042/041	Ejpovice	o			20:08			21:08		22:08		23:08			
53	042/041	Ejpovice				20:08			21:08		22:08		23:08			
61	041/001	Pižeň-Doubravka 176				x 20:14			x 21:14		x 22:14		x 23:14			
64	001	Pižeň hl. n. 82	o			20:02	20:17	20:40	21:02	21:17	21:40	22:02	22:17	22:40	23:40	
		Do stanice:		Cheb	Pižeň zast	Klatovy		Domažlice	Pižeň zast	Klatovy		Cheb	Pižeň zast	Klatovy	Pižeň zast	

X jede v pracovní dny

82 160, 176, 180, 183, 190, 196

☒ návazná autobusová doprava  
☒ vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku  
☒ přeprava spoluzavadel (do vyčerpání kapacity)

o příjezd  
X restaurační vůz  
Y bistrovůz

R do označených vozů možno zakoupit místenku  
☐ úschova během přepravy (do vyčerpání kapacity)  
x zastávka na znamení

## Příloha B.9 Jízdní řád trati 175 Rokycany - Nezvěstice

km	zóna	Vlak	27850 ☪	27870 ☪	27800 ☪	27802 ☪	27830 ☪	27804 ☪	27832 ☪	27806 ☪	27852 ☪	27808 ☪	27854 ☪	27810 ☪	27856 ☪	27812 ☪	27814 ☪	27858 ☪	27816 ☪	27818 ☪	27860 ☪	27834 ☪	27820 ☪	27862 ☪	27836 ☪	27864 ☪	27838 ☪					
Ze stanice:																																
0	042	Rokycany 170	1:12		☪ 4:32	5:32	☪ 6:01	6:32	7:32	8:32	☪ 9:32	10:32	☪ 11:32	12:32	☪ 13:01	13:32	14:32	☪ 15:01	15:32	16:32	☪ 17:01				☪ 17:32	18:32		☪ 19:32	20:32	21:32	22:32	
1	042	Rokycany předměstí	x 1:14		{ x 4:34	x 5:34	{ x 6:03	x 6:34	x 7:34	x 8:34	{ x 9:34	x 10:34	{ x 11:34	x 12:34	{ x 13:03	x 13:34	x 14:34	{ x 15:03	x 15:34	x 16:34	{ x 17:03				x 17:34	x 18:34		{ x 19:34	x 20:34	x 21:34	x 22:34	
3	042	Kamenný Újezd u Rokycan	x 1:16		{ x 4:36	x 5:36	{ x 6:05	x 6:36	x 7:36	x 8:36	{ x 9:36	x 10:36	{ x 11:36	x 12:36	{ x 13:05	x 13:36	x 14:36	{ x 15:05	x 15:36	x 16:36	{ x 17:05				x 17:36	x 18:36		{ x 19:36	x 20:36	x 21:36	x 22:36	
5	042	Nová Huť	1:19		{ x 4:39	5:39	{ x 6:08	6:39	7:39	8:39	{ x 9:39	x 10:39	{ x 11:39	12:39	{ x 13:08	13:39	14:39	{ x 15:08	15:39	16:39	{ x 17:08				{ x 17:39	18:39		{ x 19:39	20:39	21:39	22:39	
6	042/043	Hrádek u Rokycan	x 1:21		{ x 4:41	x 5:41	{ x 6:10	x 6:41	x 7:41	x 8:41	{ x 9:41	x 10:41	{ x 11:41	x 12:41	{ x 13:10	x 13:41	x 14:41	{ x 15:10	x 15:41	x 16:41	{ x 17:10				x 17:41	x 18:41		{ x 19:41	x 20:41	x 21:41	x 22:41	
8	043	Mírošov	1:25	☪ 3:50	{ x 4:45	5:45	☪ 6:14	6:45	7:45	8:45	☪ 9:45	10:45	{ x 11:45	12:45	{ x 13:14	13:45	14:45	{ x 15:14	15:45	16:45	{ x 17:14				x 17:45	18:45		{ x 19:45	20:45	21:45	22:45	
9	043	Mírošov město	1:28	{ x 3:52	{ x 4:48	5:48	☪ 6:17	6:48	☪ 7:48	8:48	☪ 9:48	10:48	☪ 11:48	12:48	☪ 13:17	☪ 13:48	14:48	☪ 15:17	☪ 15:48	16:48	☪ 17:17				☪ 17:48	18:48		☪ 19:48	20:48	21:48	22:48	
11	043	Příkosice zastávka		{ x 3:56	{ x 4:51	x 5:51	{ x 6:20	x 6:51	{ x 7:51	x 8:51	x 10:51		x 12:51		{ x 13:51	x 14:51		{ x 15:51	x 16:51						{ x 17:51	x 18:51		x 20:51		x 22:51		
13	043	Příkosice		{ x 3:59	{ x 4:54	5:54	☪ 6:23	6:54	☪ 7:54	8:54	10:54		12:54		{ x 13:54	14:54		{ x 15:54	16:54						{ x 17:54	x 18:54		20:54		22:54		
16	043/065	Mešno		{ x 4:06	{ x 5:06	x 6:06		x 7:06		x 9:06	x 11:06		{ x 13:06		{ x 14:06	x 15:06		{ x 16:06	x 17:06							x 19:06						
18	065	Lipnice		{ x 4:09	{ x 5:09	x 6:09		x 7:09		x 9:09	x 11:09		{ x 13:09		{ x 14:09	x 15:09		{ x 16:09	x 17:09							x 19:09						
20	065	Komatice		{ x 4:13	{ x 5:13	x 6:13		x 7:13		x 9:13	x 11:13		{ x 13:13		{ x 14:13	x 15:13		{ x 16:13	x 17:13							x 19:13						
22	065	Komatice rybník		{ x 4:16	{ x 5:16	x 6:16		x 7:16		x 9:16	x 11:16		{ x 13:16		{ x 14:16	x 15:16		{ x 16:16	x 17:16							x 19:16						
24	065/061	Štáhlavice		{ x 4:19	{ x 5:19	x 6:19		x 7:19		x 9:19	x 11:19		{ x 13:19		{ x 14:19	x 15:19		{ x 16:19	x 17:19							x 19:19						
27	061	Nezvěstice 190		☪ 4:25	☪ 5:25	6:25		7:25		9:25	11:25		☪ 13:25		☪ 14:25	15:25		☪ 16:25	17:25							19:25						
Do stanice:																																

km	zóna	Vlak	27851 ☪	27853 ☪	27801 ☪	27803 ☪	27831 ☪	27805 ☪	27833 ☪	27807 ☪	27855 ☪	27809 ☪	27857 ☪	27811 ☪	27859 ☪	27835 ☪	27813 ☪	27861 ☪	27815 ☪	27817 ☪	27837 ☪	27819 ☪	27863 ☪	27821 ☪	27865 ☪	27839 ☪					
Ze stanice:																															
0	061	Nezvěstice 190			☪ 4:35	☪ 5:35		6:35		8:35		10:35		12:35			14:35			☪ 15:35	16:35					18:35		20:35			
3	061/065	Štáhlavice			{ x 4:40	{ x 5:40		x 6:40		x 8:40		x 10:40		x 12:40			x 14:40			{ x 15:44	x 16:44					x 18:44		x 20:44			
5	065	Komatice rybník			{ x 4:44	{ x 5:44		x 6:44		x 8:44		x 10:44		x 12:44			x 14:44			{ x 15:44	x 16:44					x 18:44		x 20:44			
7	065	Komatice			{ x 4:47	{ x 5:47		x 6:47		x 8:47		x 10:47		x 12:47			x 14:47			{ x 15:47	x 16:47					x 18:47		x 20:47			
9	065	Lipnice			{ x 4:51	{ x 5:51		x 6:51		x 8:51		x 10:51		x 12:51			x 14:51			{ x 15:51	x 16:51					x 18:51		x 20:51			
11	065/043	Mešno			{ x 4:54	{ x 5:54		x 6:54		x 8:54		x 10:54		x 12:54			x 14:54			{ x 15:54	x 16:54					x 18:54		x 20:54			
14	043	Příkosice			{ x 4:58	☪ 5:58		6:58		8:58		10:58		12:58			14:58			{ x 15:58	16:58					x 18:58		20:58			
16	043	Příkosice zastávka			{ x 5:05	6:05	☪ 6:36	7:05	☪ 8:05	9:05		11:05		13:05			15:05			{ x 16:05	17:05					☪ 18:05	19:05		21:05		23:05
18	043	Příkosice zastávka			☪ 5:07	x 6:07	☪ 6:38	x 7:07	☪ 8:07	x 9:07		11:07		x 13:07			15:07			☪ 16:07	x 17:07					☪ 18:07	x 19:07		x 21:07		x 23:07
19	043	Mírošov město		☪ 4:11	☪ 4:42	5:11	6:11	☪ 6:42	7:11	8:11		10:11		☪ 12:11	13:11	☪ 13:42	14:11	15:11		☪ 15:42	16:11	17:11				18:11	19:11	☪ 20:11	21:11	22:11	23:11
21	043/042	Hrádek u Rokycan		{ x 4:14	{ x 4:45	5:14	6:14	{ x 6:45	7:14	8:14		10:14		☪ 12:14	13:14	{ x 13:45	14:14	15:14		{ x 15:45	16:14	17:14				18:14	19:14	{ x 20:14	21:14	22:14	23:14
22	042	Hrádek u Rokycan		{ x 4:17	{ x 4:48	x 5:17	x 6:17	{ x 6:48	x 7:17	x 8:17		x 10:17		{ x 12:17	x 13:17	{ x 13:48	x 14:17	x 15:17		{ x 15:48	x 16:17	x 17:17				x 18:17	x 19:17	{ x 20:17	x 21:17	x 22:17	x 23:17
24	042	Nová Huť		{ x 4:20	{ x 4:51	5:20	6:20	{ x 6:51	7:20	8:20		x 10:20		{ x 12:20	x 13:20	{ x 13:51	x 14:20	x 15:20		{ x 15:51	16:20	17:20				x 18:20	19:20	{ x 20:20	21:20	22:20	23:20
26	042	Kamenný Újezd u Rokycan		{ x 4:22	{ x 4:53	x 5:22	x 6:22	{ x 6:53	x 7:22	x 8:22		x 10:22		{ x 12:22	x 13:22	{ x 13:53	x 14:22	x 15:22		{ x 15:53	x 16:22	x 17:22				x 18:22	x 19:22	{ x 20:22	x 21:22	x 22:22	x 23:22
27	042	Rokycany předměstí		{ x 4:24	{ x 4:55	x 5:24	x 6:24	{ x 6:55	x 7:24	x 8:24		x 10:24		{ x 12:24	x 13:24	{ x 13:55	x 14:24	x 15:24		{ x 15:55	x 16:24	x 17:24				x 18:24	x 19:24	{ x 20:24	x 21:24	x 22:24	x 23:24
27	042	Rokycany 170		☪ 4:27	☪ 4:58	5:27	6:27	☪ 6:58	7:27	8:27		10:27		☪ 12:27	13:27	☪ 13:58	14:27	15:27		☪ 15:58	16:27	17:27				18:27	19:27	☪ 20:27	21:27	22:27	23:27
Do stanice:																															

☪ jede v pracovní dny  
☪☪ jede v ⑥ a †  
☪☪☪ jede ve dnech školního vyučování

☐ návazná autobusová doprava  
☐ vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku  
☐ přeprava spoluzavadel (do vyčerpání kapacity)

x zastávka na znamení  
○ příjezd

Při nocování v žst. Mírošov je nutné vést několik soupravových vlaků v úseku Mírošov - Mírošov město/Příkosice, alternativně jako vlaky kategorie Os. Viz oběhy vozidel.



Příloha B.10 Jízdní řád trati 176 Plzeň - Radnice

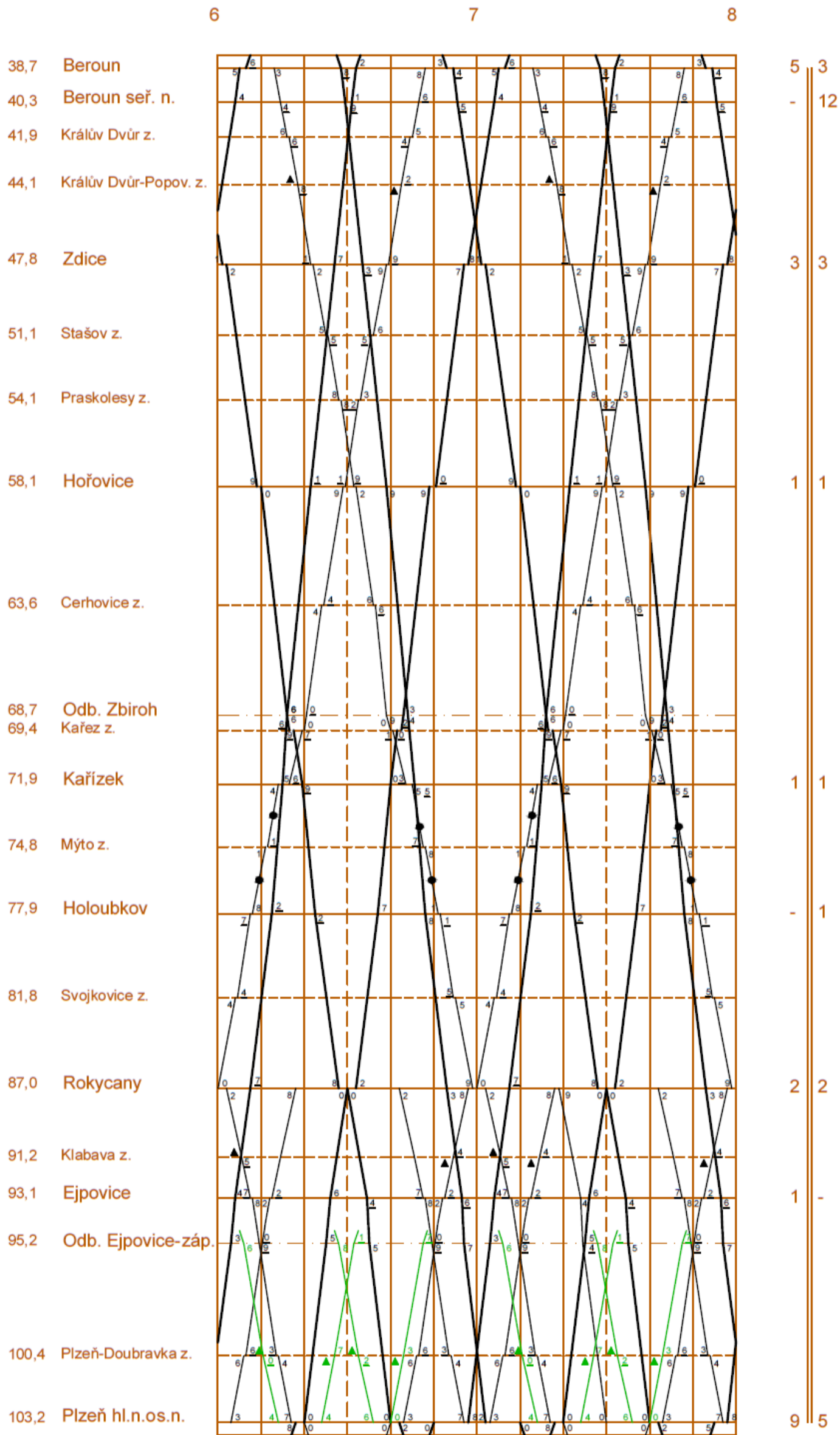
km	zóna	Vlak	17801	17803	17851	17805	17853	17807	17855	17809	17811	17813	17815	17817	17819	17857	17821	17859	17823	17861	17825	17863	17827	17865	17829	17831	17833	17835	17837		
			☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	
		Ze stanice:																													
0	001	Plzeň hl. n. ☺	1:06	☺ 5:24	☺ 5:40	6:24	☺ 6:40	7:24	☺ 7:40	8:24	9:24	10:24	☺ 11:24	12:24	13:24	☺ 13:46	14:24	☺ 14:46	15:24	☺ 15:46	16:24	☺ 16:46	17:24	☺ 17:46	18:24			19:24	20:24	21:24	22:46
3	001/041	Plzeň-Doubravka 170	x 1:09	☺ 5:27	☺ 5:43	x 6:27	☺ 6:43	x 7:27	☺ 7:43	x 8:27	x 9:27	x 10:27	☺ 11:27	x 12:27	x 13:27	☺ 13:49	x 14:27	☺ 14:49	x 15:27	☺ 15:49	x 16:27	☺ 16:49	x 17:27	☺ 17:49	x 18:27			x 19:27	x 20:27	x 21:27	x 22:49
10	041	Dýšina-závod	x 1:15	☺ 5:33		x 6:33		x 7:33		x 8:33	x 9:33	x 10:33	☺ 11:33	x 12:33	x 13:33	☺ 13:49	x 14:33	☺ 14:49	x 15:33	☺ 15:49	x 16:33	☺ 16:49	x 17:33	☺ 17:49	x 18:33			x 19:33	x 20:33	x 21:33	x 22:55
12	041	Dýšina	1:17	☺ 5:35	☺ 5:50	6:35	☺ 6:50	7:35	☺ 7:50	8:35	9:35	10:35	☺ 11:35	12:35	13:35	☺ 13:56	14:35	☺ 14:56	15:35	☺ 15:56	16:35	☺ 16:56	17:35	☺ 17:56	18:35			19:35	20:35	21:35	22:57
13	041	Chrást u Plzně obec ☺	1:19	☺ 5:37	☺ 5:52	6:37	☺ 6:52	7:37	☺ 7:52	8:37	9:37	10:37	☺ 11:37	12:37	13:37	☺ 13:58	14:37	☺ 14:58	15:37	☺ 15:58	16:37	☺ 16:58	17:37	☺ 17:58	18:37			19:37	20:37	21:37	22:59
14	041	Chrást u Plzně zastávka	x 1:21	☺ 5:39	☺ 5:55	x 6:39	☺ 6:55	☺ 7:39	☺ 7:55	x 8:39	x 9:39	x 10:39	☺ 11:39	x 12:39	☺ 13:39	☺ 14:01	x 14:39	☺ 15:01	x 15:39	☺ 16:01	x 16:39	☺ 17:01	☺ 17:39	☺ 18:01	x 18:39			☺ 19:39	x 20:39	x 21:39	x 23:01
17	041	Sedlecko	x 1:24	☺ 5:42		x 6:42		☺ 7:42		x 8:42	x 9:42	x 10:42	☺ 11:42	x 12:42	☺ 13:42	x 14:42	x 15:42	x 16:42	x 17:42	x 18:42	x 19:42	x 20:42	x 21:42	x 22:42			x 19:44	x 20:44	x 21:44	x 23:04	
18	041	Střápole	x 1:26	☺ 5:44		x 6:44		☺ 7:44		x 8:44	x 9:44	x 10:44	☺ 11:44	x 12:44	☺ 13:44	x 14:44	x 15:44	x 16:44	x 17:44	x 18:44	x 19:44	x 20:44	x 21:44	x 22:44			x 19:44	x 20:44	x 21:44	x 23:06	
20	041/045	Všenice	x 1:28	☺ 5:46		x 6:46		☺ 7:46		x 8:46	x 9:46	x 10:46	☺ 11:46	x 12:46	☺ 13:46	x 14:46	x 15:46	x 16:46	x 17:46	x 18:46	x 19:46	x 20:46	x 21:46	x 22:46			x 19:46	x 20:46	x 21:46	x 23:08	
21	045	Dolní Stupno	x 1:30	☺ 5:48		x 6:48		☺ 7:48		x 8:48	x 9:48	x 10:48	☺ 11:48	x 12:48	☺ 13:48	x 14:48	x 15:48	x 16:48	x 17:48	x 18:48	x 19:48	x 20:48	x 21:48	x 22:48			x 19:48	x 20:48	x 21:48	x 23:10	
23	045	Stupno	o 1:32	☺ 5:50		6:50		☺ 7:50		8:50	9:50	10:50	☺ 11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50			19:50	20:50	21:50	23:12	
	045	Stupno	1:33	☺ 5:51		6:51		☺ 7:51		8:51	9:51	10:51	☺ 11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51			19:51	20:51	21:51	23:13	
24	045	Břasy ☺	1:35	☺ 5:53		6:53		☺ 7:53		8:53	9:53	10:53	☺ 11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:53			19:53	20:53	21:53	23:15	
25	045	Břasy-Vranov	x 1:37	☺ 5:55		x 6:55		☺ 7:55		x 8:55	x 9:55	x 10:55	☺ 11:55	x 12:55	☺ 13:55	x 14:55	x 15:55	x 16:55	x 17:55	x 18:55	x 19:55	x 20:55	x 21:55	x 22:55			x 19:55	x 20:55	x 21:55	x 23:17	
28	045	Radnice ☺	o 1:40	☺ 5:58		6:58		☺ 7:58		8:58	9:58	10:58	☺ 11:58	12:58	☺ 13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58	22:58			19:58	20:58	21:58	23:20	
		Do stanice:																													

km	zóna	Vlak	17800	17802	17850	17804	17852	17806	17854	17808	17810	17812	17814	17816	17818	17856	17820	17858	17822	17860	17824	17862	17826	17864	17828	17830	17832	17834	17836	
			☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	
		Ze stanice:																												
0	045	Radnice ☺	☺ 4:40	5:02		6:02		7:02		☺ 8:02	9:02	10:02	11:02	☺ 12:02	13:02	☺ 14:02	15:02	16:02	17:02	☺ 18:02	19:02	☺ 20:02	21:02	22:02						
3	045	Břasy-Vranov	☺ 4:43	x 5:05		x 6:05		x 7:05		☺ 8:05	x 9:05	x 10:05	x 11:05	☺ 12:05	x 13:05	☺ 14:05	x 15:05	x 16:05	x 17:05	☺ 18:05	x 19:05	☺ 20:05	x 21:05	x 22:05						
4	045	Břasy ☺	☺ 4:45	5:07		6:07		7:07		☺ 8:07	9:07	10:07	11:07	☺ 12:07	13:07	☺ 14:07	15:07	16:07	17:07	☺ 18:07	19:07	☺ 20:07	21:07	22:07						
5	045	Stupno	o 4:46	5:08		6:08		7:08		☺ 8:08	9:08	10:08	11:08	☺ 12:08	13:08	☺ 14:08	15:08	16:08	17:08	☺ 18:08	19:08	☺ 20:08	21:08	22:08						
	045	Stupno	☺ 4:47	5:09		6:09		7:09		☺ 8:09	9:09	10:09	11:09	☺ 12:09	13:09	☺ 14:09	15:09	16:09	17:09	☺ 18:09	19:09	☺ 20:09	21:09	22:09						
7	045	Dolní Stupno	☺ 4:49	x 5:11		x 6:11		x 7:11		☺ 8:11	x 9:11	x 10:11	x 11:11	☺ 12:11	x 13:11	☺ 14:11	x 15:11	x 16:11	x 17:11	☺ 18:11	x 19:11	☺ 20:11	x 21:11	x 22:11						
8	045/041	Všenice	☺ 4:51	x 5:13		x 6:13		x 7:13		☺ 8:13	x 9:13	x 10:13	x 11:13	☺ 12:13	x 13:13	☺ 14:13	x 15:13	x 16:13	x 17:13	☺ 18:13	x 19:13	☺ 20:13	x 21:13	x 22:13						
10	041	Střápole	☺ 4:53	x 5:15		x 6:15		x 7:15		☺ 8:15	x 9:15	x 10:15	x 11:15	☺ 12:15	x 13:15	☺ 14:15	x 15:15	x 16:15	x 17:15	☺ 18:15	x 19:15	☺ 20:15	x 21:15	x 22:15						
11	041	Sedlecko	☺ 4:55	x 5:17		x 6:17		x 7:17		☺ 8:17	x 9:17	x 10:17	x 11:17	☺ 12:17	x 13:17	☺ 14:17	x 15:17	x 16:17	x 17:17	☺ 18:17	x 19:17	☺ 20:17	x 21:17	x 22:17						
14	041	Chrást u Plzně zastávka	☺ 4:58	x 5:20	☺ 5:59	x 6:20	☺ 6:59	x 7:20	☺ 7:59	x 8:20	x 9:20	x 10:20	x 11:20	☺ 12:20	x 13:20	☺ 14:05	x 14:20	☺ 15:05	x 15:20	☺ 16:05	x 16:20	☺ 17:05	x 17:20	☺ 18:05	x 18:20	x 19:20	x 20:20	x 21:20	x 22:20	
15	041	Chrást u Plzně obec ☺	☺ 5:00	5:22	☺ 6:01	6:22	☺ 7:01	7:22	☺ 8:01	8:22	9:22	10:22	11:22	☺ 12:22	13:22	☺ 14:07	14:22	☺ 15:07	15:22	☺ 16:07	16:22	☺ 17:07	17:22	☺ 18:07	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	
16	041	Dýšina	☺ 5:02	5:24	☺ 6:03	6:24	☺ 7:03	7:24	☺ 8:03	8:24	9:24	10:24	11:24	☺ 12:24	13:24	☺ 14:09	14:24	☺ 15:09	15:24	☺ 16:09	16:24	☺ 17:09	17:24	☺ 18:09	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24	
18	041/001	Dýšina-závod	☺ 5:04	x 5:26		x 6:26		x 7:26		☺ 8:26	x 9:26	x 10:26	x 11:26	☺ 12:26	x 13:26	☺ 14:26	x 15:26	x 16:26	x 17:26	☺ 18:26	x 19:26	☺ 20:26	x 21:26	x 22:26						
25	001	Plzeň-Doubravka 170	☺ 5:10	x 5:32	☺ 6:10	x 6:32	☺ 7:10	x 7:32	☺ 8:10	x 8:32	x 9:32	x 10:32	x 11:32	☺ 12:32	x 13:32	☺ 14:16	x 14:32	☺ 15:16	x 15:32	☺ 16:16	x 16:32	☺ 17:16	x 17:32	☺ 18:16	x 18:32	x 19:32	x 20:32	x 21:32	x 22:32	
28	001	Plzeň hl. n. ☺	☺ 5:14	5:36	☺ 6:14	6:36	☺ 7:14	7:36	☺ 8:14	8:36	9:36	10:36	11:36	☺ 12:36	13:36	☺ 14:20	14:36	☺ 15:20	15:36	☺ 16:20	16:36	☺ 17:20	17:36	☺ 18:20	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36	
		Do stanice:																												

☺ jede v pracovní dny  
☺ návazná autobusová doprava  
☺ zastávka na znamení  
☺ vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku  
☺ příjezd

**Příloha B.11 Fragменты NJŘ pro zpracovanou dopravní koncepci na trati 170 v úseku Plzeň – Beroun**

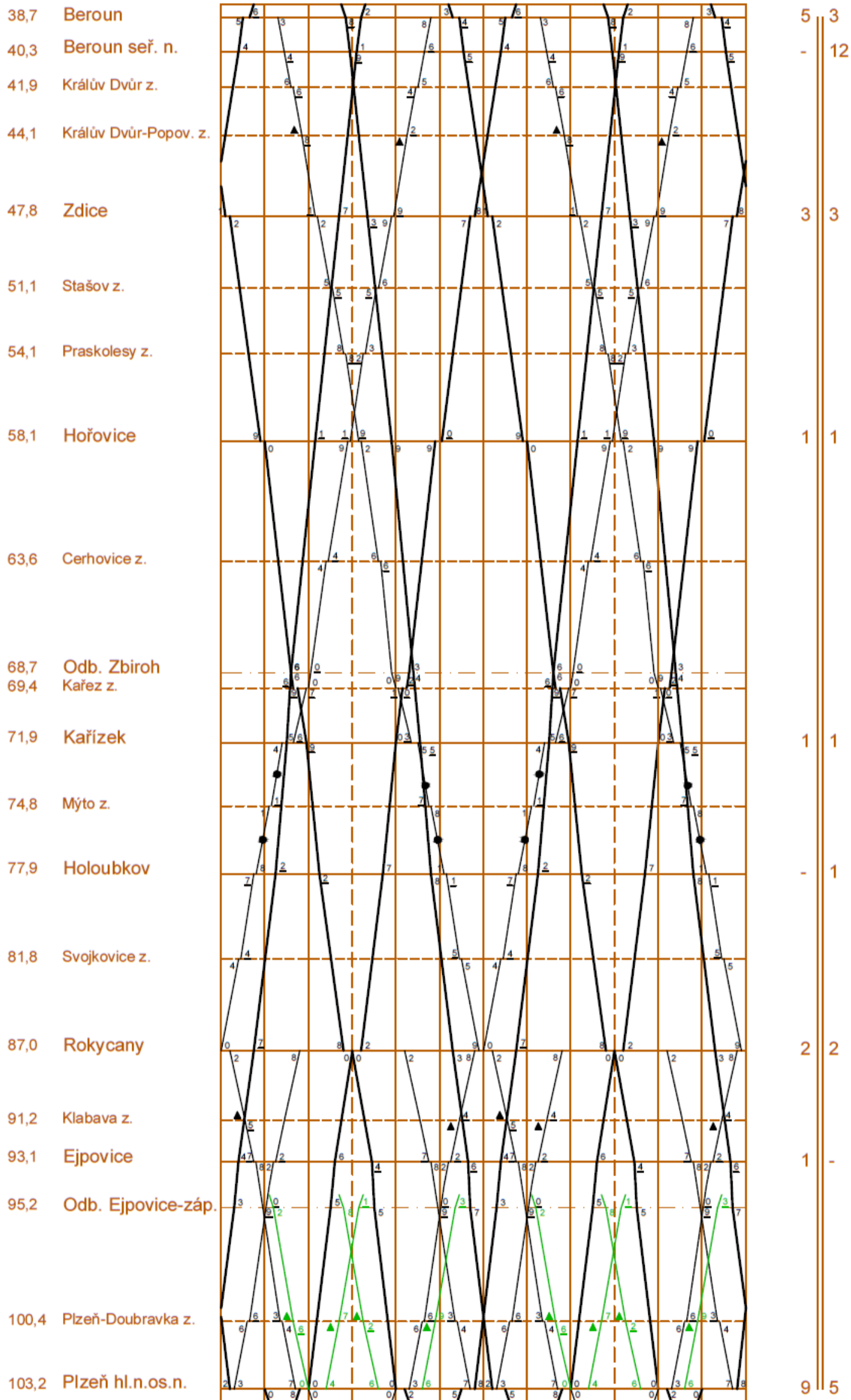
Poznámka: zeleně jsou znázorněny trasy vlaků do/z Radnic a Chrástu



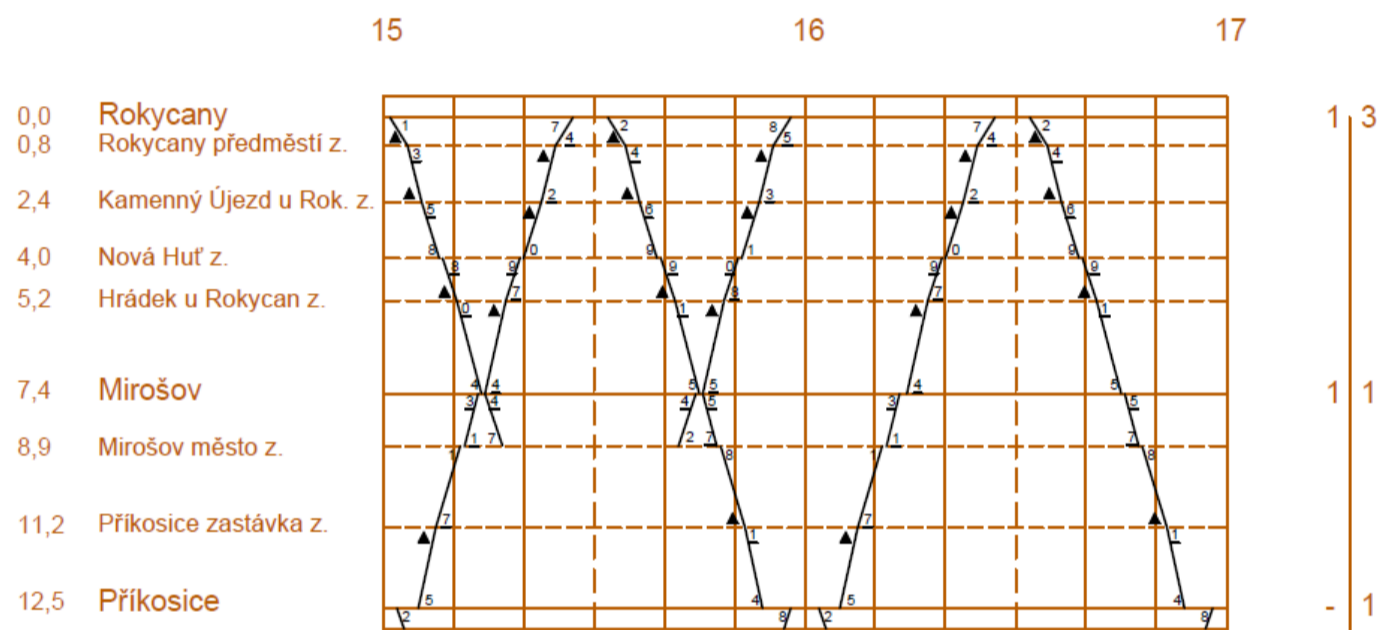
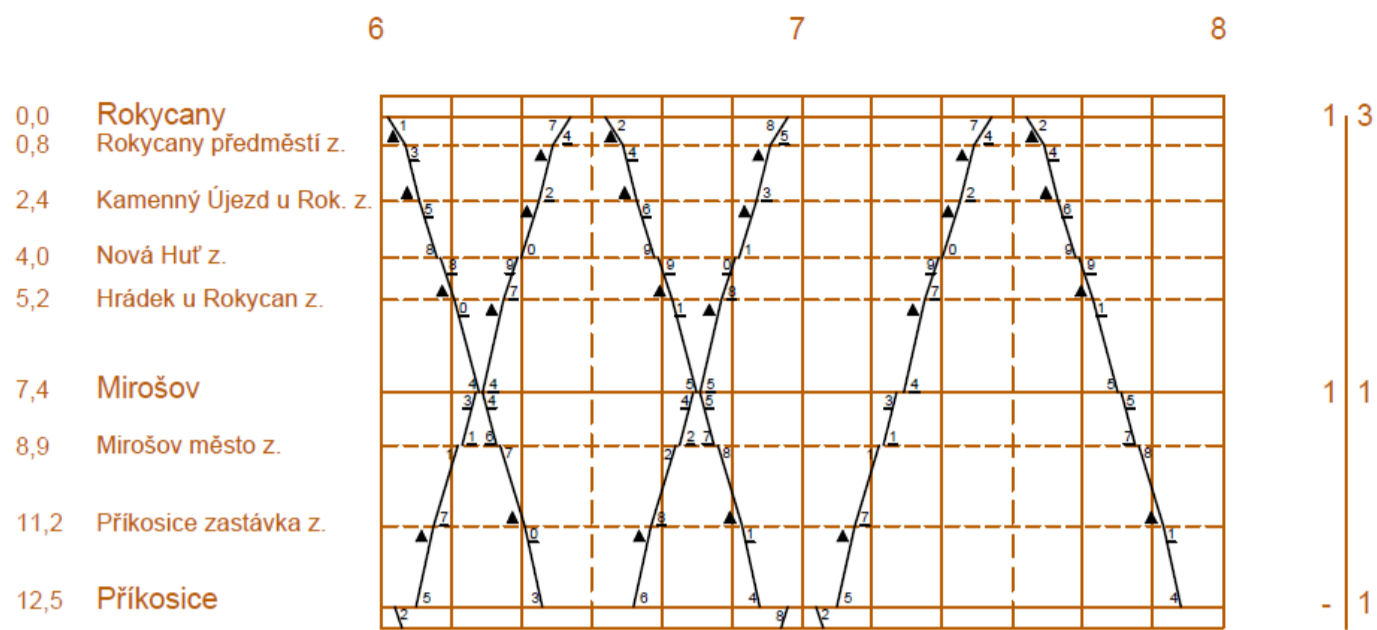
15

16

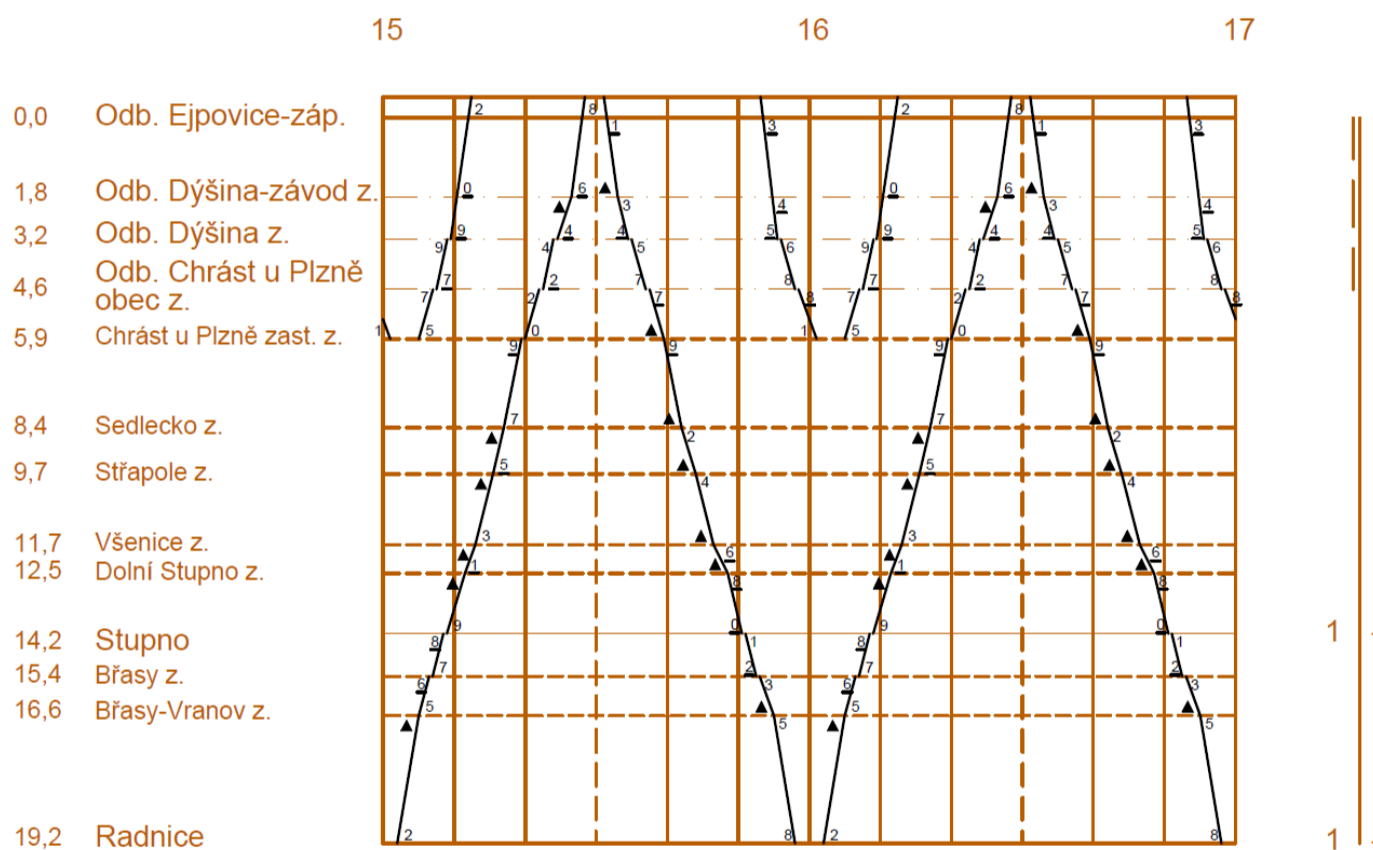
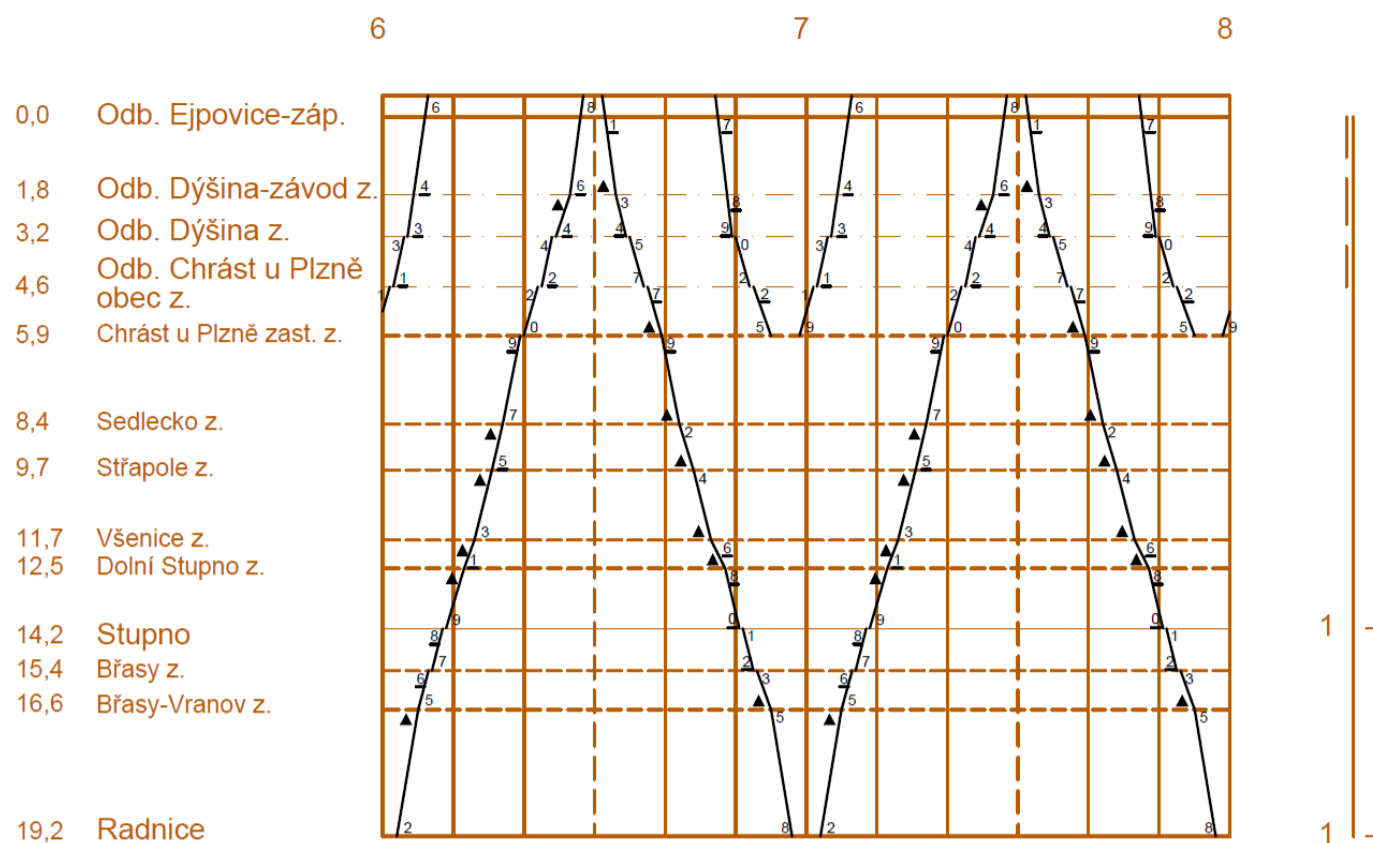
17



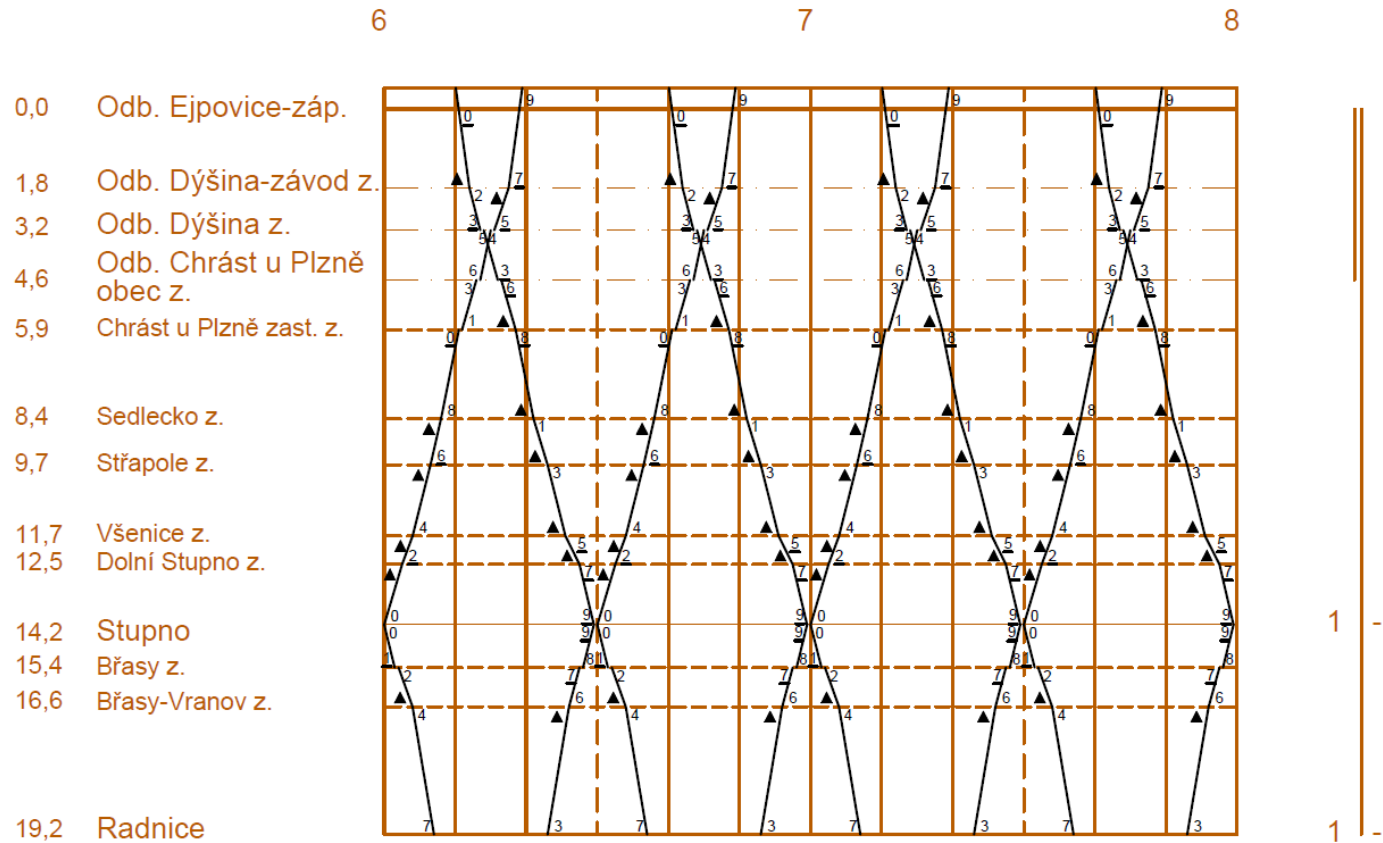
**Příloha B.12** Fragменты NJŘ pro zpracovanou dopravní koncepci na trati 175 v úseku Rokycany – Příkosice



Příloha B.13 Fragменты NJŘ pro zpracovanou dopravní koncepci na trati 176 v úseku odb. Ejpovice-západ – Radnice

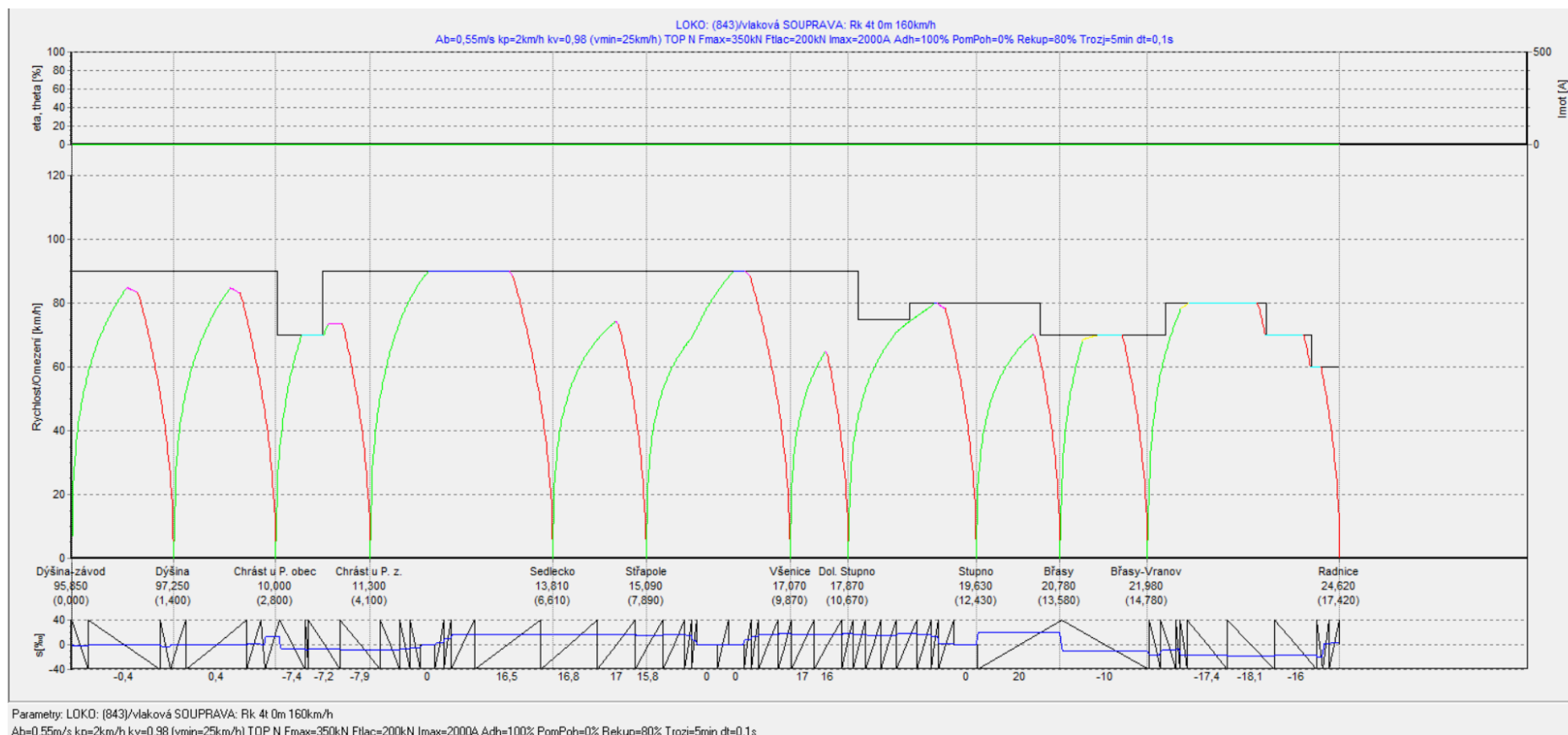


**Příloha B.14 Fragment teoretického NJŘ pro trať 176 v úseku odb. Ejpovice-západ – Radnice za účelem průkazu míst pro křižování při pravidelném intervalu 30 minut**



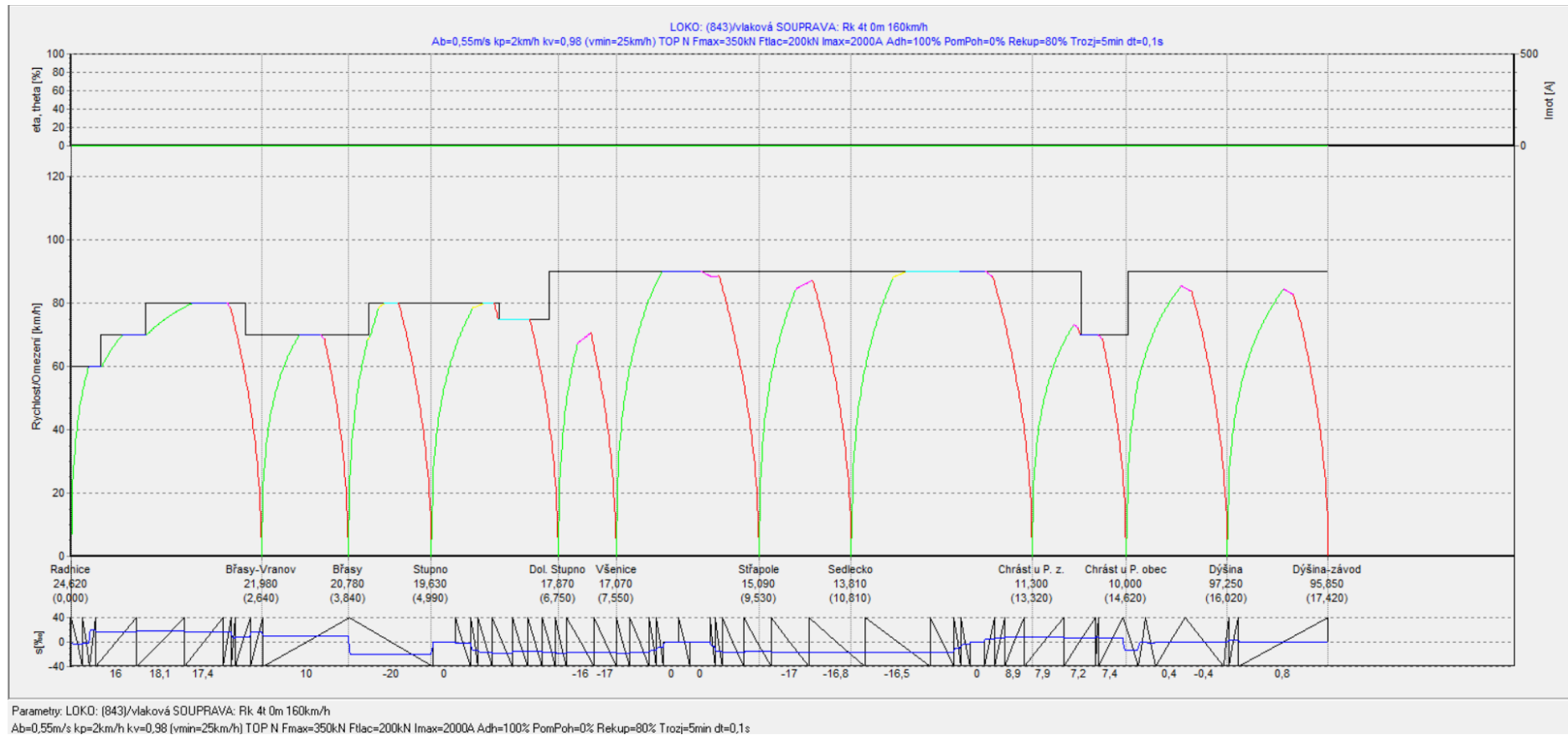
## Příloha B.15 Dynamika jízdy modelové soupravy v úseku odb. Ejpovice-západ – Radnice po aplikaci infrastrukturních opatření

Směr odb. Ejpovice-západ – Radnice, rychlostní profil  $V_{130}$ .



## Příloha B

Směr Radnice – odb. Ejpovice-západ, rychlostní profil V<sub>130</sub>.





## Příloha B.16 Oběhy vozidel

Elektrická trakce, dálková doprava – I. segment dálkové dopravy (obsahuje jeden vlak kategorie R), platí denně

1. den	
vlak	trasa
Ex 501	Cheb (4:34) - Praha hl.n. (7:09)
Ex 532	Praha hl.n. (7:52) - Plzeň hl.n. (9:02)
Ex 535	Plzeň hl.n. (10:58) - Praha hl.n. (12:09)
Ex 506	Praha hl.n. (12:52) - Cheb (15:26)
Ex 513	Cheb (16:34) - Praha hl.n. (19:09)
Ex 544	Praha hl.n. (19:52) - Plzeň hl.n. (21:02)

4. den	
vlak	trasa
Ex 520	Plzeň hl.n. (6:05) - Cheb (7:26)
Ex 505	Cheb (8:34) - Praha hl.n. (11:09)
Ex 536	Praha hl.n. (11:52) - Plzeň hl.n. (13:02)
Ex 539	Plzeň hl.n. (14:58) - Praha hl.n. (16:09)
Ex 510	Praha hl.n. (16:52) - Cheb (19:26)
Ex 517	Cheb (20:34) - Praha hl.n. (23:09)

2. den	
vlak	trasa
Ex 531	Plzeň hl.n. (6:58) - Praha hl.n. (8:09)
Ex 502	Praha hl.n. (8:52) - Cheb (11:26)
Ex 509	Cheb (12:34) - Praha hl.n. (15:09)
Ex 540	Praha hl.n. (15:52) - Plzeň hl.n. (17:02)
Ex 543	Plzeň hl.n. (18:58) - Praha hl.n. (20:09)
Ex 514	Praha hl.n. (20:52) - Cheb (23:26)

5. den	
vlak	trasa
Ex 530	Praha hl.n. (5:52) - Plzeň hl.n. (7:02)
Ex 533	Plzeň hl.n. (8:58) - Praha hl.n. (10:09)
Ex 504	Praha hl.n. (10:52) - Cheb (13:26)
Ex 511	Cheb (14:34) - Praha hl.n. (17:09)
Ex 542	Praha hl.n. (17:52) - Plzeň hl.n. (19:02)
Ex 545	Plzeň hl.n. (20:58) - Praha hl.n. (22:09)

3. den	
vlak	trasa
Ex 503	Cheb (6:34) - Praha hl.n. (9:09)
Ex 534	Praha hl.n. (9:52) - Plzeň hl.n. (11:02)
Ex 537	Plzeň hl.n. (12:58) - Praha hl.n. (14:09)
Ex 508	Praha hl.n. (14:52) - Cheb (17:26)
Ex 515	Cheb (18:34) - Praha hl.n. (21:09)
R 786	Praha hl.n. (22:17) - Plzeň hl.n. (23:40)

6. den	
vlak	trasa
Ex 500	Praha hl.n. (6:52) - Cheb (9:26)
Ex 507	Cheb (10:34) - Praha hl.n. (13:09)
Ex 538	Praha hl.n. (13:52) - Plzeň hl.n. (15:02)
Ex 541	Plzeň hl.n. (16:58) - Praha hl.n. (18:09)
Ex 512	Praha hl.n. (18:52) - Cheb (21:26)

Jedná se pouze o oběhy lokomotiv elektrické trakce v případě, že elektrická trakce je využita v úseku Praha - Plzeň - Cheb a v úseku Plzeň - Domažlice - státní hranice nikoliv.

Oběhy souprav nejsou zpracovány, záleží na dohodě české a německé strany o jejich konkrétní využitelnosti. S ohledem na tuto skutečnost mohou být případně upraveny i oběhy lokomotiv.

## Příloha B

Elektrická trakce, dálková doprava – II. segment dálkové dopravy, platí denně

1. den	
vlak	trasa
R 751	Plzeň hl.n. (4:20) - Praha hl.n. (5:44)
R 754	Praha hl.n. (6:17) - Klatovy (8:29)
R 763	Klatovy (9:31) - Praha hl.n. (11:44)
R 766	Praha hl.n. (12:17) - Klatovy (14:29)
R 775	Klatovy (15:31) - Praha hl.n. (17:44)
R 778	Praha hl.n. (18:17) - Klatovy (19:29)
R 785	Klatovy (20:31) - Praha hl.n. (22:44)

4. den	
vlak	trasa
R 757	Klatovy (6:31) - Praha hl.n. (8:44)
R 760	Praha hl.n. (9:17) - Klatovy (11:29)
R 769	Klatovy (12:31) - Praha hl.n. (14:44)
R 772	Praha hl.n. (15:17) - Klatovy (17:29)
R 781	Klatovy (18:31) - Praha hl.n. (20:44)
R 784	Praha hl.n. (21:17) - Klatovy (23:29)

2. den	
vlak	trasa
R 752	Praha hl.n. (5:17) - Klatovy (7:29)
R 761	Klatovy (8:31) - Praha hl.n. (10:44)
R 764	Praha hl.n. (11:17) - Klatovy (13:29)
R 773	Klatovy (14:31) - Praha hl.n. (16:44)
R 776	Praha hl.n. (17:17) - Klatovy (19:29)
R 785	Klatovy (20:31) - Praha hl.n. (22:44)

5. den	
vlak	trasa
R 755	Klatovy (5:31) - Praha hl.n. (7:44)
R 758	Praha hl.n. (8:17) - Klatovy (10:29)
R 767	Klatovy (11:31) - Praha hl.n. (13:44)
R 770	Praha hl.n. (14:17) - Klatovy (16:29)
R 779	Klatovy (17:31) - Praha hl.n. (19:44)
R 782	Praha hl.n. (20:17) - Klatovy (22:29)

3. den	
vlak	trasa
R 750	Praha hl.n. (4:17) - Klatovy (6:29)
R 759	Klatovy (7:31) - Praha hl.n. (9:44)
R 762	Praha hl.n. (10:17) - Klatovy (12:29)
R 771	Klatovy (13:31) - Praha hl.n. (15:44)
R 774	Praha hl.n. (16:17) - Klatovy (18:29)
R 783	Klatovy (19:31) - Praha hl.n. (21:44)
R 788	Praha hl.n. (23:37) - Plzeň hl.n. (1:00)
Os XXXX	Plzeň hl.n. (1:XX) - Klatovy (2:XX)

6. den	
vlak	trasa
R 753	Klatovy (4:31) - Praha hl.n. (6:44)
R 756	Praha hl.n. (7:17) - Klatovy (9:29)
R 765	Klatovy (10:31) - Praha hl.n. (12:44)
R 768	Praha hl.n. (13:17) - Klatovy (15:29)
R 777	Klatovy (16:31) - Praha hl.n. (18:44)
R 780	Praha hl.n. (19:17) - Klatovy (21:29)
Os XXXX	Klatovy (22:XX) - Plzeň hl.n. (23:XX)

## Příloha B

## Elektrická trakce, regionální doprava – platí v pracovní dny

1. den	
vlak	trasa
7841	Plzeň hl.n. (0:53) - Rokycany (1:08)
7883	Rokycany (5:02) - Beroun (5:48)
7804	Beroun (6:13) - Plzeň zast. (7:22)
7805	Plzeň zast. (7:38) - Beroun (8:48)
7812	Beroun (11:13) - Plzeň zast. (12:22)
7813	Plzeň zast. (12:38) - Beroun (13:48)
7818	Beroun (14:13) - Plzeň zast. (15:22)
7819	Plzeň zast. (15:38) - Beroun (16:48)
7824	Beroun (17:13) - Plzeň zast. (18:22)
7825	Plzeň zast. (18:38) - Beroun (19:48)
7830	Beroun (20:13) - Plzeň zast. (21:22)
7831	Plzeň zast. (21:38) - Beroun (22:48)

2. den	
vlak	trasa
7800	Beroun (4:13) - Plzeň zast. (5:22)
7801	Plzeň zast. (5:38) - Beroun (6:48)
7806	Beroun (7:13) - Plzeň zast. (8:22)
7807	Plzeň zast. (8:38) - Beroun (9:48)
7810	Beroun (10:13) - Plzeň zast. (11:22)
7811	Plzeň zast. (11:38) - Beroun (12:48)
7816	Beroun (13:13) - Plzeň zast. (14:22)
7817	Plzeň zast. (14:38) - Beroun (15:48)
7822	Beroun (16:13) - Plzeň zast. (17:22)
7823	Plzeň zast. (17:38) - Beroun (18:48)
7828	Beroun (19:13) - Plzeň zast. (20:22)
7829	Plzeň zast. (20:38) - Beroun (21:48)
7834	Beroun (22:13) - Plzeň zast. (23:22)
7869	Plzeň zast. (23:38) - Rokycany (23:58)

Pár Sv v úseku Plzeň hl.n. - Plzeň zastávka (zhruba 1 km jízdy v každém směru) je nutný pro zacyklení oběhů.

(+) v pátek cílová stanice Beroun (23:48)

3. den	
vlak	trasa
7842	Rokycany (4:32) - Plzeň hl.n. (4:47)
7843	Plzeň hl.n. (5:03) - Rokycany (5:18)
7844	Rokycany (5:42) - Plzeň hl.n. (5:57)
7845	Plzeň hl.n. (6:03) - Rokycany (6:18)
7846	Rokycany (6:42) - Plzeň hl.n. (6:57)
7847	Plzeň hl.n. (7:03) - Rokycany (7:18)
7850	Rokycany (7:42) - Plzeň hl.n. (7:57)
7849	Plzeň hl.n. (8:03) - Rokycany (8:18)
7852	Rokycany (8:42) - Plzeň hl.n. (8:57)
Sv 78XX	Plzeň hl.n. (9:30) - Plzeň zast. (9:32)
7851	Plzeň zast. (9:38) - Rokycany (9:58)
7854	Rokycany (10:02) - Plzeň zast. (10:17)
7809	Plzeň zast. (10:38) - Beroun (11:48)
7814	Beroun (12:13) - Plzeň zast. (13:22)
7815	Plzeň zast. (13:38) - Beroun (14:48)
7820	Beroun (15:13) - Plzeň zast. (16:22)
7821	Plzeň zast. (16:38) - Beroun (17:48)
7826	Beroun (18:13) - Plzeň zast. (19:22)
7827	Plzeň zast. (19:38) - Beroun (20:48)
7832	Beroun (21:13) - Plzeň zast. (22:22)
7833	Plzeň zast. (22:38) - Hořovice (23:27) (+)

4. den	
vlak	trasa
7881	Hořovice (3:59) - Beroun (4:18)
7802	Beroun (5:13) - Plzeň zast. (6:22)
7803	Plzeň zast. (6:38) - Beroun (7:48)
7808	Beroun (8:13) - Plzeň zast. (9:22)
Sv 78XX	Plzeň zast. (9:26) - Plzeň hl.n. (9:28)
7855	Plzeň hl.n. (13:03) - Rokycany (13:18)
7856	Rokycany (13:42) - Plzeň hl.n. (13:57)
7857	Plzeň hl.n. (14:03) - Rokycany (14:18)
7858	Rokycany (14:42) - Plzeň hl.n. (14:57)
7859	Plzeň hl.n. (15:03) - Rokycany (15:18)
7860	Rokycany (15:42) - Plzeň hl.n. (15:57)
7861	Plzeň hl.n. (16:03) - Rokycany (16:18)
7862	Rokycany (16:42) - Plzeň hl.n. (16:57)
7863	Plzeň hl.n. (17:03) - Rokycany (17:18)
7864	Rokycany (17:42) - Plzeň hl.n. (17:57)
7865	Plzeň hl.n. (18:03) - Rokycany (18:18)
7866	Rokycany (18:42) - Plzeň hl.n. (18:57)

## Příloha B

Elektrická trakce, regionální doprava – platí v sobotu

1. den	
vlak	trasa
7840	Rokycany (0:02) - Plzeň hl.n. (0:17)
7841	Plzeň hl.n. (0:53) - Rokycany (1:08)
7883	Rokycany (5:02) - Beroun (5:48)
7804	Beroun (6:13) - Plzeň zast. (7:22)
7805	Plzeň zast. (7:38) - Rokycany (7:58)
7806	Rokycany (8:02) - Plzeň zast. (8:22)
7807	Plzeň zast. (8:38) - Beroun (9:48)
7810	Beroun (10:13) - Plzeň zast. (11:22)
7811	Plzeň zast. (11:38) - Rokycany (11:58)
7812	Rokycany (12:02) - Plzeň zast. (12:22)
7813	Plzeň zast. (12:38) - Beroun (13:48)
7818	Beroun (14:13) - Plzeň zast. (15:22)
7819	Plzeň zast. (15:38) - Rokycany (15:58)
7820	Beroun (16:02) - Plzeň zast. (16:22)
7821	Plzeň zast. (16:38) - Beroun (17:48)
7826	Beroun (18:13) - Plzeň zast. (19:22)
7827	Plzeň zast. (19:38) - Rokycany (19:58)
7828	Rokycany (20:02) - Plzeň zast. (20:22)
7829	Plzeň zast. (20:38) - Beroun (21:48)
7834	Beroun (22:13) - Plzeň zast. (23:22)
7869	Plzeň zast. (23:38) - Rokycany (23:58)

2. den	
vlak	trasa
7800	Beroun (4:13) - Plzeň zast. (5:22)
7801	Plzeň zast. (5:38) - Rokycany (6:02)
7846	Rokycany (6:42) - Plzeň hl.n. (6:57)

3. den	
vlak	trasa
7802	Beroun (5:13) - Plzeň zast. (6:22)
7803	Plzeň zast. (6:38) - Beroun (7:48)
7808	Beroun (8:13) - Plzeň zast. (9:22)
7851	Plzeň zast. (9:38) - Rokycany (9:58)
7854	Rokycany (10:02) - Plzeň zast. (10:17)
7809	Plzeň zast. (10:38) - Beroun (11:48)
7814	Beroun (12:13) - Plzeň zast. (13:22)
7815	Plzeň zast. (13:38) - Rokycany (13:58)
7816	Rokycany (14:02) - Plzeň zast. (14:22)
7817	Plzeň zast. (14:38) - Beroun (15:48)
7822	Beroun (16:13) - Plzeň zast. (17:22)
7823	Plzeň zast. (17:38) - Rokycany (17:58)
7824	Rokycany (18:02) - Plzeň zast. (18:22)
7825	Plzeň zast. (18:38) - Beroun (19:48)
7830	Beroun (20:13) - Plzeň zast. (21:22)
7831	Plzeň zast. (21:38) - Rokycany (21:58)
7832	Rokycany (22:02) - Plzeň zast. (22:22)
7833	Plzeň zast. (22:38) - Beroun (23:48)

Sobotní oběh není striktně zacyklen, následuje nedělní oběh

## Příloha B

Elektrická trakce, regionální doprava – platí v neděli

1. den	
vlak	trasa
7840	Rokycany (0:02) - Plzeň hl.n. (0:17)
7841	Plzeň hl.n. (0:53) - Rokycany (1:08)
7883	Rokycany (5:02) - Beroun (5:48)
7804	Beroun (6:13) - Plzeň zast. (7:22)
7805	Plzeň zast. (7:38) - Rokycany (7:58)
7806	Rokycany (8:02) - Plzeň zast. (8:22)
7807	Plzeň zast. (8:38) - Beroun (9:48)
7810	Beroun (10:13) - Plzeň zast. (11:22)
7811	Plzeň zast. (11:38) - Rokycany (11:58)
7812	Rokycany (12:02) - Plzeň zast. (12:22)
7813	Plzeň zast. (12:38) - Beroun (13:48)
7818	Beroun (14:13) - Plzeň zast. (15:22)
7819	Plzeň zast. (15:38) - Rokycany (15:58)
7820	Beroun (16:02) - Plzeň zast. (16:22)
7821	Plzeň zast. (16:38) - Beroun (17:48)
7826	Beroun (18:13) - Plzeň zast. (19:22)
7827	Plzeň zast. (19:38) - Rokycany (19:58)
7828	Rokycany (20:02) - Plzeň zast. (20:22)
7829	Plzeň zast. (20:38) - Beroun (21:48)
7834	Beroun (22:13) - Plzeň zast. (23:22)
7869	Plzeň zast. (23:38) - Rokycany (23:58)

2. den	
vlak	trasa
7863	Plzeň hl.n. (17:03) - Rokycany (17:18)
7824	Rokycany (18:02) - Plzeň zast. (18:22)
7825	Plzeň zast. (18:38) - Beroun (19:48)
7830	Beroun (20:13) - Plzeň zast. (21:22)
7831	Plzeň zast. (21:38) - Rokycany (21:58)
7832	Rokycany (22:02) - Plzeň zast. (22:22)
7833	Plzeň zast. (22:38) - Hořovice (23:27)

3. den	
vlak	trasa
7800	Beroun (4:13) - Plzeň zast. (5:22)
7801	Plzeň zast. (5:38) - Rokycany (6:02)
7802	Rokycany (6:02) - Plzeň zast. (6:22)
7803	Plzeň zast. (6:38) - Beroun (7:48)
7808	Beroun (8:13) - Plzeň zast. (9:22)
7851	Plzeň zast. (9:38) - Rokycany (9:58)
7854	Rokycany (10:02) - Plzeň zast. (10:17)
7809	Plzeň zast. (10:38) - Beroun (11:48)
7814	Beroun (12:13) - Plzeň zast. (13:22)
7815	Plzeň zast. (13:38) - Rokycany (13:58)
7816	Rokycany (14:02) - Plzeň zast. (14:22)
7817	Plzeň zast. (14:38) - Beroun (15:48)
7822	Beroun (16:13) - Plzeň zast. (17:22)
7823	Plzeň zast. (17:38) - Beroun (18:48)

Nedělní oběh není striktně zacyklen, následuje oběh pro pracovní den

## Příloha B

Nezávislá trakce, regionální doprava – platí v pracovní dny

1. den	
vlak	trasa
Sv 278XX	Mirošov (4:05) - Mirošov město (4:07) (+)
27851	Mirošov město (4:11) - Rokycany (4:27)
27800	Rokycany (4:32) - Nezvěstice (5:25)
27803	Nezvěstice (5:35) - Rokycany (6:27)
27804	Rokycany (6:32) - Nezvěstice (7:25)
27807	Nezvěstice (8:35) - Rokycany (9:27)
27808	Rokycany (10:32) - Nezvěstice (11:25)
27811	Nezvěstice (12:35) - Rokycany (13:27)
27812	Rokycany (13:32) - Nezvěstice (14:25)
27813	Nezvěstice (14:35) - Rokycany (15:27)
27816	Rokycany (15:32) - Nezvěstice (16:25)
27817	Nezvěstice (16:35) - Rokycany (17:27)
27834	Rokycany (17:32) - Příkosice (17:54)
27837	Příkosice (18:05) - Rokycany (18:27)
27820	Rokycany (18:32) - Nezvěstice (19:25)
27821	Nezvěstice (20:35) - Rokycany (21:27)
27884	Rokycany (21:32) - Mirošov město (21:48)
27885	Mirošov město (22:11) - Rokycany (22:27)
27838	Rokycany (22:32) - Příkosice (22:54)
27839	Příkosice (23:05) - Rokycany (23:27)

2. den	
vlak	trasa
27850	Rokycany (1:12) - Mirošov město (1:28)
Sv 278XX	Mirošov město (1:32) - Mirošov (1:34)
27850	Mirošov (3:50) - Nezvěstice (4:35)
27801	Nezvěstice (4:35) - Rokycany (5:27)
27802	Rokycany (5:32) - Nezvěstice (6:25)
27805	Nezvěstice (6:35) - Rokycany (7:27)
27832	Rokycany (7:32) - Příkosice (7:54)
27833	Příkosice (8:05) - Rokycany (8:27)
27806	Rokycany (8:32) - Nezvěstice (9:25)
27809	Nezvěstice (10:35) - Rokycany (11:27)
27854	Rokycany (11:32) - Mirošov město (11:48)
27857	Mirošov město (12:11) - Rokycany (12:27)
27810	Rokycany (12:32) - Příkosice (12:54)
27835	Příkosice (14:05) - Rokycany (14:27)
27814	Rokycany (14:32) - Nezvěstice (15:25)
27815	Nezvěstice (15:35) - Rokycany (16:27)
27818	Rokycany (16:32) - Nezvěstice (17:25)
27819	Nezvěstice (18:35) - Rokycany (19:27)

2. den (pokračování)	
vlak	trasa
27862	Rokycany (19:32) - Mirošov město (19:48)
27863	Mirošov město (20:11) - Rokycany (20:27)
27836	Rokycany (20:32) - Příkosice (20:54)
Sv 278XX	Příkosice (21:15) - Mirošov (21:22)

3. den	
vlak	trasa
Sv 278XX	Mirošov (4:35) - Mirošov město (4:47)
27853	Mirošov město (4:41) - Rokycany (4:57)
27830	Rokycany (6:01) - Příkosice (6:23)
27831	Příkosice (6:36) - Rokycany (6:58)
7848	Rokycany (7:19) - Plzeň hl.n. (7:30)
17817	Plzeň hl.n. (12:24) - Radnice (12:58)
17818	Radnice (13:02) - Plzeň hl.n. (13:36)
17857	Plzeň hl.n. (13:46) - Chrást u P. zast. (14:01)
17856	Chrást u P. zast. (14:05) - Plzeň hl.n. (14:20)
17821	Plzeň hl.n. (14:24) - Radnice (14:58)
17822	Radnice (15:02) - Plzeň hl.n. (15:36)
17861	Plzeň hl.n. (15:46) - Chrást u P. zast. (16:01)
17860	Chrást u P. zast. (16:05) - Plzeň hl.n. (16:20)
17825	Plzeň hl.n. (16:24) - Radnice (16:58)
17826	Radnice (17:02) - Plzeň hl.n. (17:36)
17865	Plzeň hl.n. (17:46) - Chrást u P. zast. (18:01)
17864	Chrást u P. zast. (18:05) - Plzeň hl.n. (18:20)
17829	Plzeň hl.n. (18:24) - Radnice (18:58)
17830	Radnice (19:02) - Plzeň hl.n. (19:36)
17833	Plzeň hl.n. (20:24) - Radnice (20:58)
17834	Radnice (21:02) - Plzeň hl.n. (21:36)

## Příloha B

Nezávislá trakce, regionální doprava – platí v pracovní dny (pokračování)

4. den		5. den	
vlak	trasa	vlak	trasa
17801	Plzeň hl.n. (1:06) - Radnice (1:40)	17802	Radnice (5:02) - Plzeň hl.n. (5:36)
17800	Radnice (4:40) - Plzeň hl.n. (5:16)	17851	Plzeň hl.n. (5:40) - Chrást u P. zast. (5:55)
17803	Plzeň hl.n. (5:24) - Radnice (5:58)	17850	Chrást u P. zast. (5:59) - Plzeň hl.n. (6:14)
17804	Radnice (6:02) - Plzeň hl.n. (6:36)	17805	Plzeň hl.n. (6:24) - Radnice (6:58)
17853	Plzeň hl.n. (6:40) - Chrást u P. zast. (6:55)	17806	Radnice (7:02) - Plzeň hl.n. (7:36)
17852	Chrást u P. zast. (6:59) - Plzeň hl.n. (7:14)	17855	Plzeň hl.n. (7:40) - Chrást u P. zast. (7:55)
17807	Plzeň hl.n. (7:24) - Radnice (7:58)	17854	Chrást u P. zast. (7:59) - Plzeň hl.n. (8:14)
17808	Radnice (8:02) - Plzeň hl.n. (8:36)	17809	Plzeň hl.n. (8:24) - Radnice (8:58)
17811	Plzeň hl.n. (9:24) - Radnice (9:58)	17810	Radnice (9:02) - Plzeň hl.n. (9:36)
17812	Radnice (10:02) - Plzeň hl.n. (10:36)	17813	Plzeň hl.n. (10:24) - Radnice (10:58)
17815	Plzeň hl.n. (11:24) - Radnice (11:58)	17814	Radnice (11:02) - Plzeň hl.n. (11:36)
17816	Radnice (12:02) - Plzeň hl.n. (12:36)	7853	Plzeň hl.n. (12:03) - Rokycany (12:18)
17819	Plzeň hl.n. (13:24) - Radnice (13:58)	27856	Rokycany (13:01) - Mirošov město (13:17)
17820	Radnice (14:02) - Plzeň hl.n. (14:36)	27859	Mirošov město (13:42) - Rokycany (13:58)
17859	Plzeň hl.n. (14:46) - Chrást u P. zast. (15:01)	27858	Rokycany (15:01) - Mirošov město (15:17)
17858	Chrást u P. zast. (15:05) - Plzeň hl.n. (15:20)	27861	Mirošov město (15:42) - Rokycany (15:58)
17823	Plzeň hl.n. (15:24) - Radnice (15:58)	27860	Rokycany (17:01) - Mirošov město (17:17)
17824	Radnice (16:02) - Plzeň hl.n. (16:36)	Sv 278XX	Mirošov město (17:21) - Mirošov (17:23) (x)
17863	Plzeň hl.n. (16:46) - Chrást u P. zast. (17:01)		
17862	Chrást u P. zast. (17:05) - Plzeň hl.n. (17:20)		
17827	Plzeň hl.n. (17:24) - Radnice (17:58)		
17828	Radnice (18:02) - Plzeň hl.n. (18:36)		
17831	Plzeň hl.n. (19:24) - Radnice (19:58)		
17832	Radnice (20:02) - Plzeň hl.n. (20:36)		
17835	Plzeň hl.n. (21:24) - Radnice (21:58)		
17836	Radnice (22:02) - Plzeň hl.n. (22:36)		
17837	Plzeň hl.n. (22:46) - Radnice (23:20)		

(+ ) v pondělí návoz z DKV Plzeň (aby celý víkend souprava nestála v Mirošově, větší možnosti ošetření)

(x) v pátek návoz do DKV Plzeň (aby celý víkend souprava nestála v Mirošově, větší možnosti ošetření)

## Příloha B

Nezávislá trakce, regionální doprava – platí v sobotu a neděli

1. den	
vlak	trasa
Sv 278XX	Mirošov (5:38) - Příkosice (5:45)
27803	Příkosice (6:05) - Rokycany (6:27)
27804	Rokycany (6:32) - Nezvěstice (7:25)
27807	Nezvěstice (8:35) - Rokycany (9:27)
27852	Rokycany (9:32) - Mirošov město (9:48)
27855	Mirošov město (10:11) - Rokycany (10:27)
27808	Rokycany (10:32) - Nezvěstice (11:25)
27811	Nezvěstice (12:35) - Rokycany (13:27)
27812	Rokycany (13:32) - Mirošov město (13:48)
27835	Mirošov město (14:11) - Rokycany (14:27)
27814	Rokycany (14:32) - Nezvěstice (15:25)
27817	Nezvěstice (16:35) - Rokycany (17:27)
27834	Rokycany (17:32) - Mirošov město (17:48)
27837	Mirošov město (18:11) - Rokycany (18:27)
27820	Rokycany (18:32) - Nezvěstice (19:25)
27821	Nezvěstice (20:35) - Rokycany (21:27)
27884	Rokycany (21:32) - Mirošov město (21:48)
27885	Mirošov město (22:11) - Rokycany (22:27)
27838	Rokycany (22:32) - Příkosice (22:54)
27839	Příkosice (23:05) - Rokycany (23:27)

2. den	
vlak	trasa
27850	Rokycany (1:12) - Mirošov město (1:28)
Sv 278XX	Mirošov město (1:32) - Mirošov (1:34)
Sv 278XX	Mirošov (5:05) - Mirošov město (5:07)
27801	Mirošov město (5:11) - Rokycany (5:27)
27802	Rokycany (5:32) - Nezvěstice (6:25)
27805	Nezvěstice (6:35) - Rokycany (7:27)
27832	Rokycany (7:32) - Příkosice (7:54)
27833	Příkosice (8:05) - Rokycany (8:27)
27806	Rokycany (8:32) - Nezvěstice (9:25)
27809	Nezvěstice (10:35) - Rokycany (11:27)
27810	Rokycany (12:32) - Nezvěstice (13:25)
27813	Nezvěstice (14:35) - Rokycany (15:27)
27816	Rokycany (15:32) - Mirošov město (15:48)
27815	Mirošov město (16:11) - Rokycany (16:27)
27818	Rokycany (16:32) - Nezvěstice (17:25)
27819	Nezvěstice (18:35) - Rokycany (19:27)
27836	Rokycany (20:32) - Příkosice (20:54)
Sv 278XX	Příkosice (21:15) - Mirošov (21:22)

3. den	
vlak	trasa
17802	Radnice (5:02) - Plzeň hl.n. (5:36)
17805	Plzeň hl.n. (6:24) - Radnice (6:58)
17806	Radnice (7:02) - Plzeň hl.n. (7:36)
17809	Plzeň hl.n. (8:24) - Radnice (8:58)
17810	Radnice (9:02) - Plzeň hl.n. (9:36)
17813	Plzeň hl.n. (10:24) - Radnice (10:58)
17814	Radnice (11:02) - Plzeň hl.n. (11:36)
17817	Plzeň hl.n. (12:24) - Radnice (12:58)
17818	Radnice (13:02) - Plzeň hl.n. (13:36)
17821	Plzeň hl.n. (14:24) - Radnice (14:58)
17822	Radnice (15:02) - Plzeň hl.n. (15:36)
17825	Plzeň hl.n. (16:24) - Radnice (16:58)
17826	Radnice (17:02) - Plzeň hl.n. (17:36)
17829	Plzeň hl.n. (18:24) - Radnice (18:58)
17830	Radnice (19:02) - Plzeň hl.n. (19:36)
17833	Plzeň hl.n. (20:24) - Radnice (20:58)
17834	Radnice (21:02) - Plzeň hl.n. (21:36)

4. den	
vlak	trasa
17801	Plzeň hl.n. (1:06) - Radnice (1:40)
17804	Radnice (6:02) - Plzeň hl.n. (6:36)
17807	Plzeň hl.n. (7:24) - Chrást u P. zast. (7:39)
17808	Chrást u P. zast. (8:20) - Plzeň hl.n. (8:36)
17811	Plzeň hl.n. (9:24) - Radnice (9:58)
17812	Radnice (10:02) - Plzeň hl.n. (10:36)
17819	Plzeň hl.n. (13:24) - Chrást u P. zast. (13:39)
17820	Chrást u P. zast. (14:20) - Plzeň hl.n. (14:36)
17823	Plzeň hl.n. (15:24) - Radnice (15:58)
17824	Radnice (16:02) - Plzeň hl.n. (16:36)
17827	Plzeň hl.n. (17:24) - Chrást u P. zast. (17:39)
17828	Chrást u P. zast. (18:20) - Plzeň hl.n. (18:36)
17831	Plzeň hl.n. (19:24) - Chrást u P. zast. (19:39)
17832	Chrást u P. zast. (20:20) - Plzeň hl.n. (20:36)
17835	Plzeň hl.n. (21:24) - Radnice (21:58)
17836	Radnice (22:02) - Plzeň hl.n. (22:36)
17837	Plzeň hl.n. (22:46) - Radnice (23:20)

Mezi tratěmi 175 a 176 není o víkendech oběh zacyklen





**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

---

**Fakulta dopravní**

**Ústav dopravních systémů**

**Posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska**

**Increasing of Railways Importance for Transport Service in Rokycany  
Region**

**Příloha C: Varianty řešení úseku Ejpovice-západ – Chrást u  
Plzně obec**

Diplomová práce

Vedoucí práce: Ing. Tomáš Javořík

**Bc. Pavel Purkart**

---

Praha 2016

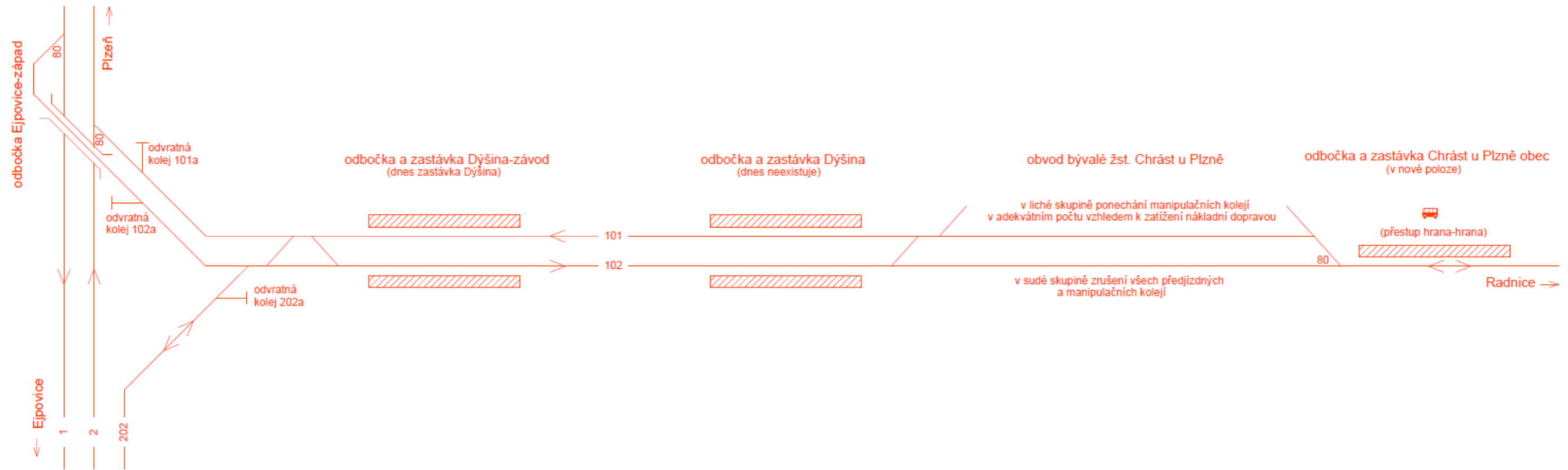
## Obsah

Příloha C.1 Varianta „velkorysá“ .....	C3
Příloha C.2 Varianta „kompromisní – A“ .....	C4
Příloha C.3 Varianta „kompromisní – B“ .....	C5
Příloha C.4 Varianta „úsporná “.....	C6

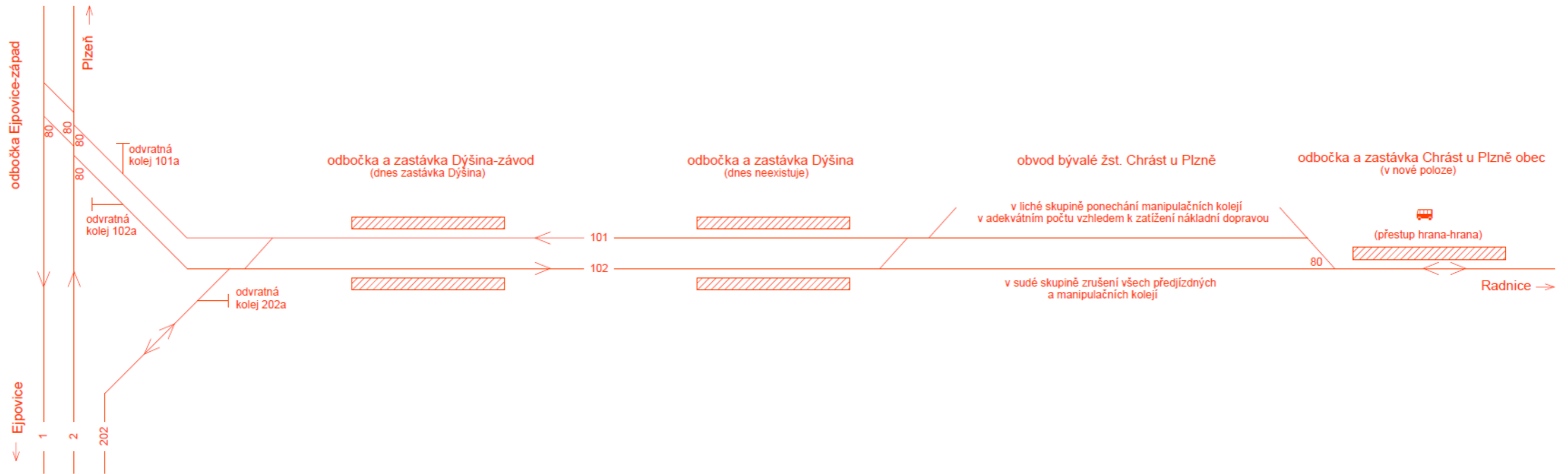
Poznámka: je-li v odbočné větvi výhybky vyžadována vyšší rychlost než 50 km/h, pak je požadovaná rychlost uvedena číslem u každé takové výhybky (tj. „80“ = 80 km/h).

Situaci je možné vnímat tak, že celé znázorněné území může být integrováno v rámci žst. Ejpovice. Uvedené číslování kolejí je autorským návrhem.

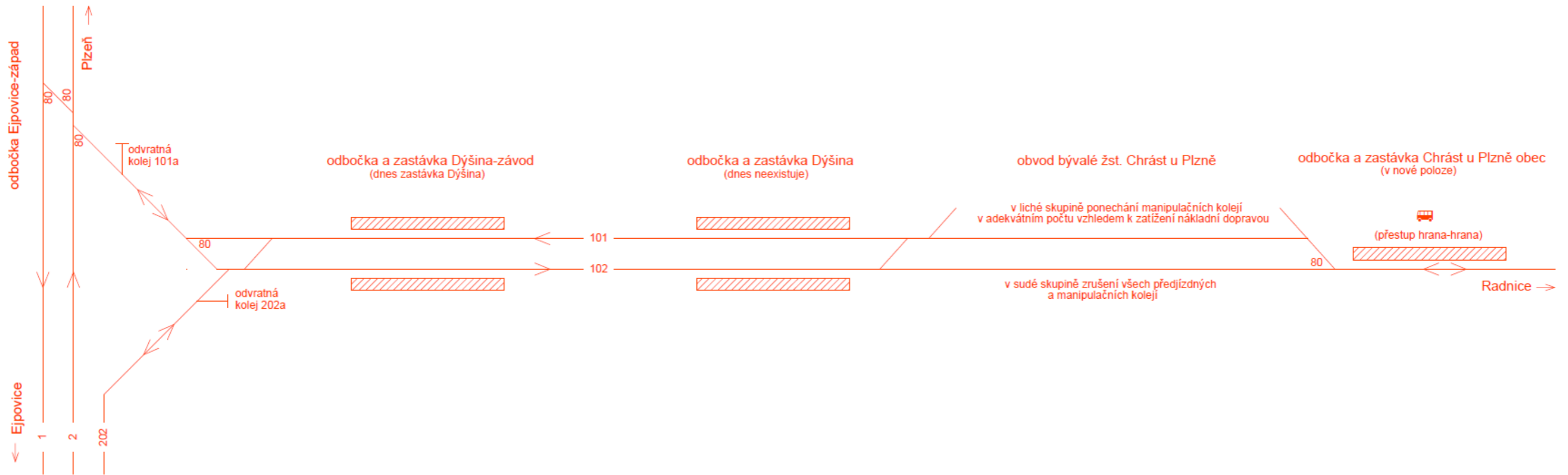
## Příloha C.1 Varianta „velkorysá“



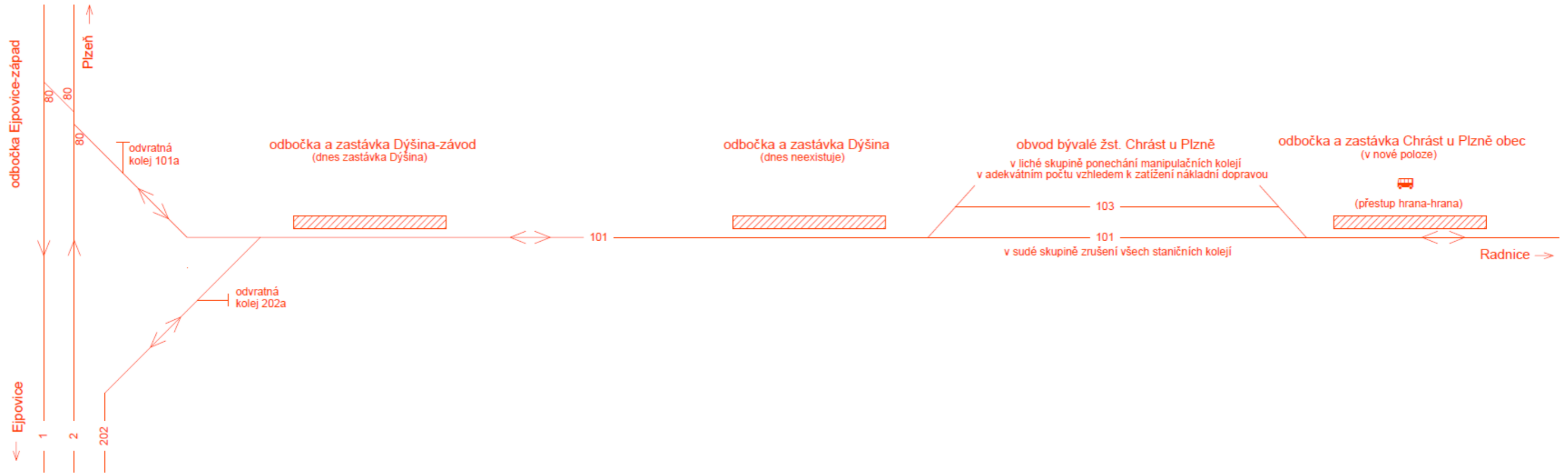
## Příloha C.2 Varianta „kompromisní – A“



Příloha C.3 Varianta „kompromisní – B“



Příloha C.4 Varianta „úsporná“





**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

---

**Fakulta dopravní**

**Ústav dopravních systémů**

**Posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska**  
**Increasing of Railways Importance for Transport Service in Rokycany**  
**Region**

**Příloha D: Charakteristiky linek veřejné linkové dopravy**

Diplomová práce

Vedoucí práce: Ing. Tomáš Javořík

**Bc. Pavel Purkart**

---

Praha 2016

## Obsah

Příloha D.1 Seznam stávajících autobusových linek na Rokycansku .....	D3
Příloha D.2 Seznam navržených autobusových linek na Rokycansku .....	D4
Příloha D.3 Charakteristiky linky 211.....	D5
Příloha D.4 Charakteristiky linky 212.....	D6
Příloha D.5 Charakteristiky linky 213.....	D7
Příloha D.6 Charakteristiky linky 214.....	D8
Příloha D.7 Charakteristiky linky 220.....	D9
Příloha D.8 Charakteristiky linky 221.....	D10
Příloha D.9 Charakteristiky linky 222.....	D11
Příloha D.10 Charakteristiky linky 223.....	D12
Příloha D.11 Charakteristiky linky 230.....	D13
Příloha D.12 Charakteristiky linky 231.....	D14
Příloha D.13 Charakteristiky linky 232.....	D15
Příloha D.14 Charakteristiky linky 233.....	D16
Příloha D.15 Charakteristiky linky 240.....	D17
Příloha D.16 Charakteristiky linky 241.....	D18
Příloha D.17 Charakteristiky linky 242.....	D19
Příloha D.18 Předpokládané charakteristiky linek 243-247 .....	D20
Příloha D.19 Charakteristiky linky 250.....	D21
Příloha D.20 Charakteristiky linky 251.....	D22
Příloha D.21 Předpokládané charakteristiky linek 252-254 .....	D23

### Barevné rozlišení druhů linek v mapkách

**páteřní linka (červená)**

**polopáteřní linka (fialová)**

**doplňková linka (modrá)**



## Příloha D.1 Seznam stávajících autobusových linek na Rokycansku

	Linka	Charakter linky	Spojů v JŘ 15/16*	Celkem spojů*	Výkon km JŘ 15/16*	Dopravce	Trasa linky	IDP	Provoz o víkendu*	Poznámka
1	149 530	dálková	1	1	28	PROBO BUS a.s.	Praha-Plzeň-Tachov	NE	ANO	Udržovací licence
2	210 034	regionální	18	4 372	17 488	PROBO BUS a.s.	Hořovice-Zbiroh	ANO	NE	Víkendový provoz mimo území Rokycanska
3	210 035	regionální	24	5 203	25 824	PROBO BUS a.s.	Hořovice-Komárov-Strašice	ANO	ANO	Na území Rokycanska víkendový provoz pouze v neděli a vybrané svátky
4	210 046	regionální	12	2 600	79 735	PROBO BUS a.s.	Hořovice-Plzeň	ANO	ANO	Víkendový provoz pouze v sobotu
5	440 020	regionální	10	1 752	1 752	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Plzeň-Liblín	ANO	NE	
6	445 052	regionální	36	4 500	9 000	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	Plzeň-Chrást-Bušovice	ANO	NE	Víkendový provoz mimo území Rokycanska
7	446 011	regionální	2	228	456	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	Plzeň (Mrakodrap)-Bušovice (Sedlecko)	ANO	ANO	Noční linka
8	460 730	regionální	6	1 138	1 138	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Kralovice-Liblín	NE	NE	
9	470 010	regionální	39	8 645	193 393	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Rokycany-Strašice-Mýto-Rokycany	ANO	ANO	
10	470 020	regionální	35	6 237	179 565	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Rokycany-Radnice-Zvíkovec	ANO	ANO	Víkendový provoz pouze v neděli v části trasy linky
11	470 040	regionální	14	2 601	41 050	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Radnice-Chomle-Vejvanov-Hlohovice-Kladruby, Třímány	ANO	NE	
12	470 050	regionální	9	2 025	19 391	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Rokycany-Dobřív-Hrádek	ANO	NE	
13	470 060	regionální	13	3 134	34 474	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Hrádek-Rokycany-Nevid	ANO	NE	
14	470 070	regionální	15	3 413	32 020	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Rokycany-Volduchy-Osek	ANO	NE	
15	470 090	regionální	23	5 023	22 420	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Rokycany-Klabava-Litohlavy	ANO	NE	
16	470 110	dálková	3	156	1 300	Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s.r.o.	Radnice-Zbiroh-Praha	NE	ANO	Provoz pouze v neděli a vybrané svátky
17	470 140	regionální	8	1 552	10 088	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Mýto-Holoubkov-Mýto	ANO	NE	
18	470 150	regionální	9	1 388	12 378	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Rokycany-Hrádek-Hůrky-Holoubkov	ANO	NE	
19	470 163	městská	2	500	1 500	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Rokycany,,aut.nádr.-Rokycany,,nemocnice	ANO	NE	
20	470 180	regionální	2	499	5 742	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Rokycany-Osek-Volduchy-Holoubkov	ANO	NE	
21	470 210	regionální	12	2 026	24 600	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Rokycany-Břasy,Stupno-Břasy,Kříše	ANO	NE	
22	470 230	regionální	10	1 886	19 360	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Volduchy-Bušovice-Plzeň	ANO	NE	
23	470 240	regionální	31	6 883	107 704	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Liblín-Radnice/Břasy-Chrást-Plzeň	ANO	NE	
24	470 260	regionální	25	4 411	50 464	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Příkosice-Trokavec-Mirošov-Rokycany-Plzeň	ANO	ANO	Víkendový provoz pouze v neděli v části trasy linky
25	470 280	regionální	17	3 638	25 940	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Rokycany-Březina-Radnice-Skomelno	ANO	NE	
26	470 290	regionální	2	500	7 500	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Radnice-Břasy,Stupno-Dýšina	ANO	NE	
27	470 320	regionální	10	1 950	53 742	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Cheznovice-Plzeň	ANO	ANO	
28	470 330	regionální	14	2 941	53 140	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Rokycany-Mirošov-Příkosice-Skořice-Borovno	ANO	NE	
29	470 370	regionální	8	1 582	24 626	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Radnice-Vejvanov-Drahoňův Újezd-Zbiroh	ANO	NE	
30	470 380	regionální	96	96	714	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Plzeň-Rokycany-Dobřív-Strašice,Vojenský Újezd,Brdy	NE	ANO	V provozu pouze při akci "Bahna" v Brdech
31	470 390	regionální	182	182	1 294	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Radnice-Lhota pod Radčem-Mýto-Strašice,Vojenský Újezd,Brdy	NE	ANO	V provozu pouze při akci "Bahna" v Brdech
32	470 510	regionální	50	11 102	78 994	Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s.r.o.	Cheznovice-Kařez,žel.zast.-Líšná	ANO	ANO	Víkendový provoz pouze v části trasy linky
33	470 520	regionální	20	3 492	85 333	Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s.r.o.	Kařez,žel.zast.-Zvíkovec-Chřtich	ANO	ANO	Víkendový provoz ve většinové části trasy linky
34	470 530	regionální	26	2 690	68 738	Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s.r.o.	Zvíkovec-Zbiroh-Rokycany-Hrádek	ANO	ANO	V úseku Hrádek - Rokycany bez provozu, historické linkové vedení
35	470 540	regionální	23	5 394	108 189	Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s.r.o.	Rokycany-Holoubkov-Zbiroh	ANO	ANO	
36	470 550	regionální	6	820	6 798	Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s.r.o.	Mlečice-Čilá-Hradiště	ANO	NE	
37	470 560	regionální	9	1 954	54 586	Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s.r.o.	Zbiroh-Lhota pod Radčem-Holoubkov-Plzeň	ANO	NE	
38	470 570	regionální	3	492	2 952	Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s.r.o.	Rokycany,,aut.nádr.-Klabava	ANO	NE	
39	470 600	regionální	13	2 638	29 716	Jiří Zýka	Rokycany-Hrádek-Mirošov-Spálené Poříčí	NE	NE	
40	470 800	regionální	7	1 020	8 930	PROBO BUS a.s.	Strašice-Praha	ANO	ANO	
41	470 810	regionální	5	1 194	10 302	PROBO BUS a.s.	Cekov-Kařez-Hořovice	ANO	NE	
42	475 010	městská	28	6 172	31 882	Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s.r.o.	Rokycany,aut.nádraží-Jižní předměstí-nemocnice-městský hřbitov	ANO	ANO	
43	490 820	dálková	4	148	7 068	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Tachov-Bor-Nýřany-Plzeň-Rokycany-Praha	ANO	ANO	Udržovací licence, plánované spoje v pracovní dny obvykle nevyjedou
<b>Součet</b>			<b>882</b>	<b>118 178</b>	<b>1 551 314</b>			<b>37</b>	<b>18</b>	

\* V rámci řešeného regionu Rokycanska

Základní data byla generována pomocí aplikace vykony.idos.cz s platností ke dni 19. února 2016, následně prošla autorskou úpravou.

## Příloha D.2 Seznam navržených autobusových linek na Rokycansku

	Linka	Charakter linky*	Trasa linky
1	470 201	městská	MHD Rokycany: Autobusové nádraží-nemocnice
2	470 202	městská	MHD Rokycany: Autobusové nádraží-Jižní předměstí-Rašínov-Plzeňské předměstí-autobusové nádraží
3	470 203	městská	MHD Rokycany: Autobusové nádraží-hřbitov
4	470 211	doplňková	Rokycany-Svojkovice/Osek-Volduchy
5	470 212	doplňková	Rokycany-Nevid
6	470 213	doplňková	Rokycany-Litohlavy
7	470 214	doplňková	Chrást-Bušovice-Osek
8	470 220	polopátevní	Rokycany-Hrádek-Mirošov
9	470 221	doplňková	Mirošov-Lipnice-Spálené Poříčí
10	470 222	doplňková	Mirošov-Skořice-Spálené Poříčí
11	470 223	doplňková	Mirošov-Štítov
12	470 230	pátevní	Rokycany-Dobřív-Strašice-Zaječov-Komárov-Hořovice
13	470 231	polopátevní	Strašice-Cheznovice-Komárov-Hořovice
14	470 232	doplňková	Cheznovice-Mýto-Medový Újezd
15	470 233	doplňková	Hůrky-Dobřív-Hrádek
16	470 240	pátevní	Rokycany-Osek-Břasy-Radnice
17	470 241	polopátevní	Chrást-Břasy-Radnice
18	470 242	doplňková	Místní doprava Břasy
19	470 243	doplňková	Radnice-Přívětice/Skomelno
20	470 244	doplňková	Radnice-Zbiroh
21	470 245	doplňková	Radnice-Němčovice-Liblín
22	470 246	doplňková	Radnice-Vejvanov-Kladruby
23	470 247	doplňková	Radnice-Mlečice-Zvíkovec
24	470 250	pátevní	Zbiroh-Kařez-Cekov/Kařízek
25	470 251	polopátevní	Ejpovice-Rokycany-Mýto-Zbiroh
26	470 252	doplňková	Zbiroh-Mlečice-Zvíkovec-Chříč
27	470 253	doplňková	Zbiroh-Týček-Líšná/Středočeský kraj
28	470 254	doplňková	Mlečice-Čilá-Hradiště

\* Všechny linky by byly licencovány jako regionální, linky série 20X jsou MHD Rokycany

### Příloha D.3 Charakteristiky linky 211

**Trasa:** Rokycany – Svojkovice/Osek – Volduchy

**Kilometrická vzdálenost:** Rokycany – Volduchy 8 km oběma směry

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✕ - ráno zhruba 30'	✕ - dopoledne 60'-120'	✕ - odpoledne zhruba 30'	✕ - večer 60'	Ⓢ a † 120'

#### Vozidla

**Kmenový autobus „V“.** Měl by postačovat klasický autobus střední velikosti (do 40 míst k sezení). Dále na linku zajišťují vozidla z jiných linek („M1“, „L2“ a „S7“) zejména na špičkové spoje, díky čemuž není nutné zajišťovat na tyto výkony další extra vozidlo. O víkendech zajišťují dopravu vozidla „R1“ a „R2“ na základě jejich výhodného využití v rámci víkendových možností.

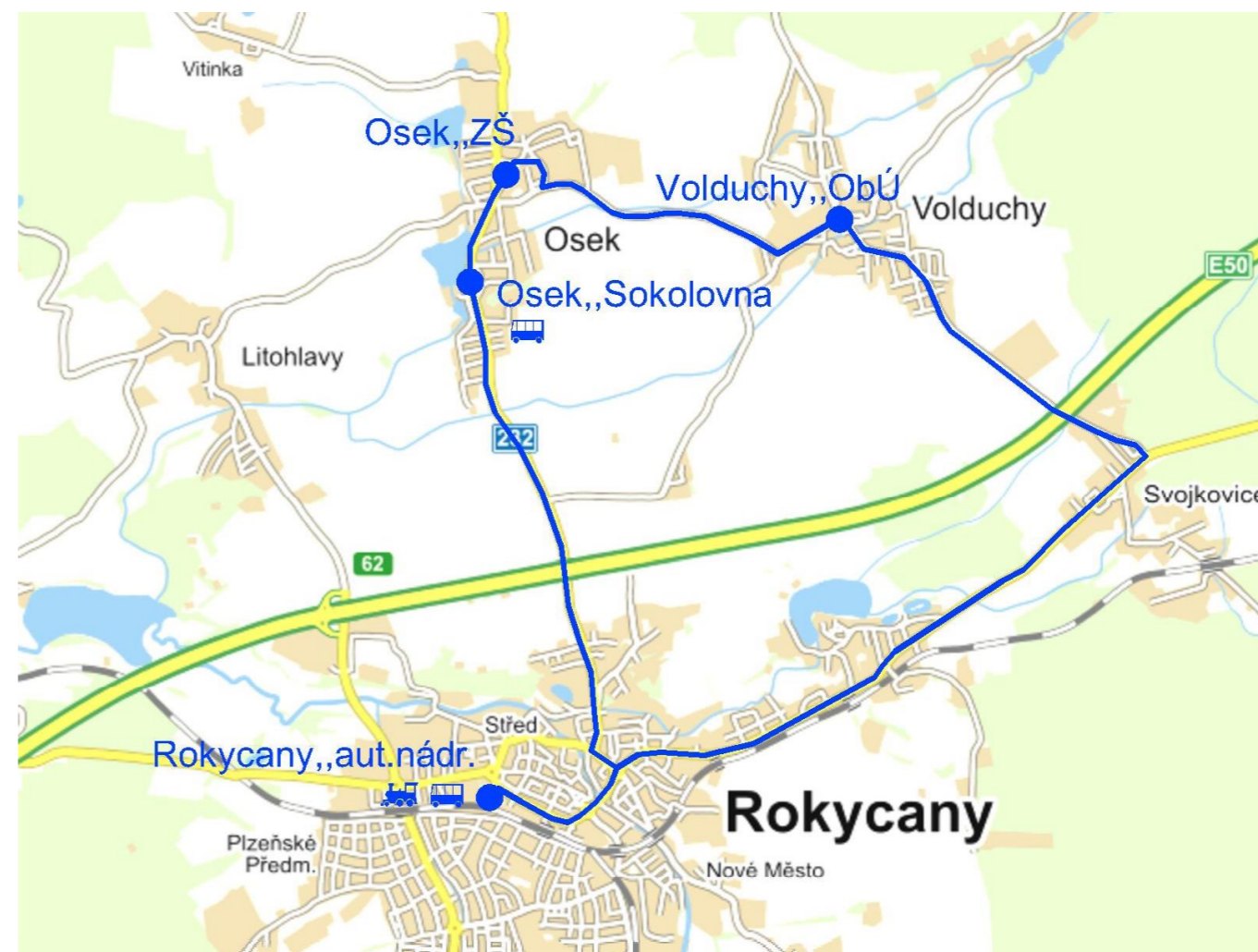
#### Systémové přípojové vazby

- 🚐 Rokycany: směr Plzeň, Praha a Mirošov
- 🚐 Rokycany: různé směry
- 🚐 Osek: směr Radnice (zast. Sokolovna)

#### Specifika

- špičkový proklad 25 – 35 minut: způsoben snahou získat v Oseku vazbu do/z Radnic, pokud by tato vazba nebyla realizována, lze ve většině případů v Rokycanech dodržet pravidelný proklad 30 minut,
- spoj 55: odjezd z Rokycan v 7.15 z důvodu přechodu vozidla z jiné linky, není možné systémově v 7.10, negeneruje však žádná negativa,
- spoj 33: odjezd z Rokycan 22.40 (nikoli systémově 22.35) z důvodu, aby nedošlo k překročení kapacity zastávky Rokycany „Železná“ (těsně po 22.30 z Rokycan přes ni jedou již jiné tři spoje, které zaplní zcela zastávkový záliv),
- pár spojů 31/32 – obsluha Oseka a Volduch v opačném pořadí než obvykle, způsobeno požadavkem na včasný dovoz pracujících do závodu Borgers ve Volduchách

#### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.2.

## Příloha D.4 Charakteristiky linky 212

**Trasa:** Rokycany – Nevid

**Kilometrická vzdálenost:** 11 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
☒ - ráno	☒ - dopoledne	☒ - odpoledne	☒ - večer	Ⓢ a †
zhruba 60'	120'-180'	90'	120'	240'

### Vozidla

**Kmenový autobus „L1“, resp. „L2“** (společné s linkou 213). Měl by postačovat klasický autobus střední nebo menší velikosti (do 30-40 míst k sezení). O víkendu je v provozu pouze jedno z vozidel, opět společné s linkou 213.

### Systémové přípojové vazby

- ☒ Rokycany: směr Plzeň, Praha a Mirošov
- ☒ Rokycany: různé směry

### Specifika

- nejsou výrazná specifika, oběhová provázanost s linkou 213 jak v pracovní den, tak o víkendu. O víkendech a v pracovní dny brzy ráno a večer zajišťuje provoz pouze jedno z vozidel „L1“, resp. „L2“

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.3.

## Příloha D.5 Charakteristiky linky 213

**Trasa:** Rokycany – Litohlavy

**Kilometrická vzdálenost:** 4 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
zhruba 60'	120'	zhruba 60'-90'	120'	120'

### Vozidla

**Kmenový autobus „L1“, resp. „L2“** (společné s linkou 212). Měl by postačovat klasický autobus střední nebo menší velikosti (do 30-40 míst k sezení). O víkendu je v provozu pouze jedno z vozidel, opět společné s linkou 212.

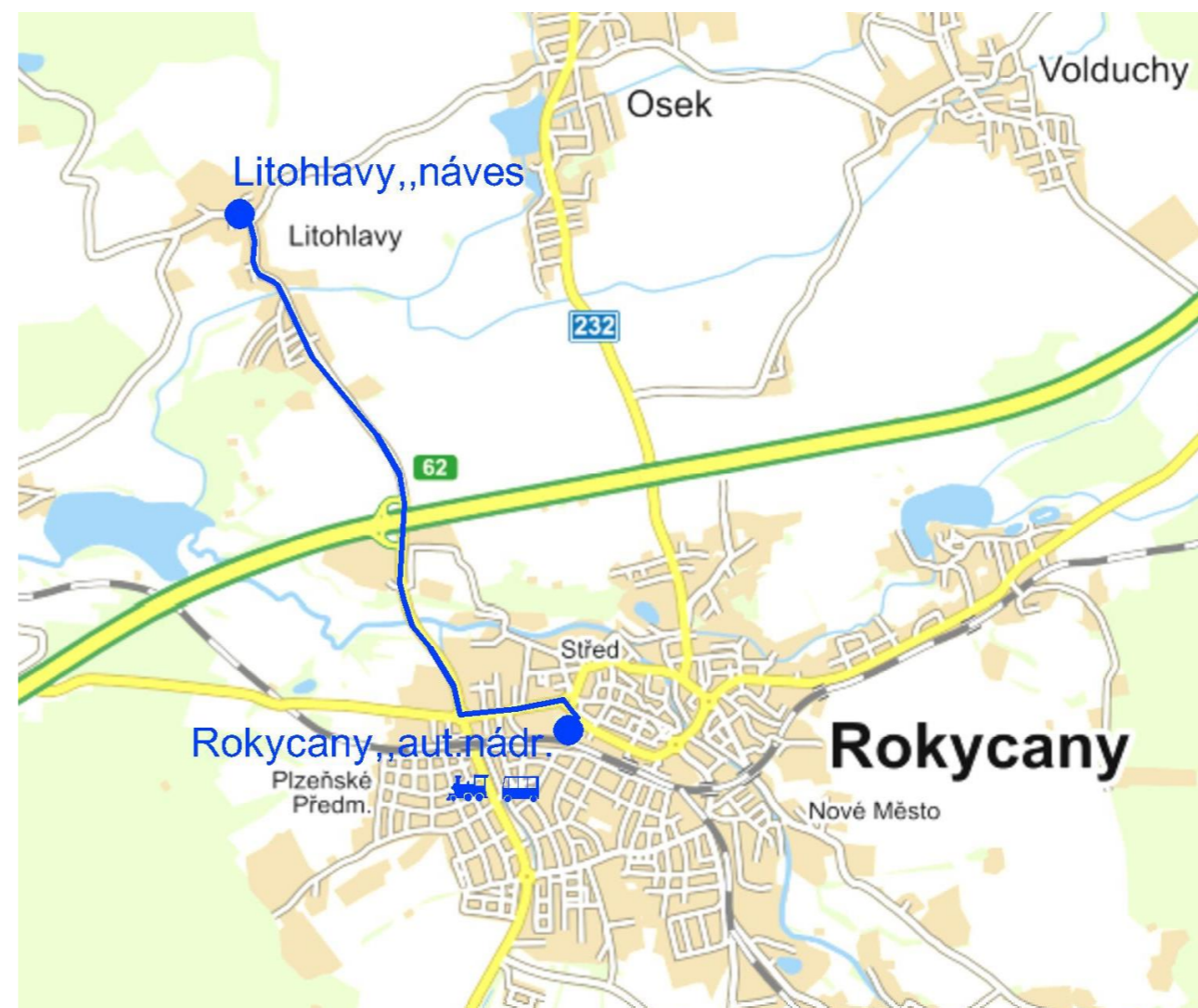
### Systémové přípojové vazby

- 🚍 Rokycany: směr Plzeň, Praha a Mirošov
- 🚍 Rokycany: různé směry

### Specifika

- nejsou výrazná specifika, oběhová provázanost s linkou 212 jak v pracovní den, tak o víkendu. O víkendech a v pracovní dny brzy ráno a večer zajišťuje provoz pouze jedno z vozidel „L1“, resp. „L2“. Tím mohou být způsobeny vybrané výraznější odchylky od taktových časů zejména ve špičkových časech ve slabých směrech

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.4.

## Příloha D.6 Charakteristiky linky 214

**Trasa:** Chrást – Bušovice – Osek

**Kilometrická vzdálenost:** 10 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

**Chrást - Bušovice**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✕ - ráno	✕ - dopoledne	✕ - odpoledne	✕ - večer	⑥ a †
60'	120'	60'	zhruba 120'	120'

**Bušovice – Osek**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✕ - ráno	✕ - dopoledne	✕ - odpoledne	✕ - večer	⑥ a †
60'	1 pár	60' - 120'	1 pár	240'

**Vozidla**

**Kmenový autobus „CH“.** Měl by postačovat klasický autobus střední nebo menší velikosti (do 30-40 míst k sezení).

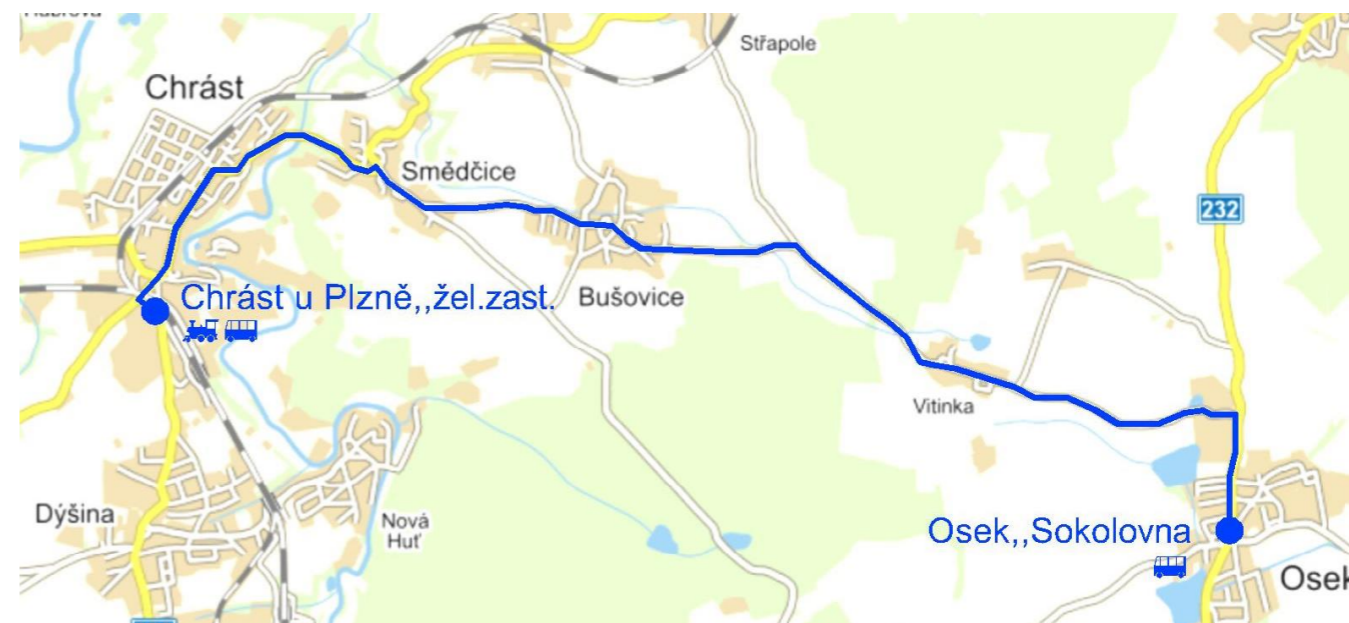
**Systémové přípojové vazby**

- 🚍 Chrást: primárně směr Plzeň
- 🚍 Osek: směr Rokycany, ojediněle další vazby

**Specifika**

- poslední spoj 35 vyosen na základě časové polohy vlaku,
- v úseku Osek – Bušovice pouze některé spoje, směrovost dojíždky z Bušovic a okolních vesnic do Rokycan, (přestup v Oseku) je nižší než do Plzně

**Trasování linky územím**



**Jízdní řád linky viz příloha E.5.**

## Příloha D.7 Charakteristiky linky 220

**Trasa:** Rokycany – Hrádek – Mirošov

**Kilometrická vzdálenost:** 10 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
☒ - ráno	☒ - dopoledne	☒ - odpoledne	☒ - večer	Ⓢ a †
60'-120'	1 pár	120'	nejede	nejede

Linka funguje pouze jako doplňková k vlaku.

### Vozidla

**Kmenový autobus „M1“.** Vzhledem k síle přepravního vztahu je vhodné uvažovat spíše větší autobus (zhruba 50 míst k sezení).

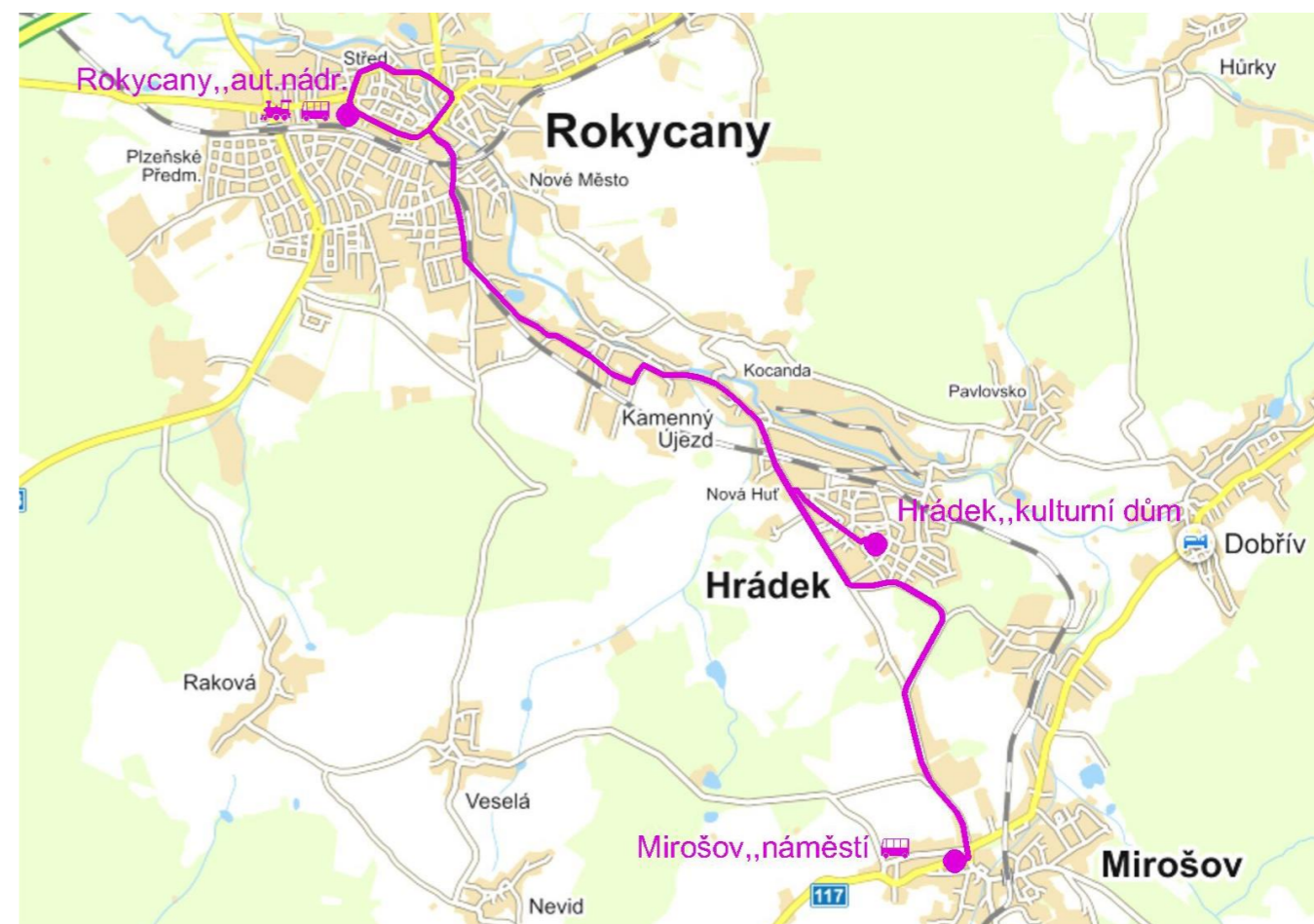
### Systémové přípojové vazby

- ☒ Rokycany: směr Plzeň, Praha
- ☒ Rokycany: různé směry
- ☒ Mirošov: Spálené Poříčí (primárně však vazba na vlak)

### Specifika

- linka funguje pouze jako doplňková k vlaku,
- vozidlo je poměrně hojně využito též k posílám na lince 211,
- není využito protrasování spojů na linky 221, 222 a 223, kde postačí malé autobusy

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.6.

## Příloha D.8 Charakteristiky linky 221

**Trasa:** Mirošov – Lipnice – Spálené Poříčí

**Kilometrická vzdálenost:** 11 km (15 km se zajiždkou do/z Kornatic)

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
☒ - ráno	☒ - dopoledne	☒ - odpoledne	☒ - večer	Ⓜ a †
1,5 páru	nejede	2,5 páru	1 pár	nejede

### Vozidla

**Kmenové autobusy „M2“ a „M3“** společně s linkami 222 a 223. Měl by postačovat vzhledem k venkovskému osídlení malý autobus (do 30 míst k sezení).

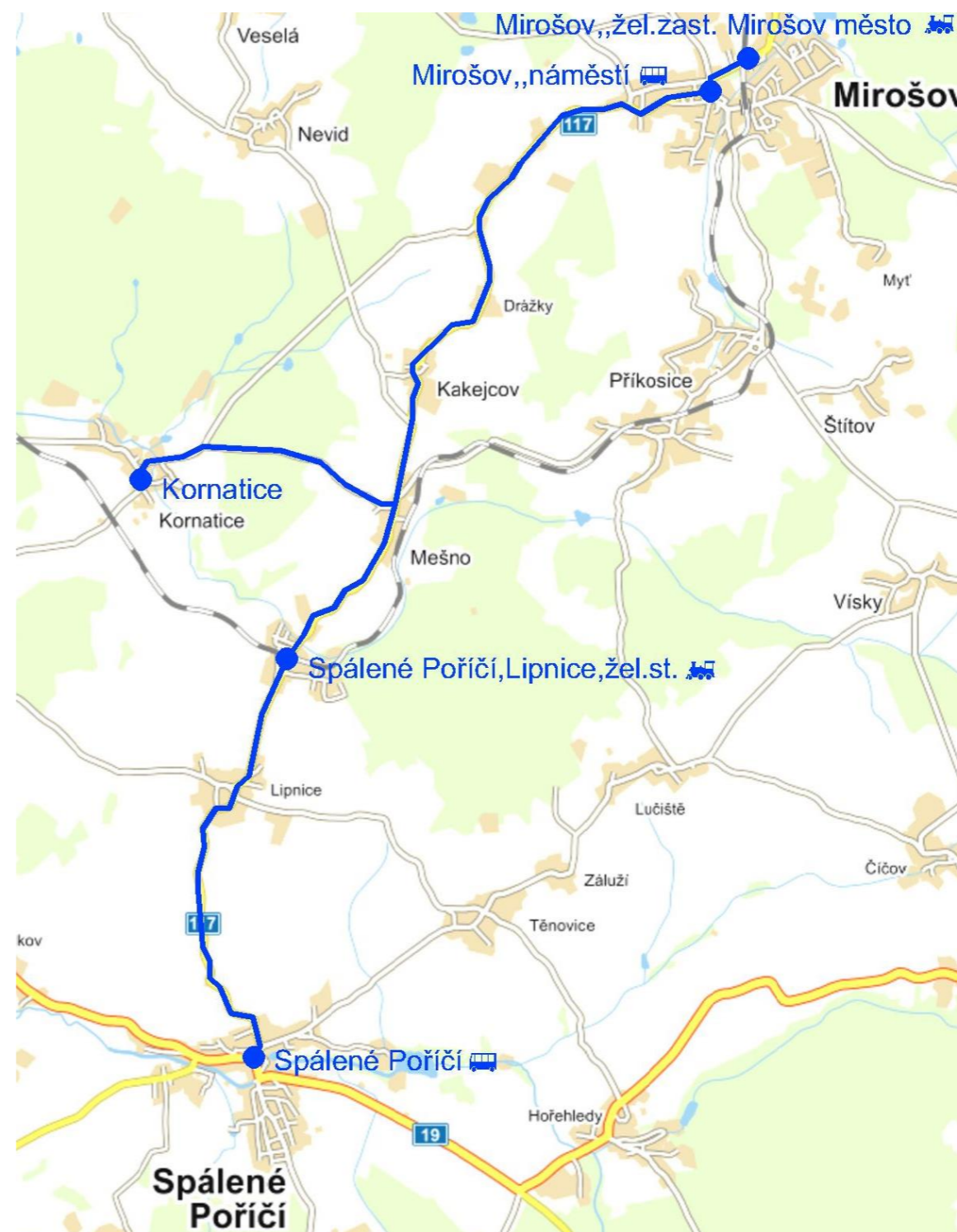
### Systémové přípojové vazby

- ☒ Mirošov: směr Rokycany
- ☒ Lipnice: směr Rokycany/Nezvěstice
  
- ☒ Mirošov: směr Rokycany
- ☒ Spálené Poříčí: různé směry

### Specifika

- do Kornatic zajiždí pouze vybrané spoje (jedná se o zajiždku, pouze v časech, kdy nejede vlak – školní frekvence + pozdní večerní hodiny),
- alternativní spojení do/z Spáleného Poříčí nabízí zároveň linka 222,
- u železniční zastávky Mirošov město vznik nového přestupního uzlu

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.7.



## Příloha D.9 Charakteristiky linky 222

**Trasa:** Mirošov – Skořice – Spálené Poříčí

**Kilometrická vzdálenost:** 18 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
☒ - ráno	☒ - dopoledne	☒ - odpoledne	☒ - večer	Ⓜ a †
2,5 páru	1 pár	4,5 páru	1 pár	240´

### Vozidla

**Kmenové autobusy „M2“ a „M3“** společně s linkami 221 a 223. Měl by postačovat vzhledem k venkovskému osídlení malý autobus (do 30 míst k sezení).

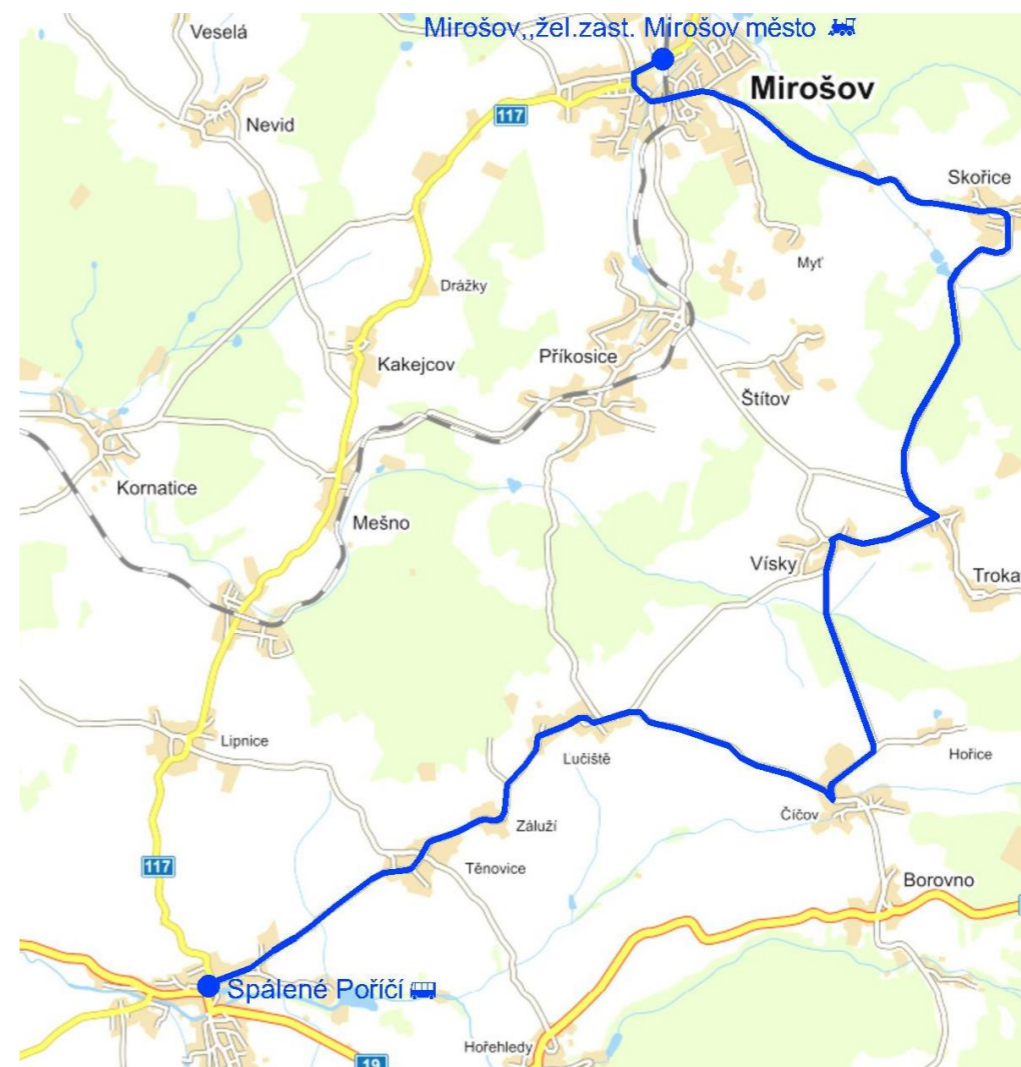
### Systémové přípojové vazby

- ☒ Mirošov: směr Rokycany
- ☒ Spálené Poříčí: různé směry

### Specifika

- obsluha malých sídel, význam též pro možné použití v relaci Rokycany – Spálené Poříčí. Zde alternativně též linkou 221,
- u železniční zastávky Mirošov město vznik nového přestupního uzlu

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.8.

## Příloha D.10 Charakteristiky linky 223

**Trasa:** Mirošov – Štítov

**Kilometrická vzdálenost:** Mirošov – Štítov 3-4 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
☒ - ráno	☒ - dopoledne	☒ - odpoledne	☒ - večer	Ⓢ a †
Mirošov – Štítov 4 páry spojů			nejede	nejede

### Vozidla

**Kmenové autobusy „M2“ a „M3“** společně s linkami 221 a 222. Měl by postačovat vzhledem k venkovskému osídlení malý autobus (do 30 míst k sezení), v případě této linky však zřejmě i mikrobuses.

### Systémové přípojové vazby

- ☒ Mirošov: směr Rokycany
- ☒ Mirošov: směr Rokycany

### Specifika

- částečně v režimu spojů na zavolání – většina spojů na lince pouze za účelem obsluhy malé obce Štítov,
- jeden pár spojů na území Mirošova – doprava školáků do místní ZŠ na začátek výuky, k odpolednímu návratu již využijí vlak,
- u železniční zastávky Mirošov město vznik nového přestupního uzlu

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.9.

## Příloha D.11 Charakteristiky linky 230

**Trasa:** Rokycany – Dobřív – Strašice – Zaječov – Komárov – Hořovice

**Kilometrická vzdálenost:** 37 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

**Rokycany – Strašice**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✕ - ráno	✕ - dopoledne	✕ - odpoledne	✕ - večer	Ⓢ a †
30' (výjimečně 20')	60'	30' (výjimečně 20')	60'	120'

**Strašice – Hořovice**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✕ - ráno	✕ - dopoledne	✕ - odpoledne	✕ - večer	Ⓢ a †
60'	120'	60'	60'-120'	120'

### Vozidla

**Kmenové autobusy „S1“ až „S7“** společné s linkou 231. Na jeden pár spojů v dopoledním sedle je též vypraven autobus „R3“ – snaha vytvořit oběhy takové, aby autobus končil tam, kde začal (autobus „S7“ v provozu pouze ve dnech školního vyučování), i když by možná šlo nalézt alternativu i bez tohoto řešení. Vzhledem k síle přepravního vztahu je vhodné uvažovat spíše větší autobusy (zhruba 50 míst k sezení).

### Systémové přípojové vazby

- 🚌 Rokycany: směr Plzeň, Praha a Mirošov
- 🚌 Hořovice: směr Praha, Plzeň
- 🚌 Rokycany: různé směry
- 🚌 Dobřív: směr Hůrky (zejména do/z Rokycan), směr Hrádek (zejména do/ze Strašic)
- 🚌 Strašice: směr Cheznovice
- 🚌 Zaječov: různé směry
- 🚌 Komárov: různé směry
- 🚌 Hořovice: různé směry

### Specifika

- páteřní linka, překračuje na území Středočeského kraje

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.10.

## Příloha D.12 Charakteristiky linky 231

**Trasa:** Strašice – Cheznovice – Komárov – Hořovice

**Kilometrická vzdálenost:** 23 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
☒ - ráno	☒ - dopoledne	☒ - odpoledne	☒ - večer	Ⓜ a †
60'	120'-150'	zhruba 60'	1-2 páry	240'*

\*pouze v úseku Cheznovice – Hořovice

### Vozidla

**Kmenové autobusy „S1“ až „S7“** společné s linkou 230. Na jeden párů spoj v dopoledním sedle je též vypraven autobus „R3“ – snaha vytvořit oběhy takové, aby autobus končil tam, kde začal (autobus „S7“ v provozu pouze ve dnech školního vyučování), i když by možná šlo nalézt alternativu i bez tohoto řešení. Vzhledem k síle přepravního vztahu je vhodné uvažovat spíše větší autobusy (zhruba 50 míst k sezení).

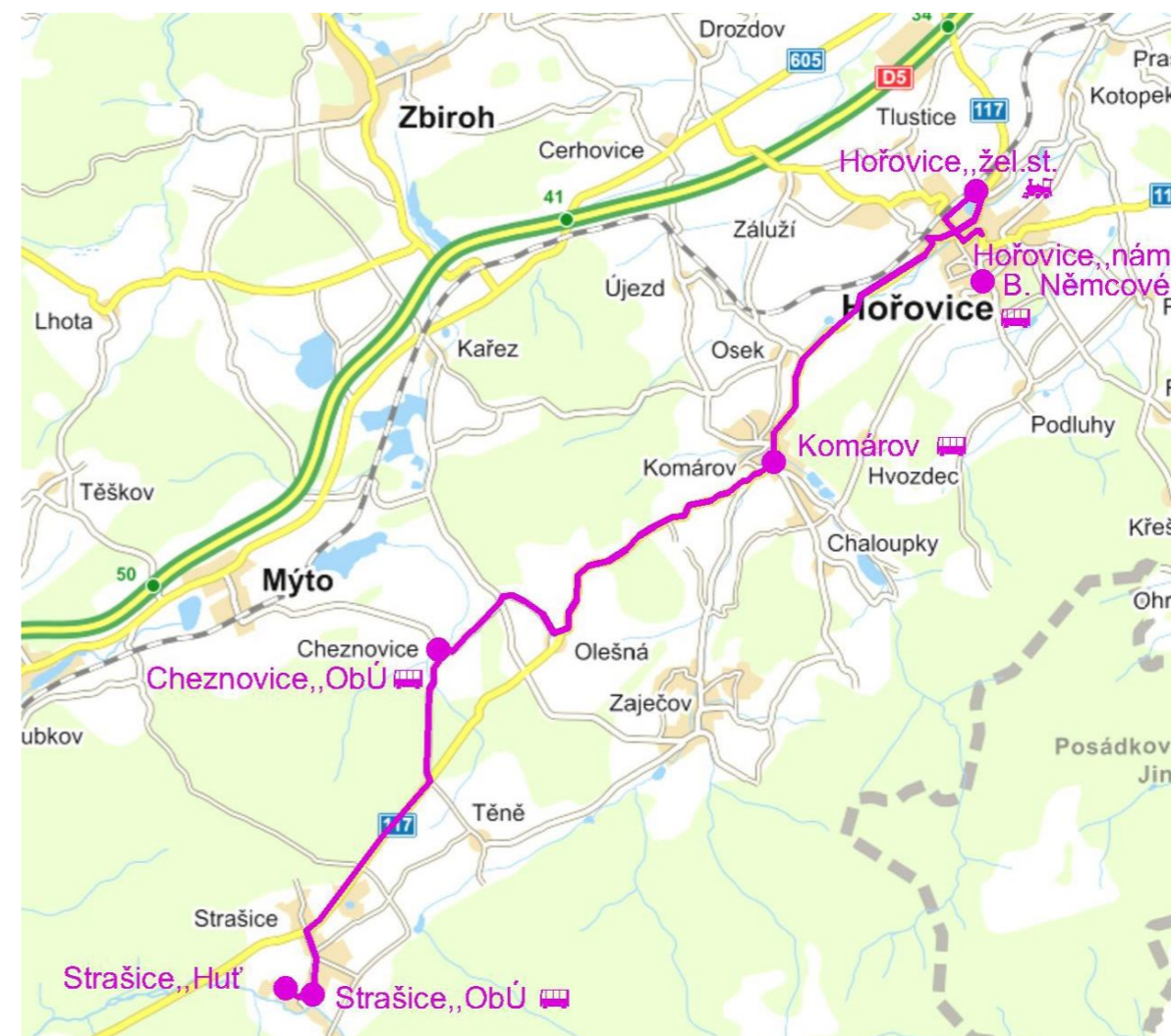
### Systémové přípojové vazby

- ☒ Hořovice: směr Praha, Plzeň
- ☒ Strašice: směr Rokycany
- ☒ Cheznovice: směr Mýto (méně těsná vazba)
- ☒ Komárov: různé směry
- ☒ Hořovice: různé směry

### Specifika

- překračuje na území Středočeského kraje, silná oběhová provázanost s linkou 230 – alternativní trasa v řídkěji osídleném území na hranici krajů

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.11.

## Příloha D.13 Charakteristiky linky 232

**Trasa:** Cheznovice – Mýto – Medový Újezd

**Kilometrická vzdálenost:** 8 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

**Cheznovice – Mýto**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✕ - ráno	✕ - dopoledne	✕ - odpoledne	✕ - večer	Ⓢ a †
60'	120'-180'	60'	120' (výjimečně 60')	120'

**Mýto – Medový Újezd**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✕ - ráno	✕ - dopoledne	✕ - odpoledne	✕ - večer	Ⓢ a †
60'	1 pár	60'-120'	1 pár	nejede

### Vozidla

**Kmenový autobus „MY“.** Vzhledem k charakteru linky by měl postačovat malý, resp. středně velký autobus (zhruba 30 míst k sezení).

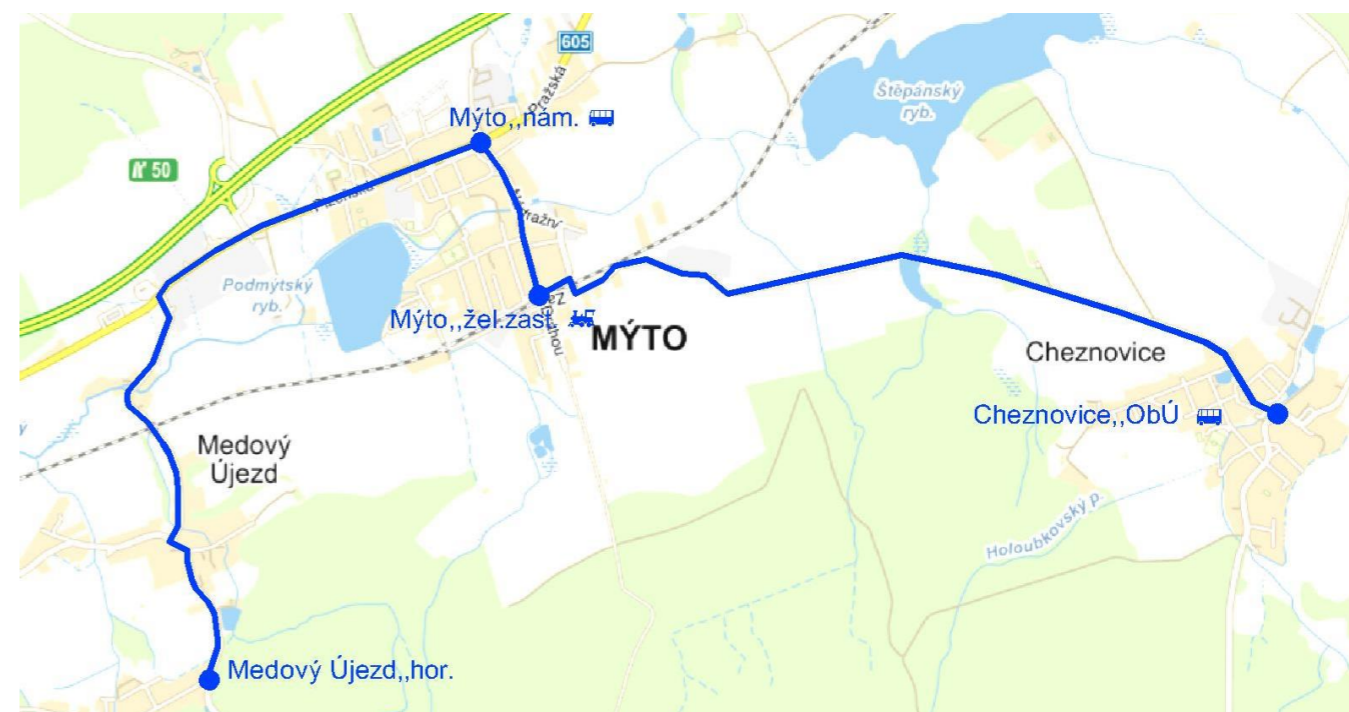
### Systémové přípojové vazby

- 🚍 Mýto: směr Rokycany, Plzeň
- 🚍 Cheznovice: směr Hořovice (méně těsná vazba)
- 🚍 Mýto: směr Rokycany (zejména do/z Medového Újezda), druhotně Zbiroh (do/z Cheznovic)

### Specifika

- nové rychlé spojení Cheznovic s bývalým okresním městem Rokycany a krajským městem Plzeň. U železniční zastávky Mýto vznik nové autobusové zastávky

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.12.

## Příloha D.14 Charakteristiky linky 233

**Trasa:** Hůrky – Dobřív – Hrádek

**Kilometrická vzdálenost:** 9 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

**Hůrky – Dobřív**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
2,5 páru	1,5 páru	4 páry	1 pár	nejede

**Dobřív – Hrádek**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
jednotlivé spoje za účelem dojíždky do ZŠ Hrádek a na směny do podniků v Hrádku				nejede

**Vozidla**

**Kmenový autobus „HU“.** Vzhledem k charakteru linky by měl postačovat malý autobus (zhruba do 30 míst k sezení).

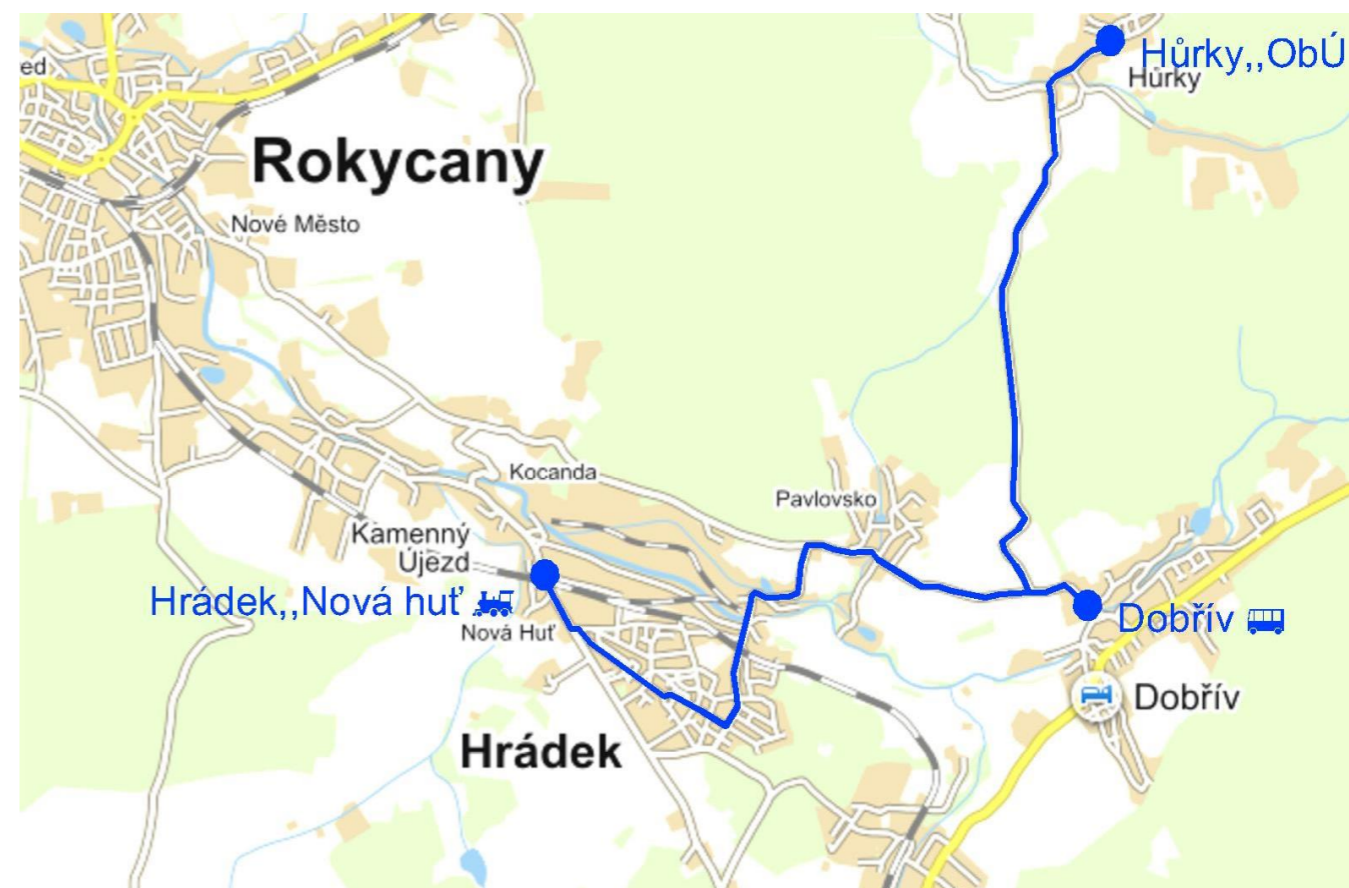
**Systémové přípojové vazby**

- 🚐 Hrádek: směr Mirošov (méně těsná vazba)
- 🚐 Dobřív: směr Rokycany (zejména do/z Hůrek), Strašice (zejména do/z Hrádku)

**Specifika**

- nové systémové spojení pro Hůrky, řešení dojíždky Strašicko – Hrádek bez časového dopadu na majoritní část cestujících do Rokycan a Plzně

**Trasování linky územím**



**Jízdní řád linky viz příloha E.13.**

## Příloha D.15 Charakteristiky linky 240

**Trasa:** Rokycany – Osek – Břasy – Radnice

**Kilometrická vzdálenost:** 17 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
☒ - ráno	☒ - dopoledne	☒ - odpoledne	☒ - večer	Ⓢ a †
60' (+1 posilový spoj)	120'	60' (+1 posilový spoj)	120'	120'

### Vozidla

**Kmenové autobusy „R1“ až „R3“, „R3“** společný s linkou 241. Vzhledem k páteřnímu charakteru by měly být nasazeny kapacitnější autobusy (zhruba 50 míst k sezení).

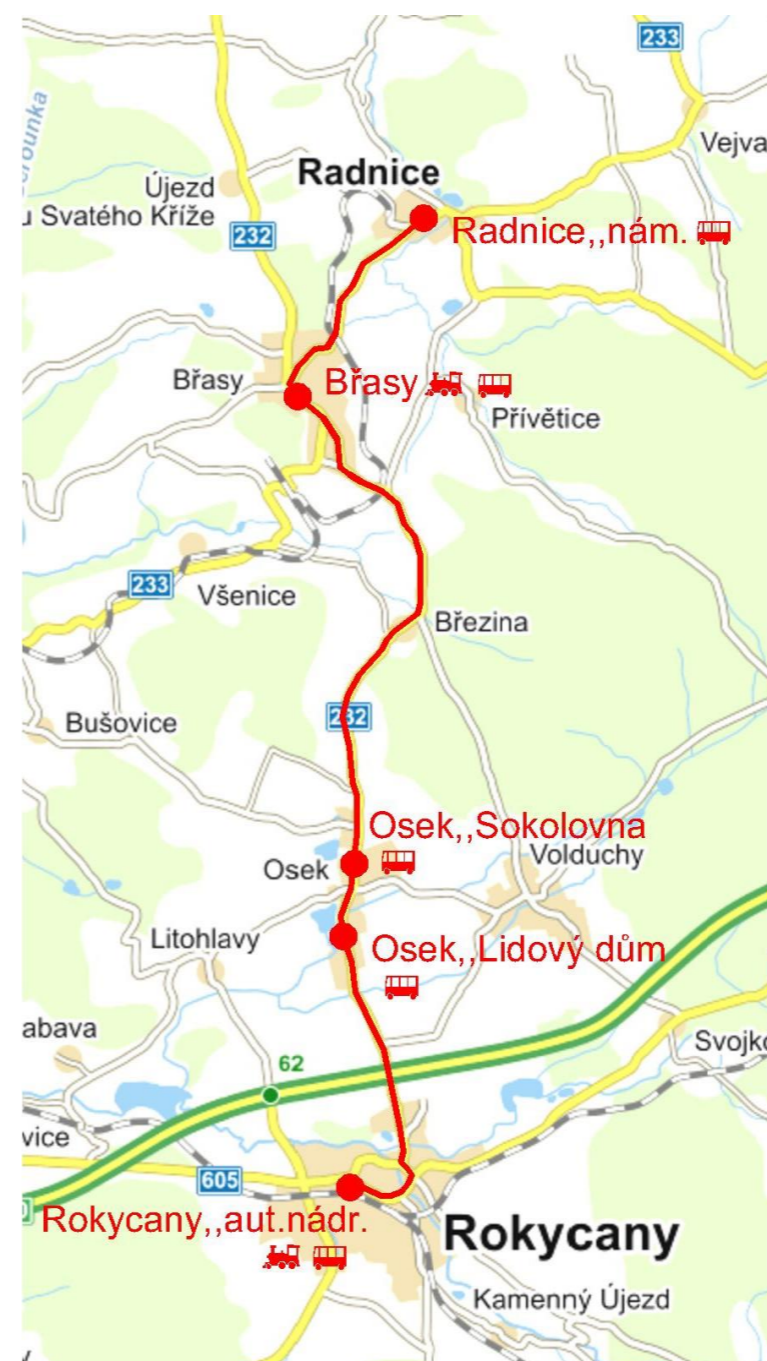
### Systémové přípojové vazby

- ☒ Rokycany: směr Plzeň, Praha a Mirošov
- ☒ Rokycany: různé směry
- ☒ Osek: směr Volduchy (zejména ve špičkových časech, zast. Lidový dům)
- ☒ Osek: směr Chrást (zast. Sokolovna)
- ☒ Břasy: různé směry
- ☒ Radnice: různé směry

### Specifika

- páteřní spojení Rokycany – Břasy/Radnice bez zbytečných zajižděk mimo nejpřímější trasu přes největší sídla

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.14.

## Příloha D.16 Charakteristiky linky 241

**Trasa:** Chrást u Plzně – Břasy – Radnice

**Kilometrická vzdálenost:** 15 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
☒ - ráno	☒ - dopoledne	☒ - odpoledne	☒ - večer	Ⓢ a †
60' (2 páry)	nejede	60' (2 páry)	nejede	nejede

### Vozidla

**Kmenový autobus „R3“**, společný s linkou 240. Vzhledem k páteřnímu směru by měly být nasazeny kapacitnější autobusy (zhruba 50 míst k sezení) – zejména kvůli přechodu na linku 240, při samostatném využití pro linku 241 by zřejmě postačilo i kapacitně menší vozidlo.

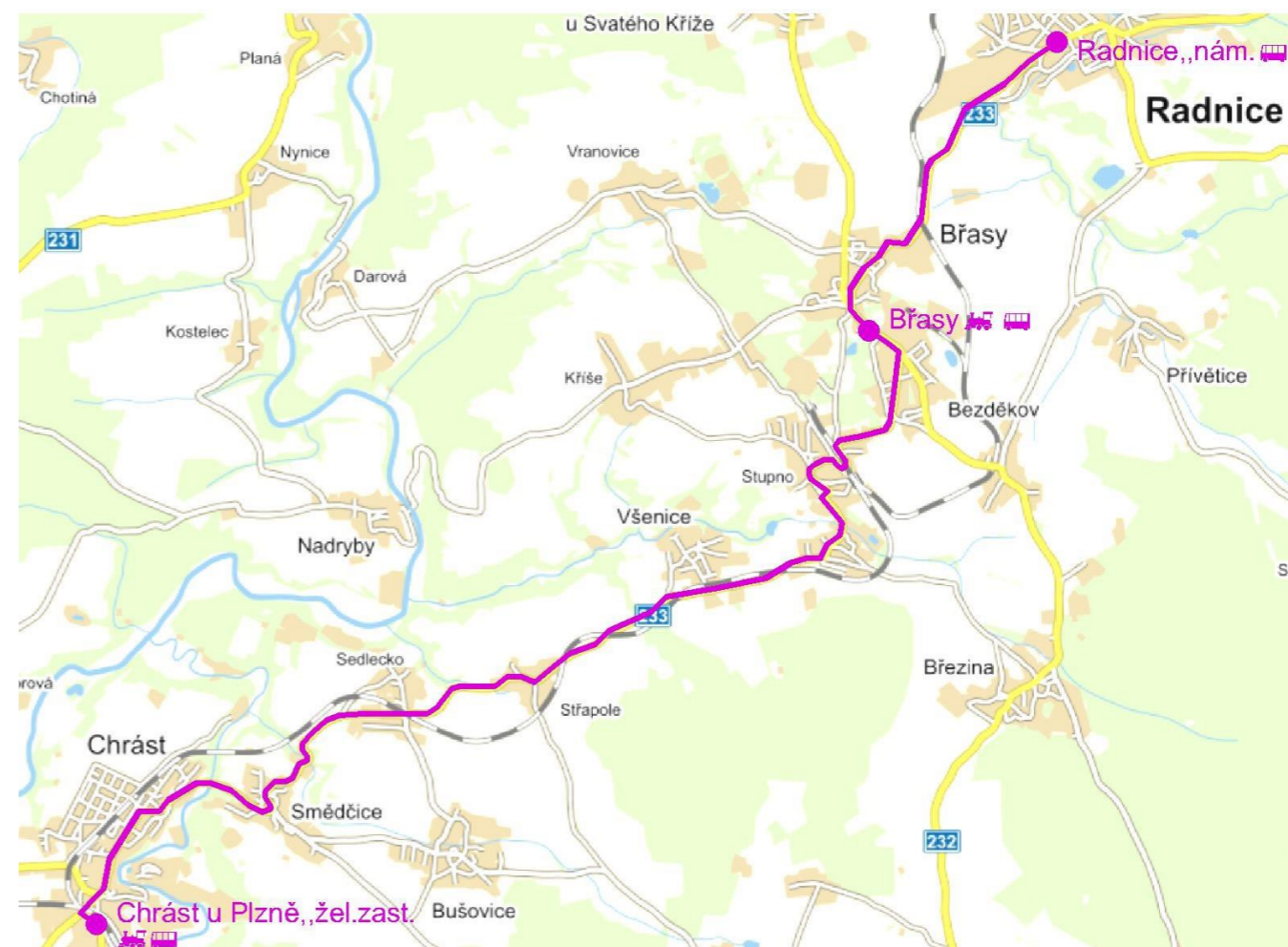
### Systémové přípojové vazby

- ☒ Chrást: směr Plzeň
- ☒ Břasy: různé směry
- ☒ Radnice: různé směry

### Specifika

- linka je pouze špičkovým doplňkem k nabídce spojení železniční dopravou,
- odchylné minutové polohy v ranní a odpolední špičce jsou způsobeny polohami špičkových vlaků Plzeň hl.n. – Chrást u Plzně zastávka. Návaznost vlak-bus u železniční zastávky Chrást u Plzně obec

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.15.



## Příloha D.17 Charakteristiky linky 242

**Trasa:** Místní části Břas

**Kilometrická vzdálenost:** 10 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
☒ - ráno	☒ - dopoledne	☒ - odpoledne	☒ - večer	Ⓢ a †
60'	1 pár	60' - 120'	1 pár	nejede

Spoje jsou vedeny v různých trasách, dle počtu obyvatel jednotlivých místních částí. Uvedené intervaly tak platí pro úsek s největší četností provozu, do Darové jedou pouze jednotlivé spoje.

### Vozidla

**Kmenový autobus „B“.** Obsluha malých místních částí obce Břasy, postačí malý autobus (do 30 míst k sezení), ale zřejmě by šlo zvážit i mikrobus nebo midibus.

### Systémové přípojové vazby

- ☒ Břasy: směr Plzeň, Radnice
- ☒ Břasy: směr Rokycany, Radnice, výjimečně Chrást

### Specifika

- linka obsluhuje výhradně místní části Břas,
- základním konstrukčním uzlem je přestupní uzel Břasy kolem minuty X.00, kdy se zde koncentruje maximum návazností. Ze všech vzdálenějších místních částí obce lze tak zajistit spojení do Rokycan, Plzně či Radnic

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.16.

## Příloha D.18 Předpokládané charakteristiky linek 243-247

### Trasy, vedení linek územím

243 Radnice – Přívětice/Skomelno (část trasy dnešní linky 470 280)

244 Radnice – Zbiroh (zhruba v trase dnešní linky 470 370)

245 Radnice – Němčovice – Liblín (část trasy dnešní linky 470 240)

246 Radnice – Vejvanov – Kladruby (zhruba v trase dnešní linky 470 040)

247 Radnice – Mlečice – Zvíkovec (část trasy dnešní linky 470 020)

### Předpokládaná četnost vedení spojů (orientační údaje)

#### 243 Radnice – Přívětice/Skomelno

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
3 páry	1 pár	3-4 páry	1 pár	3 páry

Navrženo vést i o víkendu – základní obsluha obcí Skomelno a Přívětice.

#### 244 Radnice – Zbiroh

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
max. 4 páry spojů v celé trase, max. 1-2 páry spojů v dílčích trasách				nejede

Muselo by dojít k výraznému zvýšení interakce mezi Radnicemi a Zbirohem, aby linka měla hlubší smysl. Obce na této lince jsou často obslouženy i jinými linkami – kromě obce Sebečice (nepřesahuje 100 obyvatel).

#### 245 Radnice – Němčovice – Liblín

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
3-4 páry	1 pár	4 páry	2 páry	4 páry

Navrženo vést i o víkendu – základní obsluha obcí Liblín, Lhotka u Radnic, Újezd u Sv. Kříže aj.

#### 246 Radnice – Vejvanov – Kladruby

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
2 páry	0-1 pár	2-3 páry	0-1 pár	nejede

Linka z významné části obsluhuje velmi malá sídla a místní části obcí na Radnicku.

#### 247 Radnice – Mlečice – Zvíkovec

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
3-4 páry	1 pár	4 páry	2 páry	4 páry

Navrženo vést i o víkendu – základní obsluha obcí Vejvanov, Hlohovice aj. Obecně vybrané spoje nemusí být vedeny až do/ze Zvíkovce, ale ukončeny zhruba na úrovni obce Mlečice (zde již souběh s trasou linky 252).

### Vozidla

Vzhledem k charakteru osídlení by měly postačit malé autobusy či midibusy (do 30 míst k sezení) v počtu max. 6 ks. Lze však prověřit například i použití mikrobusů. Na linku 243 se jeví jako vhodné prodloužit spoje linky 240 Rokycany – Radnice (obratový čas v Radnicích 40 minut ve špičkových časech, obce Skomelno a Přívětice jsou v těsné blízkosti Radnic, tudíž obsluha se dá stihnout). Samozřejmě jde vozidla z linky 240 (příp. 241) využít i na jiné relace. Jedná se však o vozidla s vyšší kapacitou, tudíž by měla být využívána jen v případech, že to bude oběhově umožněno (=nebude nutné kupovat další autobus s větší kapacitou).

### Systémové přípojové vazby

🚍 Radnice: směr Plzeň

🚍 Radnice: především směr Rokycany, dále vazby do okolních vesnic

### Specifika

- linky do malých obcí v rámci Radnicka,
- v maximální možné míře by měly být při jejich konstrukci JŘ využívány návaznosti v Radnicích na páteřní železniční dopravu a autobusové linky,
- vybrané linky místy sjíždějí ze základních os tras do malých místních částí, tyto zajiždky nikdy nepůjde úplně eliminovat, nicméně alespoň je nutné prověřit jejich smysluplnost,
- víkendová obsluha v podstatě pokryje nejbližší okolí silnic II. třídy v řešeném regionu, kde je – byť v malých obcích – koncentrována většina tamního venkovského obyvatelstva

## Příloha D.19 Charakteristiky linky 250

**Trasa:** Zbiroh – Kařez – Cekov/Kařízek

**Kilometrická vzdálenost:** 10 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

**Zbiroh - Kařez**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✕ - ráno	✕ - dopoledne	✕ - odpoledne	✕ - večer	Ⓢ a †
2 spoje/60'	zhruba 60'	2 spoje/60'	60'	1-2 spoje/120'

**Kařez – Cekov/Kařízek**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✕ - ráno	✕ - dopoledne	✕ - odpoledne	✕ - večer	Ⓢ a †
jednotlivé spoje za účelem obsluhy zmíněných obcí Cekov a Kařízek				nejede

### Vozidla

**Kmenové autobusy „K1“ a „K2“.** Vzhledem k poměrně značné četnosti spojení by měl postačovat autobus zhruba střední velikosti (30 až 40 míst k sezení).

### Systémové přípojové vazby

- 🚍 Kařez: směr Rokycany, Plzeň, Hořovice, Praha
- 🚍 Zbiroh: různé směry

### Specifika

- linka slouží k napojení Zbiroha na páteřní železniční tah,
- spoje nemusí být vedeny ve striktně pevných časových intervalech – její časové polohy respektují časové polohy vlaků tak, aby zároveň byly maximalizovány v Kařeze veškeré návaznosti (tj. aby se odehrála ve většině případů obousměrná návaznost jak ve směru Praha, tak Plzeň – Zbirožsko spadáje na oba směry) – i proto není především o víkendech přísný interval 60 minut, ale interval mezi spoji do určité míry kolísá dle provozu železniční dopravy,
- vybrané spoje jsou prodlouženy v pracovní dny do obcí Cekov a Kařízek za účelem jejich základní obsluhy

### Trasování linky územím



Jízdní řád linky viz příloha E.17.

## Příloha D.20 Charakteristiky linky 251

**Trasa:** Ejpovice – Rokycany – Mýto – Zbiroh

**Kilometrická vzdálenost:** 35 km

**Četnost vedení spojů** (orientační údaje)

**Rokycany – Zbiroh**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✕ - ráno	✕ - dopoledne	✕ - odpoledne	✕ - večer	⑥ a †
zhruba 60'	1 pár	60'	2-3 páry*	zpravidla 240' **

\* 1 pár pouze v úseku Mýto – Zbiroh (v Mýtě návaznost na vlak)

\*\* většina spojů pouze v úseku Mýto – Zbiroh (v Mýtě návaznost na vlak)

**Ejpovice – Rokycany**

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✕ - ráno	✕ - dopoledne	✕ - odpoledne	✕ - večer	⑥ a †
jednotlivé spoje za účelem obsluhy průmyslové zóny Ejpovice				

### Vozidla

**Kmenové autobusy „Z1“ až „Z2“.** Vzhledem k povaze spojení by měl postačovat autobus zhruba střední velikosti (zhruba 40 míst k sezení).

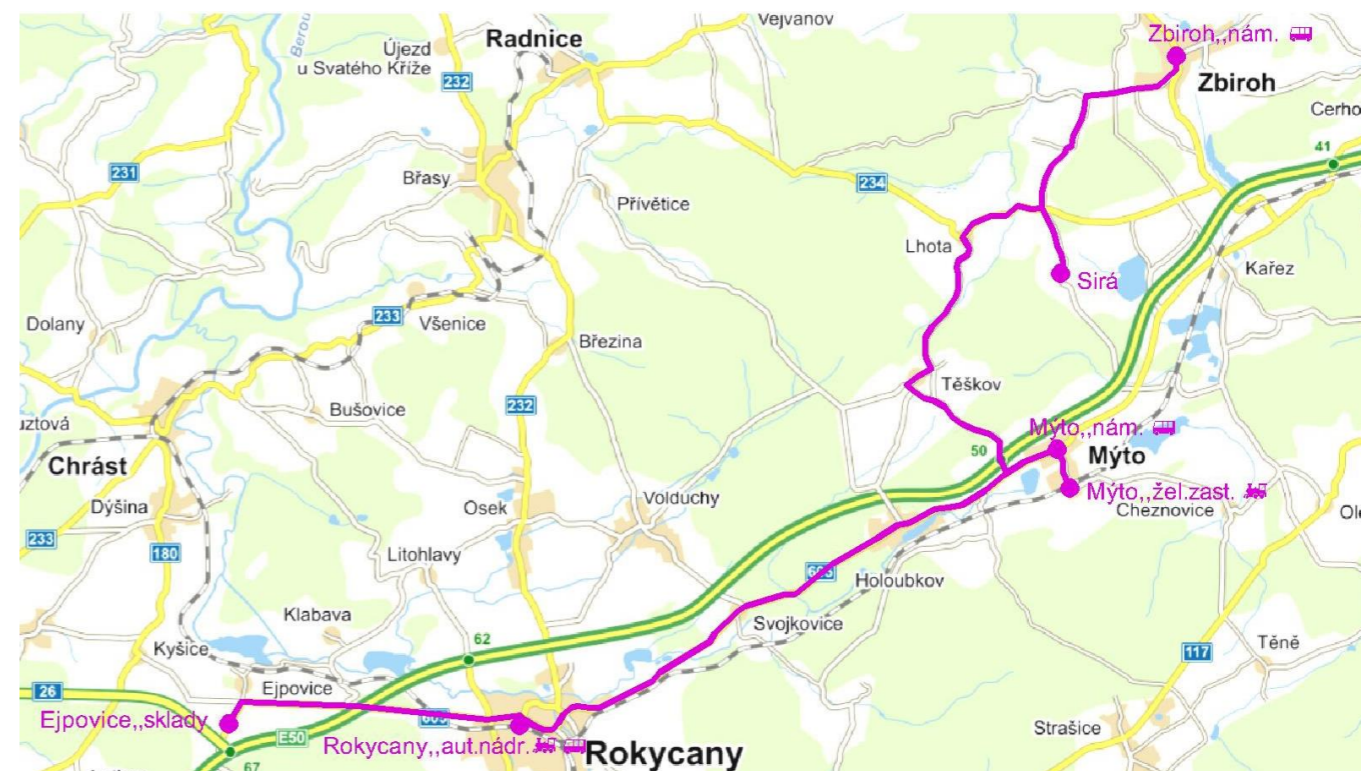
### Systémové přípojové vazby

- 🚐 Rokycany: směr Plzeň (ostatní směry výjimečně nebo volnější návaznosti)
- 🚐 Rokycany: různé směry
- 🚐 Mýto: směr Medový Újezd (zejména do/z Rokycan), Cheznovice (zejména ze/do Zbiroha)
- 🚐 Zbiroh: různé směry

### Specifika

- atypické mírné vyosení z uzlu Rokycany (důvody viz průvodní zpráva – návaznosti v Mýtě, lepší proklad s vlakem v úseku Rokycany - Mýto)

### Trasování linky územím



**Jízdní řád linky viz příloha E.18.**

## Příloha D.21 Předpokládané charakteristiky linek 252-254

### Trasy, vedení linek územím

252 Zbiroh – Mlečice – Zvíkovec – Chříč (část trasy dnešní linky 470 520)

253 Týček – Líšná/Středočeský kraj (části tras dnešních linek 470 510 a 210 034)

254 Mlečice – Čilá – Hradiště (zhruba v trase dnešní linky 470 550)

### Předpokládaná četnost vedení spojů (orientační údaje)

#### 252 Zbiroh – Mlečice – Zvíkovec – Chříč

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
3-4 páry	1 pár	4 páry	2 páry	4 páry

Navrženo vést i o víkendu – základní obsluha obcí Drahoňův Újezd, Mlečice, Podmokly, Zvíkovec aj.

#### 253 Týček – Líšná/Středočeský kraj

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
3 páry	1 pár	3-4 páry	1 pár	3 páry

Větvení do Středočeského kraje je vhodné ponechat v obci Týček, v dílčím úseku Zbiroh – Týček tak může ve skutečnosti být spojů mírně více a do obce Líšná nepatrně méně. Malý rozsah víkendového provozu je navržen k základní obsluze malých obcí Líšná a Týček.

#### 254 Mlečice – Čilá – Hradiště

Četnost vedení spojů (interval/počty spojů)				
✂ - ráno	✂ - dopoledne	✂ - odpoledne	✂ - večer	Ⓜ a †
jednotlivé spoje (2-4 páry)				nejede

Obsluha velmi malých obcí (Čilá je nejmenší obcí Rokycanska a nemá ani 20 stálých obyvatel). Spoje je možné též integrovat v rámci linky 252.

### Vozidla

Vzhledem k charakteru osídlení by měly postačit malé autobusy či midibusy (do 30 míst k sezení) v počtu max. 4 ks. Lze však prověřit například i použití mikrobuse. Vhodné prověřit možnost případného provázání oběhů s linkami 250 a 251 tam, kde to bude žádoucí a nevyvolá zbytečné vícenáklady.

### Systémové přípojové vazby

- ✂ Kařez: směr Plzeň a Praha (linkou 250 ze/do Zbiroha)
- ✂ Zbiroh: páteřní linka 250 směr přestupní uzel Kařez, některé spoje budou pokračovat přímo na linky/z linek 252-254, dále návaznosti na linku 251.

### Specifika

- linky do malých obcí v rámci Zbirožska,
- v maximální možné míře by měly být při jejich konstrukci JŘ využívány návaznosti ve Zbiroze na páteřní linku 250 do/z Kařeza (zde železniční páteř),
- vybrané linky místy sjíždějí ze základních os tras do malých místních částí, tyto zajišťky nikdy nepůjde úplně eliminovat, nicméně alespoň je nutné prověřit jejich smysluplnost,
- víkendová obsluha v podstatě pokryje nejbližší okolí silnic II. třídy v řešeném regionu, kde je – byť v malých obcích – koncentrována většina tamního venkovského obyvatelstva. Na rozdíl od velké části Radnicka však zde v některých místech již dnes alespoň minimální víkendová dopravní obslužnost funguje.



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

---

**Fakulta dopravní**

**Ústav dopravních systémů**

**Posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska**  
**Increasing of Railways Importance for Transport Service in Rokycany**  
**Region**

**Příloha E: Jízdní řády linek veřejné linkové dopravy**

Diplomová práce

Vedoucí práce: Ing. Tomáš Javořík

**Bc. Pavel Purkart**

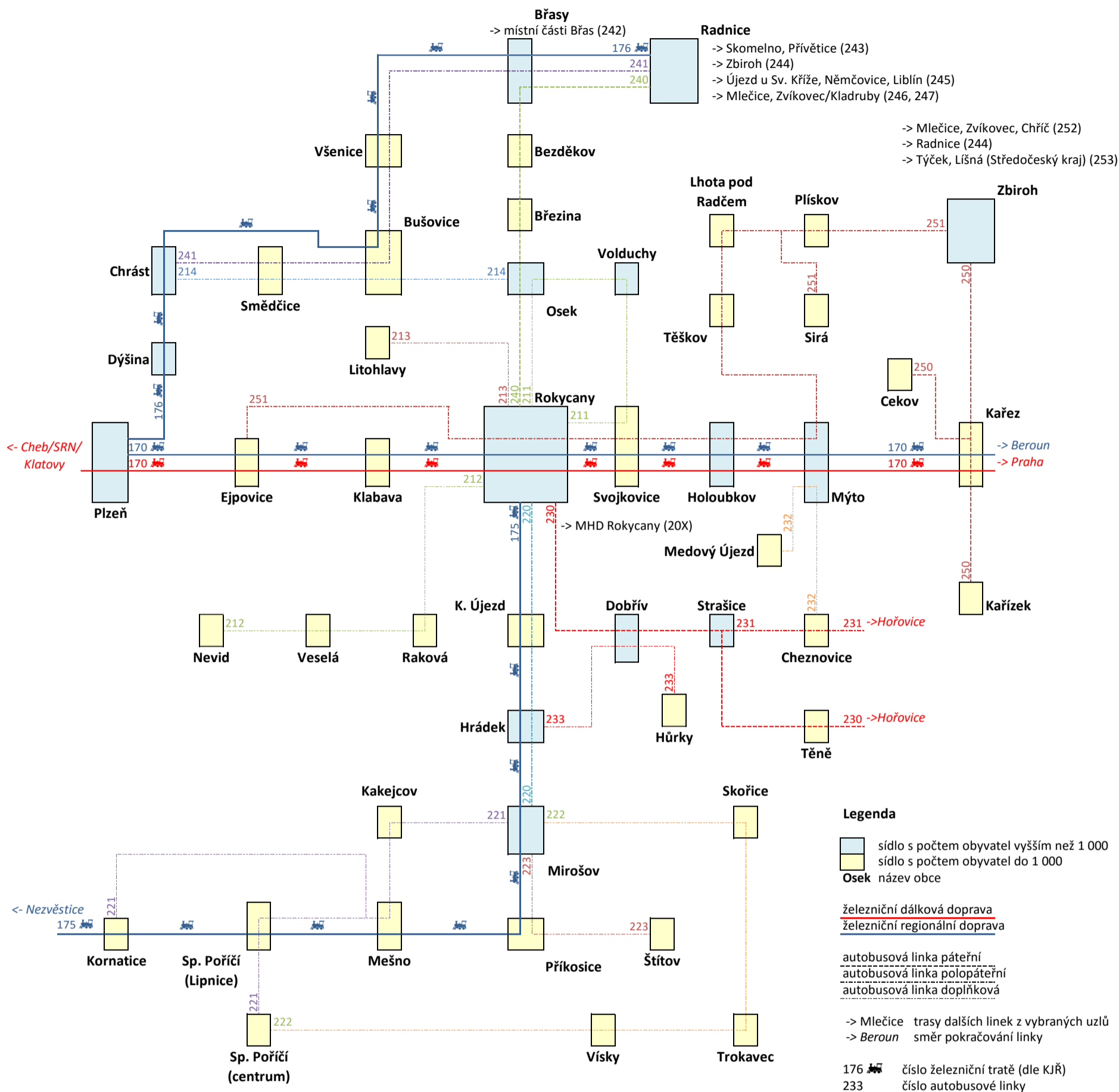
---

Praha 2016

## Obsah

Příloha E.1 Schéma předpokládaného linkového vedení .....	E3
Příloha E.2 Jízdní řád linky 211 .....	E4
Příloha E.3 Jízdní řád linky 212 .....	E6
Příloha E.4 Jízdní řád linky 213 .....	E6
Příloha E.5 Jízdní řád linky 214 .....	E7
Příloha E.6 Jízdní řád linky 220 .....	E8
Příloha E.7 Jízdní řád linky 221 .....	E9
Příloha E.8 Jízdní řád linky 222 .....	E10
Příloha E.9 Jízdní řád linky 223 .....	E10
Příloha E.10 Jízdní řád linky 230 .....	E11
Příloha E.11 Jízdní řád linky 231 .....	E15
Příloha E.12 Jízdní řád linky 232 .....	E16
Příloha E.13 Jízdní řád linky 233 .....	E16
Příloha E.14 Jízdní řád linky 240 .....	E17
Příloha E.15 Jízdní řád linky 241 .....	E18
Příloha E.16 Jízdní řád linky 242 .....	E18
Příloha E.17 Jízdní řád linky 250 .....	E19
Příloha E.18 Jízdní řád linky 251 .....	E21

Příloha E.1 Schéma předpokládaného linkového vedení



**Vybrané poznámky ke zpracování**

Schéma linkového vedení obsahuje zpravidla vzhledem k velikosti území jednotlivé obce, nikoli jednotlivé zastávky či místní části. K rozlišení dochází v případě Spáleného Poříčí (Lipnice a centrální část obce). Žst. Kařízek na trati 170 se nachází v místní části obce Mýto v osadě Kařízek náležející Mýtu, zatímco Kařízek na lince 250 je samostatná obec. Sedlecko a Strápole (zast. na trati 176) jsou místními částmi obce Bušovice. U linek, které obsluhují pouze okrajové či řídké zalidněné části vybraných obcí, není obsluha těchto obcí těmito linkami ve schématu znázorněna (např. zastávky na území Hrádku a Kamenného Újezda na lince 230 aj.).



Příloha E.2 Jízdní řád linky 211

km	km	zóna	Spoj:	51	1	53	3	55	5	7	57	9	59	11	61	15
			BUS X	L2	V	M1	V	S7	V		V		V	V	M1	V
			BUS 6. †		R1				R2	R1		R2				R1
BUS přechází z jiné linky z:					Radnice (25)	Mirošov		Strašice	Radnice (25)	Radnice (25)		Radnice (25)			Mirošov	Radnice (25)
0	0	042	Rokycany, aut.nádr.	X 5:10	5:35	X 6:10	X 6:35	34 7:15	7:35	25 9:35	X 9:35	25 11:35	X 11:35	X 12:35	34 13:10	13:35
1	1	042	Rokycany, Železná	5:12	5:37	6:12	6:37	7:17	7:37	9:37	9:37	11:37	11:37	12:37	13:12	13:37
		042	Rokycany, Soukenická													
		042	Rokycany, rozc. k nem.	5:14		6:14		7:19			9:39		11:39		13:14	
2		042	Rokycany, Páclovna		5:39		6:39		7:39	9:39		11:39		12:39		13:39
3		042	Rokycany, Borek		5:41		6:41		7:41	9:41		11:41		12:41		13:41
5		042	Svojkovice		5:43		6:43		7:43	9:43		11:43		12:43		13:43
6		042	Volduchy, Borgers		5:46		6:46		7:46	9:46		11:46		12:46		13:46
8		042	Volduchy, u Siegrů		5:48		6:48		7:48	9:48		11:48		12:48		13:48
8		042	Volduchy, ObÚ		5:49		6:49		7:49	9:49		11:49		12:49		13:49
8		042	Volduchy		5:52		X 6:52		7:52	25 9:52		25 11:52		X 12:52		13:52
9		042	Volduchy, Parádovna													
11		042	Osek, ZŠ													
4	042	Osek, Lidový dům	5:17		6:17		7:22			9:42		11:42			13:17	
5	042	Osek, ZŠ	5:19		6:19		7:24			9:44		11:44			13:19	
7	042	Volduchy, Parádovna	5:22		6:22		7:27			9:47		11:47			13:22	
8	042	Volduchy	5:24		6:24		7:29			9:49		11:49			13:24	
8	042	Volduchy, ObÚ	5:25		6:25		7:30			9:50		11:50			13:25	
8	042	Volduchy, u Siegrů	X 5:27		X 6:27		34 7:32			X 9:52		X 11:52			34 13:27	

km	km	zóna	Spoj:	63	17	65	19	69	21	23	25	27	71	29	31	33
			BUS X	S7	V	M1	V	L2	V	V	V		V	V	V	V
			BUS 6. †				R2			R1		R2			R1	
BUS přechází z jiné linky z:						Mirošov	Radnice (25)	Litohavy		Radnice (25)		Radnice (25)			Radnice (25)	
0	0	042	Rokycany, aut.nádr.	34 14:10	X 14:35	X 15:10	15:35	X 16:10	X 16:35	17:35	X 18:35	25 19:35	X 19:35	X 20:35	21:35	X 22:40
1	1	042	Rokycany, Železná	14:12	14:37	15:12	15:37	16:12	16:37	17:37	18:37	19:37	19:37	20:37	21:37	22:42
		042	Rokycany, Soukenická													
		042	Rokycany, rozc. k nem.	14:14		15:14		16:14					19:39			
2		042	Rokycany, Páclovna		14:39		15:39		16:39	17:39	18:39	19:39		20:39	21:39	22:44
3		042	Rokycany, Borek		14:41		15:41		16:41	17:41	18:41	19:41		20:41	21:41	22:46
5		042	Svojkovice		14:43		15:43		16:43	17:43	18:43	19:43		20:43	21:43	22:48
6		042	Volduchy, Borgers		14:46		15:46		16:46	17:46	18:46	19:46		20:46	21:46	22:51
8		042	Volduchy, u Siegrů		14:48		15:48		16:48	17:48	18:48	19:48		20:48	21:48	22:53
8		042	Volduchy, ObÚ		14:49		15:49		16:49	17:49	18:49	19:49		20:49	21:49	22:54
8		042	Volduchy		X 14:52		15:52		X 16:52	17:52	X 18:52	25 19:52		X 20:52	X 21:52	X 22:57
9		042	Volduchy, Parádovna													
11		042	Osek, ZŠ												X 21:53	
4	042	Osek, Lidový dům	14:17		15:17		16:17							19:42		
5	042	Osek, ZŠ	14:19		15:19		16:19							19:44		
7	042	Volduchy, Parádovna	14:22		15:22		16:22							19:47		
8	042	Volduchy	14:24		15:24		16:24							19:49		
8	042	Volduchy, ObÚ	14:25		15:25		16:25							19:50		
8	042	Volduchy, u Siegrů	34 14:27		X 15:27		X 16:27							X 19:52		

- X jede v pracovní dny
- 25 jede v 6. a †
- 34 jede ve dnech školního vyučování
- o příjezd
- x zastávka na znamení
- návazná železniční doprava
- návazná autobusová doprava
- navazuje na vlak ze směru Plzeň a Praha/Beroun
- navazuje na autobus ze směru Radnice
- př. pěším přesunu (150 m) na zast. Osek, Sokolovna navazuje na autobus do Chrástu

V Rokycanech jsou k dispozici také další návaznosti.

Příloha E

km	km	zóna	Spoj:	50	2	52	4	54	6	56	8	10	58	12	60	14
			BUS $\uparrow$	L2	V	L2	V	M1	V	S7	V	R1	V	R2	V	V
			BUS $\odot$ , $\uparrow$				R1				R2				R2	V
0	042	Volduchy,,u Siegrů	$\uparrow$ 4:33			$\uparrow$ 5:33		$\uparrow$ 6:33		$\uparrow$ 7:33			$\uparrow$ 10:07			$\uparrow$ 12:07
0	042	Volduchy,,ObÚ	4:34			5:34		6:34		7:34			10:08			12:08
0	042	Volduchy	4:35			5:35		6:35		7:35			10:09			12:09
1	042	Volduchy,,Páradovna	4:36			5:36		6:36		7:36			10:10			12:10
3	042	Osek,,ZŠ	4:39			5:39		6:39		7:39			10:13			12:13
4	042	Osek,,Lidový dům	4:41			5:41		6:41		7:41			10:15			12:15
0	042	Osek,,ZŠ														
2	042	Volduchy,,Parádovna														
3	042	Volduchy		$\uparrow$ 5:07		6:07		$\uparrow$ 7:07		8:07		$\uparrow$ 10:07		$\uparrow$ 12:07		$\uparrow$ 13:07
3	042	Volduchy,,ObÚ		5:08		6:08		7:08		8:08		10:08		12:08		13:08
3	042	Volduchy,,u Siegrů		5:09		6:09		7:09		8:09		10:09		12:09		13:09
5	042	Volduchy,,Borgers		5:11		6:11		7:11		8:11		10:11		12:11		13:11
6	042	Svojkovice		5:14		6:14		7:14		8:14		10:14		12:14		13:14
8	042	Rokycany,,Borek		5:16		6:16		7:16		8:16		10:16		12:16		13:16
9	042	Rokycany,,Páclovna		5:18		6:18		7:18		8:18		10:18		12:18		13:18
6	042	Rokycany,,rozc. k nem.	4:44			5:44		6:44		7:44			10:18			12:18
7	042	Rokycany,,Soukenická	4:46			5:46		6:46		7:46			10:20			12:20
10	042	Rokycany,,Železná		5:20		6:20		7:20		8:20		10:20		12:20		13:20
11	8	042 Rokycany,,aut.nádr.	$\uparrow$ 4:50	$\uparrow$ 5:24	$\uparrow$ 5:50	$\uparrow$ 6:24	$\uparrow$ 6:50	$\uparrow$ 7:24		$\uparrow$ 7:50	$\uparrow$ 8:24	$\uparrow$ 10:24	$\uparrow$ 10:24	$\uparrow$ 12:24	$\uparrow$ 12:24	$\uparrow$ 13:24
BUS pokračuje po jiné lince do:						Litohlavy	Radnice (25)	Mirošov			Radnice (25)	Radnice (25)		Radnice (25)		

km	km	zóna	Spoj:	62	16	64	18	66	20	22	24	26	28	68	30	32
			BUS $\uparrow$	M1	V	S7	V	M1	V	V	V	V	V	V	V	V
			BUS $\odot$ , $\uparrow$													R1
0	042	Volduchy,,u Siegrů	$\uparrow$ 13:33			$\uparrow$ 14:33		$\uparrow$ 15:33								$\uparrow$ 22:01
0	042	Volduchy,,ObÚ	13:34			14:34		15:34								$\uparrow$ 22:04
0	042	Volduchy	13:35			14:35		15:35								
1	042	Volduchy,,Páradovna	13:36			14:36		15:36								
3	042	Osek,,ZŠ	13:39			14:39		15:39								
4	042	Osek,,Lidový dům	13:41			14:41		15:41								
0	042	Osek,,ZŠ														
2	042	Volduchy,,Parádovna														
3	042	Volduchy		14:07		$\uparrow$ 15:07		16:07	$\uparrow$ 17:07		18:07	$\uparrow$ 19:07	$\uparrow$ 20:07		$\uparrow$ 21:07	
3	042	Volduchy,,ObÚ		14:08		15:08		16:08	17:08		18:08	19:08	20:08		21:08	22:08
3	042	Volduchy,,u Siegrů		14:09		15:09		16:09	17:09		18:09	19:09	20:09		21:09	22:09
5	042	Volduchy,,Borgers		14:11		15:11		16:11	17:11		18:11	19:11	20:11		21:11	22:11
6	042	Svojkovice		14:14		15:14		16:14	17:14		18:14	19:14	20:14		21:14	22:14
8	042	Rokycany,,Borek		14:16		15:16		16:16	17:16		18:16	19:16	20:16		21:16	22:16
9	042	Rokycany,,Páclovna		14:18		15:18		16:18	17:18		18:18	19:18	20:18		21:18	22:18
6	042	Rokycany,,rozc. k nem.	13:44			14:44		15:44								
7	042	Rokycany,,Soukenická	13:46			14:46		15:46								
10	042	Rokycany,,Železná		14:20		15:20		16:20	17:20		18:20	19:20	20:20		21:20	22:20
11	8	042 Rokycany,,aut.nádr.	$\uparrow$ 13:50	$\uparrow$ 14:24	$\uparrow$ 14:50	$\uparrow$ 15:24	$\uparrow$ 15:50	$\uparrow$ 16:24	$\uparrow$ 17:24	$\uparrow$ 18:24	$\uparrow$ 19:24	$\uparrow$ 20:24	$\uparrow$ 20:24	$\uparrow$ 21:24	$\uparrow$ 21:24	$\uparrow$ 22:24
BUS pokračuje po jiné lince do:				Mirošov	Radnice (25)	Strašice		Mirošov	Radnice (25)		Radnice (25)	Radnice (25)	Radnice (25)			Radnice (25)

$\uparrow$  jede v pracovní dny  
 $\uparrow$  jede v  $\odot$  a  $\uparrow$   
 $\uparrow$  jede ve dnech školního vyučování

$\odot$  příjezd  
 $\uparrow$  návazná železniční doprava  
 $\uparrow$  návazná autobusová doprava

$\uparrow$  navazuje na vlak ve směru Plzeň a Praha/Beroun  
 $\uparrow$  navazuje na autobus ve směru Radnice  
 $\uparrow$  při pěším přesunu ze zast. Osek,Sokolovna (150 m) navazuje na autobus z Chrástu

V Rokycanech jsou k dispozici také další návaznosti.

Příloha E.3 Jízdní řád linky 212

km	zóna		Spoj:		1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	
		BUS $\uparrow$			L1	L1	L1		L2		L1	L1	L1		L1	L1		
		BUS $\odot$ , $\uparrow$					L1			L1	L1	L1		L1	L1		L1	
		BUS přechází z jiné linky z:			Litohlavy	Litohlavy		Litohlavy (25)	Litohlavy	Litohlavy (25)			Litohlavy (25)		Litohlavy		Litohlavy	Litohlavy
0	042	Rokycany, aut.nádr. $\uparrow$ $\uparrow$ $\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
1	042	Rokycany, Plzeňská	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
2	042	Rokycany, Štáhlavská	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
2	042	Rokycany, u kasáren	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
3	042	Rokycany, u Suchánků	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
4	042	Rokycany, Němčičky	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
6	042	Raková, dol.	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
7	042	Raková, hor.	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
9	042	Veselá, ves	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
11	042	Nevid	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$

km	zóna		Spoj:		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	
		BUS $\uparrow$			L1	L1	L1		L2		L1	L1	L1		L1	L1		
		BUS $\odot$ , $\uparrow$					L1			L1	L1	L1		L1	L1		L1	
		BUS pokračuje po jiné lince do:			Litohlavy			Litohlavy (25)	Litohlavy	Litohlavy (25)			Litohlavy (25)	Litohlavy	Litohlavy		Litohlavy	Litohlavy
0	042	Nevid	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
2	042	Veselá, ves	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
4	042	Raková, hor.	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
5	042	Raková, dol.	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
7	042	Rokycany, Němčičky	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
8	042	Rokycany, u Suchánků	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
9	042	Rokycany, u kasáren	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
9	042	Rokycany, Štáhlavská	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
10	042	Rokycany, Plzeňská	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
11	042	Rokycany, aut.nádr. $\uparrow$ $\uparrow$ $\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$

$\uparrow$  jede v pracovní dny  
 $\odot$  jede v  $\odot$  a  $\uparrow$   
 $\uparrow$  přijezd  
 $\times$  zastávka na znamení  
 $\uparrow$  návazná železniční doprava  
 $\uparrow$  návazná autobusová doprava  
     navazuje na vlak ze/ve směru Plzeň a Praha/Beroun  
     navazuje na vlak ve směru Plzeň  
V Rokycanech jsou k dispozici také další návaznosti.

Příloha E.4 Jízdní řád linky 213

km	zóna		Spoj:		1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	
		BUS $\uparrow$			L1	L2	L2	L2	L2	L2	L2	L2	L2		L1	L1	L1	L1	
		BUS $\odot$ , $\uparrow$					L1	L1	L1					L1	L1	L1	L1		
		BUS přechází z jiné linky z:				Nevid	Volduchy		Nevid (25)	Nevid $\uparrow$	Nevid (25)				Nevid	Nevid	Nevid	Nevid	Nevid
0	042	Rokycany, aut.nádr. $\uparrow$ $\uparrow$ $\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
1	042	Rokycany, Plzeňská	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
3	042	Litohlavy, háj.	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
4	042	Litohlavy, u mostu	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
4	042	Litohlavy, návěs	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$

km	zóna		Spoj:		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	
		BUS $\uparrow$			L1	L1	L2	L2	L2	L2	L2	L2	L2	L2	L1	L1	L1	
		BUS $\odot$ , $\uparrow$					L1	L1	L1	L1	L1	L1	L1		L1	L1		
		BUS pokračuje po jiné lince do:				Nevid	Nevid		Nevid (25)	Nevid $\uparrow$	Nevid (25)			Nevid (25)	Volduchy	Nevid	Nevid	Nevid
0	042	Litohlavy, návěs	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
0	042	Litohlavy, u mostu	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
1	042	Litohlavy, háj.	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
3	042	Rokycany, Plzeňská	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$
4	042	Rokycany, aut.nádr. $\uparrow$ $\uparrow$ $\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$	$\uparrow$

$\uparrow$  jede v pracovní dny  
 $\odot$  jede v  $\odot$  a  $\uparrow$   
 $\uparrow$  přijezd  
 $\uparrow$  návazná železniční doprava  
 $\uparrow$  návazná autobusová doprava  
     navazuje na vlak ze/ve směru Plzeň a Praha/Beroun  
     navazuje na vlak ve směru Plzeň  
V Rokycanech jsou k dispozici také další návaznosti.

## Příloha E.5 Jízdní řád linky 214

km	zóna	Spoj:	1	š	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	35	
		BUS	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH
0	041	Chrást,žel.zast.	X	5:39	6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	20:39	23:01	
1	041	Chrást,ZŠ		5:40	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	20:40	23:02	
1	041	Chrást,Lidový dům		5:41	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	20:41	23:03	
3	041	Smědčice		5:43	6:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	20:43	23:05	
4	041	Bušovice	X	4:45	5:45	6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	20:45	23:07
4	041/042	Bušovice,konečná		4:47	5:47	6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	20:47	23:09
7	042	Osek,Vitinka		4:51	5:51	6:51	7:51	8:51		11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51		20:51		
7	042	Osek,Vitinka,u transf.		x 4:52	x 5:52	x 6:52	x 7:52	x 8:52		x 11:52	x 12:52	x 13:52	x 14:52	x 15:52	x 16:52	x 17:52		x 20:52		
9	042	Osek,ZD		4:55	5:55	6:55	7:55	8:55		11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55		20:55		
10	042	Osek,Sokolovna	O	4:58	5:58	6:58	7:58	8:58		11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58		20:58		

km	zóna	Spoj:	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	
		BUS	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	
0	042	Osek,Sokolovna	X	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00		12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00		21:00	
1	042	Osek,ZD		5:02	6:02	7:02	8:02	9:02		12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02		21:02	
3	042	Osek,Vitinka,u transf.		x 5:04	x 6:04	x 7:04	x 8:04	x 9:04		x 12:04	x 13:04	x 14:04	x 15:04	x 16:04	x 17:04	x 18:04		x 21:04	
3	042	Osek,Vitinka	X	5:05	6:05	7:05	8:05	9:05		12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05		21:05	
6	042/041	Bušovice,konečná		5:08	6:08	7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	21:08
6	041	Bušovice		5:10	6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	21:10
7	041	Smědčice		5:13	6:13	7:13	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	21:13
9	041	Chrást,Lidový dům		5:15	6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	21:15
9	041	Chrást,ZŠ		5:16	6:16	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	21:16
10	041	Chrást,žel.zast.	O	5:19	6:19	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	21:19

X jede v pracovní dny

O příjezd

navazuje na vlak ze/ve směru Plzeň

25 jede v @ a †

x zastávka na znamení

navazuje na autobus ve/ze směru Rokycany (u spojů 15 a 16 pěší přesun (150 m) na zastávku Osek,ZŠ)

40 jede v @ a †, v období školní výuky denně

návazná železniční doprava

návazná autobusová doprava

## Příloha E.6 Jízdní řád linky 220

km	zóna	Spoj:	1	3	5	21	7	9	11
		BUS	M1	M1	M1	M1	M1	M1	M1
		BUS přechází z jiné linky z:	Volduchy				Volduchy	Volduchy	
0	0	042 Rokycany, aut.nádr.	7:05	8:05	9:35	12:05	14:05	16:05	18:05
1	1	042 Rokycany, Jiráskova	7:07	8:07	9:37	12:07	14:07	16:07	18:07
		042 Rokycany, Železná							
2	2	042 Rokycany, Kovohutě	7:09	8:09	9:39	12:09	14:09	16:09	18:09
3	3	042 Kamenný Újezd, Lihovar	7:11	8:11	9:41	12:11	14:11	16:11	18:11
4	4	042 Kamenný Újezd, Jednota	7:12	8:12	9:42	12:12	14:12	16:12	18:12
4	4	042 Kamenný Újezd, Kocanda	7:13	8:13	9:43	12:13	14:13	16:13	18:13
5	5	042 Hrádek, Nová huť	7:14	8:14	9:44	12:14	14:14	16:14	18:14
		042 Hrádek, kulturní dům				12:17			
6		042 Hrádek, Chylice	7:16	8:16	9:46		14:16	16:16	18:16
7		042/043 Hrádek, Hamplov	7:17	8:17	9:47		14:17	16:17	18:17
7		043 Mirošov, Janov, rozc.0.6	x 7:19	x 8:19	x 9:49		x 14:19	x 16:19	x 18:19
8		043 Mirošov, Na Čtáctce	x 7:20	x 8:20	x 9:50		x 14:20	x 16:20	x 18:20
9		043 Mirošov, ZD	x 7:21	x 8:21	x 9:51		x 14:21	x 16:21	x 18:21
		043 Mirošov, žel. zast. Mirošov město							
10		043 Mirošov, náměstí	7:24	8:24	9:54		14:24	16:24	18:24

km	zóna	Spoj:	2	4	6	8	20	10	12
		BUS	M1	M1	M1	M1	M1	M1	M1
0		043 Mirošov, náměstí	5:33	7:33	8:33	10:03		14:33	16:33
		043 Mirošov, žel. zast. Mirošov město							
1		043 Mirošov, ZD	x 5:34	x 7:34	x 8:34	x 10:04		x 14:34	x 16:34
2		043 Mirošov, Na Čtáctce	x 5:35	x 7:35	x 8:35	x 10:05		x 14:35	x 16:35
3		043 Mirošov, Janov, rozc.0.6	x 5:36	x 7:36	x 8:36	x 10:06		x 14:36	x 16:36
3		043/042 Hrádek, Hamplov	5:38	7:38	8:38	10:08		14:38	16:38
4		042 Hrádek, Chylice	5:40	7:40	8:40	10:10		14:40	16:40
		042 Hrádek, kulturní dům					12:41		
5	1	042 Hrádek, Nová huť	5:42	7:42	8:42	10:12	12:42	14:42	16:42
6	1	042 Kamenný Újezd, Kocanda	5:44	7:44	8:44	10:14	12:44	14:44	16:44
6	2	042 Kamenný Újezd, Jednota	5:45	7:45	8:45	10:15	12:45	14:45	16:45
7	3	042 Kamenný Újezd, Lihovar	5:46	7:46	8:46	10:16	12:46	14:46	16:46
8	4	042 Rokycany, Kovohutě	5:48	7:48	8:48	10:18	12:48	14:48	16:48
9	5	042 Rokycany, Železná	5:50	7:50	8:50	10:20	12:50	14:50	16:50
		042 Rokycany, Jiráskova							
10	6	042 Rokycany, aut.nádr.	5:54	7:54	8:54	10:24	12:54	14:54	16:54
		BUS pokračuje po jiné lince do:	Volduchy				Volduchy	Volduchy	

jede v pracovní dny

o příjezd

x zastávka na znamení

návazná železniční doprava

návazná autobusová doprava

navazuje na vlak ze/ve směru Plzeň a ve/ze směru Praha/Beroun

navazuje na autobus ve/ze směru Spálené Poříčí (výjimečně jiný autobus z okolo)

V Rokycanech jsou k dispozici také další návaznosti.

## Příloha E.7 Jízdní řád linky 221

km	km	zóna	Spoj:	2	4	6	8	10	12		
			BUS	M2	M2	M2	M2	M3	M3		
			BUS přechází z jiné linky z:								
			Štítov								
0	0	043	Mirošov,žel.zast.Mirošov město	6:19	82 12:49	84 12:49	15:19	17:19	22:49		
0	0	043	Mirošov,náměstí	6:20	12:50	12:50	15:20	17:20	22:50		
0	0	043	Mirošov,náměstí	6:21	12:51	12:51	15:21	17:21	22:51		
1	1	043	Mirošov,nad roklí	6:22	12:52	12:52	15:22	17:22	22:52		
2	2	043	Mirošov,Kamínky	6:24	12:54	12:54	15:24	17:24	22:54		
3	3	043	Mirošov,Kamýky	x 6:25	x 12:55	x 12:55	x 15:25	x 17:25	x 22:55		
3	3	043	Kakejcov,Dražky	x 6:26	x 12:56	x 12:56	x 15:26	x 17:26	x 22:56		
5	5	043	Kakejcov	6:28	12:58	12:58	15:28	17:28	22:58		
6	043/065	065	Mešno,hřbitov			13:01			23:01		
8	065	065	Komatice			13:05			23:05		
6	10	043/065	Mešno	6:30	13:00	13:09	15:30	17:30	23:09		
7	11	065	Spálené Poříčí,Lipnice,žel.st.	6:33	13:03	13:12	15:33	17:33	23:12		
9	13	065	Spálené Poříčí,Lipnice	6:36	13:06	13:15	15:36	17:36	23:15		
11	15	065	Spálené Poříčí	6:42	82 13:12	84 13:21	15:42	17:42	23:21		

km	km	zóna	Spoj:	1	3	5	7	9	11		
			BUS	M3	M2	M2	M2	M2	M3		
0	0	065	Spálené Poříčí	5:08	84 7:00	82 7:08	13:43	15:43	20:43		
2	2	065	Spálené Poříčí,Lipnice	5:12	7:04	7:12	13:47	15:47	20:47		
4	4	065	Spálené Poříčí,Lipnice,žel.st.	5:14	7:06	7:14	13:49	15:49	20:49		
5	5	065/043	Mešno	5:17	7:09	7:17	13:52	15:52	20:52		
7	065	065	Komatice			7:13					
9	065/043	065	Mešno,hřbitov			7:17					
6	10	043	Kakejcov	5:19	7:19	7:19	13:54	15:54	20:54		
8	12	043	Kakejcov,Dražky	x 5:21	x 7:21	x 7:21	x 13:56	x 15:56	x 20:56		
8	12	043	Mirošov,Kamýky	x 5:22	x 7:22	x 7:22	x 13:57	x 15:57	x 20:57		
9	13	043	Mirošov,Kamínky	5:24	7:24	7:24	13:59	15:59	20:59		
10	14	043	Mirošov,nad roklí	5:26	7:26	7:26	14:01	16:01	21:01		
11	15	043	Mirošov,náměstí	5:30	84 7:30	82 7:30	14:05	16:05	21:05		
11	15	043	Mirošov,náměstí	5:30			14:05	16:05	21:05		
11	15	043	Mirošov,žel.zast.Mirošov město	5:32			14:07	16:07	21:07		
			BUS pokračuje po jiné lince do:								
			Sp. Poříčí (přes Skolčice)								

☒ jede v pracovní dny

82 jede v pracovní dny ve dnech, kdy se nekoná školní vyučování

84 jede ve dnech školního vyučování

o příjezd

x zastávka na znamení

☒ návazná železniční doprava

☒ návazná autobusová doprava

☐ navazuje na vlak/autobus ve/ze směru Rokycany

☐ možné návaznosti do širšího okolí Spáleného Poříčí

V zast. Spálené Poříčí,Lipnice,žel.st.možné ojedinelé návaznosti s vlakem

### Příloha E.8 Jízdní řád linky 222

km	zóna	Spoj:	1	3	5	31	7	33	9	11	13	35	15	17
BUS			M2	M3	M3	M2	M3	M2	M3	M3	M2	M2	M2	M2
BUS přechází z jiné linky z:			Sp. Poříčí (přes Lipnici)											
0	043	Mirošov, žel.zast. Mirošov město	5:00	5:49	8:49	9:00	12:49	13:00	13:59	15:19	16:59	17:00	18:49	20:49
1	043	Mirošov	5:02	5:51	8:51	9:02	12:51	13:02	14:01	15:21	17:01	17:02	18:51	20:51
1	043	Mirošov	5:02	5:52	8:52	9:03	12:52	13:03	14:02	15:22	17:02	17:03	18:52	20:52
1	043	Mirošov, rozc.0.3.	5:03	5:53	8:53	9:04	12:53	13:04	14:03	15:23	17:03	17:04	18:53	20:53
2	043	Mirošov, Myř, rozc.0.3	x 5:05	x 5:55	x 8:55	x 9:06	x 12:55	x 13:06	x 14:05	x 15:25	x 17:05	x 17:06	x 18:55	x 20:55
3	043	Skořice, Strmadův mlýn	x 5:06	x 5:56	x 8:56	x 9:07	x 12:56	x 13:07	x 14:06	x 15:26	x 17:06	x 17:07	x 18:56	x 20:56
4	043	Skořice	5:09	5:59	8:59	9:10	12:59	13:10	14:09	15:29	17:09	17:10	18:59	20:59
7	043	Trokavec, rozc.1.0	5:14	6:04	9:04	9:15	13:04	13:15	14:14	15:34	17:14	17:15	19:04	21:04
8	043/065	Višky	5:16	6:06	9:06	9:17	13:06	13:17	14:16	15:36	17:16	17:17	19:06	21:06
11	065	Spálené Poříčí, Čičov	5:20	6:10	9:10	9:21	13:10	13:21	14:20	15:40	17:20	17:21	19:10	21:10
13	065	Spálené Poříčí, Lučistě, rozc.1.0	5:22	6:12	9:12	9:23	13:12	13:23	14:22	15:42	17:22	17:23	19:12	21:12
14	065	Spálené Poříčí, Lučistě	5:23	6:13	9:13	9:24	13:13	13:24	14:23	15:43	17:23	17:24	19:13	21:13
15	065	Spálené Poříčí, Záluží	5:25	6:15	9:15	9:26	13:15	13:26	14:25	15:45	17:25	17:26	19:15	21:15
16	065	Spálené Poříčí, Těnovice	5:26	6:16	9:16	9:27	13:16	13:27	14:26	15:46	17:26	17:27	19:16	21:16
18	065	Spálené Poříčí	5:32	6:22	9:22	9:33	13:22	13:33	14:32	15:52	17:32	17:33	19:22	21:22

km	zóna	Spoj:	2	4	6	30	8	32	10	12	34	14	16	18	
BUS			M2	M2	M3	M2	M3	M2	M3	M3	M2	M3	M2	M2	
BUS přechází z jiné linky z:					Mirošov, Jednota									Sp. Poříčí (přes Lipnici)	
0	065	Spálené Poříčí	4:28	5:33	6:33	8:27	10:33	12:27	13:24	14:34	16:27	16:34	17:34	19:34	
2	065	Spálené Poříčí, Těnovice	4:31	5:36	6:36	8:30	10:36	12:30	13:27	14:37	16:30	16:37	17:37	19:37	
3	065	Spálené Poříčí, Záluží	4:32	5:37	6:37	8:31	10:37	12:31	13:28	14:38	16:31	16:38	17:38	19:38	
4	065	Spálené Poříčí, Lučistě	4:34	5:39	6:39	8:33	10:39	12:33	13:30	14:40	16:33	16:40	17:40	19:40	
5	065	Spálené Poříčí, Lučistě, rozc.1.0	4:35	5:40	6:40	8:34	10:40	12:34	13:31	14:41	16:34	16:41	17:41	19:41	
7	065	Spálené Poříčí, Čičov	4:38	5:43	6:43	8:37	10:43	12:37	13:34	14:44	16:37	16:44	17:44	19:44	
10	065/043	Višky	4:41	5:46	6:46	8:40	10:46	12:40	13:37	14:47	16:40	16:47	17:47	19:47	
11	043	Trokavec, rozc.1.0	4:43	5:48	6:48	8:42	10:48	12:42	13:39	14:49	16:42	16:49	17:49	19:49	
14	043	Skořice	4:48	5:54	6:54	8:48	10:54	12:48	13:45	14:55	16:48	16:55	17:55	19:55	
15	043	Skořice, Strmadův mlýn	x 4:50	x 5:56	x 6:56	x 8:50	x 10:56	x 12:50	x 13:47	x 14:57	x 16:50	x 16:57	x 17:57	x 19:57	
16	043	Mirošov, Myř, rozc.0.3	x 4:52	x 5:58	x 6:58	x 8:51	x 10:58	x 12:51	x 13:49	x 14:59	x 16:51	x 16:59	x 17:59	x 19:59	
17	043	Mirošov, rozc.0.3.	4:54	6:00	7:00	8:53	11:00	12:53	13:51	15:01	16:53	17:01	18:01	20:01	
17	043	Mirošov	4:57	6:04	7:04	8:57	11:04	12:57	13:55	15:05	16:57	17:05	18:05	20:05	
17	043	Mirošov	4:57	6:05	7:05	8:57	11:05	12:57	13:55	15:05	16:57	17:05	18:05	20:05	
18	043	Mirošov, žel.zast. Mirošov město	4:59	6:07	7:07	8:59	11:07	12:59	13:57	15:07	16:59	17:07	18:07	20:07	

jede v pracovní dny  
 jede v @ a †  
 příjezd  
 zastávka na znamení  
 návazná železniční doprava

navazuje na vlak ve/ze směru Rokycany  
 možné návaznosti do širšího okolí Spáleného Poříčí

### Příloha E.9 Jízdní řád linky 223

km	km	km	zóna IDP	Spoj:	2	4	6	8	10
BUS				M3	M3	M2	M2	M2	
BUS přechází z jiné linky z:				Sp. Poříčí					
0	0	043	Štítov		7:21	11:00	12:40	15:00	
1	1	043	Štítov, rozc. 1.0		7:22	11:01	12:41	15:01	
1	1	043	Příkošice		7:23				
2	2	043	Mirošov, Myř, u vodojemu	x	7:24	x 11:03	x 12:43	x 15:03	
3	3	043	Mirošov	o	7:26	11:05	12:45	15:05	
3	3	043	Mirošov		7:26	11:05	12:45	15:05	
3		043	Mirošov, náměstí	o	7:28				
		043	Mirošov, náměstí						
	4	043	Mirošov, žel.zast. Mirošov město	o		11:07	12:47	15:07	
	0	043	Mirošov, žel.zast. Mirošov město	34	7:08				
	1	043	Mirošov, u mostu						
	1	043	Mirošov, Jednota	34	7:10				
BUS pokračuje po jiné lince do:						Sp. Poříčí	Sp. Poříčí		

km	km	km	Spoj:	1	3	5	7	
BUS			M3	M2	M2	M2		
BUS přechází z jiné linky z:							Sp. Poříčí (přes Lipnici)	
0	043	Mirošov, Jednota	34	7:11				
0	043	Mirošov, u mostu		7:12				
1	043	Mirošov, žel.zast. Mirošov město	34	7:14				
0	043	Mirošov, žel.zast. Mirošov město	o	7:14	10:49		14:49	
		043	Mirošov, náměstí	o				
	0	043	Mirošov, náměstí			12:33		
1	0	043	Mirošov	o	7:15	10:50	12:34	14:50
1	0	043	Mirošov		7:15	10:50	12:34	14:50
2	1	043	Mirošov, Myř, u vodojemu	x	7:16	x 10:51	x 12:35	x 14:51
3	2	043	Příkošice				12:36	
3	2	043	Štítov, rozc. 1.0		7:18	10:53	12:37	14:53
4	3	043	Štítov	x	7:20	x 10:55	x 12:39	x 14:55
BUS pokračuje po jiné lince do:								

jede v pracovní dny  
 jede v dnech školního vyučování  
 navazuje na vlak/autobus ve/ze směru Rokycany  
 příjezd  
 zastávka na znamení  
 návazná železniční doprava  
 návazná autobusová doprava  
 spoj na požádání  
 - pro vedení spoje nutné včasné vyznění dopravce minimálně 20 minut před pravidelným odjezdem spoje z výchozí zastávky (telefon, internetový formulář)

Příloha E.10 Jízdní řád linky 230

km	zóna	Spoj:	81	41	83	43	1	45	3	47	5	7	49	9	51	11	53	13	
		BUS	S1	S6	S6	S4	S3	S2	S1	S5	S6	S4	R3/S7	S1	S3	S4	S5	S1	
		BUS	S6	S6	S6			S4				S6		S4		S6			
		BUS přechází z jiné linky z:																	
0	042	Rokycany, aut.nádr.		1:15		5:05	5:35	6:05	6:35	7:05	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:05	13:35	
1	042	Rokycany, Železná		1:17		5:07	5:37	6:07	6:37	7:07	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:07	13:37	
3	042	Rokycany, Pivovarská																	
3	042	Rokycany, u statku	x	1:21		5:11	5:41	6:11	6:41	7:11	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:11	13:41	
4	042	Kamenný Újezd, rozc.0.6	x	1:23		5:13	5:43	6:13	6:43	7:13	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:13	13:43	
5	042	Hrádek, nad záv.	x	1:24		5:14	5:44	6:14	6:44	7:14	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:14	13:44	
7	042	Dobřív, Pavlovsko		1:26		5:16	5:46	6:16	6:46	7:16	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:16	13:46	
8	042	Hůrky, rozc. 3.0	x	1:27		5:17	5:47	6:17	6:47	7:17	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:17	13:47	
8	042	Dobřív		1:30		5:20	5:50	6:20	6:50	7:20	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:20	13:50	
9	042	Dobřív, Na Fořtovně		1:31		5:21	5:51	6:21	6:51	7:21	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:21	13:51	
10	042/044	Dobřív, chaty	x	1:33		5:23	5:53	6:23	6:53	7:23	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:23	13:53	
12	044	Strašice, Melmatěj	x	1:35		5:25	5:55	6:25	6:55	7:25	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:25	13:55	
13	044	Strašice, Mikulíkův mlýn		1:37		5:27	5:57	6:27	6:57	7:27	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:27	13:57	
14	044	Strašice, Huť		1:39	4:59	5:29	5:59	6:29	6:59	7:29	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:29	13:59	
15	044	Strašice, ObÚ	o	1:42	5:02	5:32	6:02	6:32	7:02	7:32	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	13:32	14:02	
	044	Strašice, ObÚ		1:43	5:03		6:03	7:03	8:03	9:03				11:03		13:03		14:03	
15	044	Strašice, U Líbuše		1:44	5:04		6:04	7:04	8:04	9:04				11:04		13:04		14:04	
16	044	Strašice, Dvůr		1:46	5:06		6:06	7:06	8:06	9:06				11:06		13:06		14:06	
17	044	Těně, Smoláma			5:08		6:08	7:08	8:08	9:08				11:08		13:08		14:08	
18	044	Těně, rozc.2.0			x 5:09		x 6:09	x 7:09	x 8:09	x 9:09				x 11:09		x 13:09		x 14:09	
20	044	Těně			5:12		6:12	7:12	8:12	9:12				11:12		13:12		14:12	
24	044	Zaječov	x	4:17		5:17	6:17	7:17	8:17	9:17				11:17		13:17		14:17	
24		Zaječov, rest. Hamburg		4:19		5:19	6:19	7:19	8:19	9:19				11:19		13:19		14:19	
25		Zaječov, u mostu		4:21		5:21	6:21	7:21	8:21	9:21				11:21		13:21		14:21	
26		Zaječov, mlýn	x	4:23		x 5:23	x 6:23	x 7:23	x 8:23	x 9:23				x 11:23		x 13:23		x 14:23	
28		Komárov		4:27		5:27	6:27	7:27	8:27	9:27				11:27		13:27		14:27	
29		Komárov, Buzuluk		4:30		5:30	6:30	7:30	8:30	9:30				11:30		13:30		14:30	
30		Osek		4:32		5:32	6:32	7:32	8:32	9:32				11:32		13:32		14:32	
31		Osek, Vystřkov		4:34		5:34	6:34	7:34	8:34	9:34				11:34		13:34		14:34	
32		Hořovice, u garáží	x	4:36		x 5:36	x 6:36	x 7:36	x 8:36	x 9:36				x 11:36		x 13:36		x 14:36	
33		Hořovice, Valdek II		4:39		5:39	6:39	7:39	8:39	9:39				11:39		13:39		14:39	
34		Hořovice, žel. st.	o	4:42		5:42	6:42	7:42	8:42	9:42				11:42		13:42		14:42	
		Hořovice, žel. st.		4:43		5:43	6:43	7:43	8:43	9:43				11:43		13:43		14:43	
35		Hořovice, Valdek I		4:45		5:45	6:45	7:45	8:45	9:45				11:45		13:45		14:45	
36		Hořovice, Palackého náměstí		4:48		5:48	6:48	7:48	8:48	9:48				11:48		13:48		14:48	
37		Hořovice, nám. B. Němcové	o	4:51		5:51	6:51	7:51	8:51	9:51				11:51		13:51		14:51	
		BUS pokračuje po jiné lince do:																	
						Hořovice		Hořovice		Hořovice					Hořovice			Hořovice	

jede v pracovní dny

příjezd

x zastávka na znamení

návazná železniční doprava

návazná autobusová doprava

navazuje na vlak ze směru Plzeň a Praha/Beroun

navazuje na autobus ze směru Hrádek a ve směru Hůrky

navazuje na autobus ve směru Hůrky

pokračuje do Hořovic (jiná linka)

V Rokycanech jsou k dispozici také další návaznosti.

V Hořovicích jsou návaznosti na vlaky (žel.st.) a autobusy (nám.B.Němcové).

V Komárově jsou návaznosti na regionální autobusové linky.



Příloha E

km	zóna	Spoj:	55	15	57	59	61	17	63	19	65	21	67	23	65	25	67	69
		BUS ↗	S2	S6	S3	S3	S7	S4	S5	S1	S2	S6	S3	S4	S1	S6	S4	S1
		BUS @, †		S4						S6				S4	S6		S4	
BUS přechází z jiné linky z:																		
Volduchy																		
0	042	Rokycany, aut.nádr.	14:05	14:35	14:55	15:05	15:15	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:35	20:35	21:35	22:35
1	042	Rokycany, Železná	14:07	14:37	14:57	15:07	15:17	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:37	20:37	21:37	22:37
3	042	Rokycany, Pivovarská																
3	042	Rokycany, u statku	x 14:11	x 14:41	x 15:01	x 15:11	x 15:21	x 15:41	x 16:11	x 16:41	x 17:11	x 17:41	x 18:11	x 18:41	x 19:41	x 20:41	x 21:41	x 22:41
4	042	Kamenný Újezd, rozc.0.6	x 14:13	x 14:43	x 15:03	x 15:13	x 15:23	x 15:43	x 16:13	x 16:43	x 17:13	x 17:43	x 18:13	x 18:43	x 19:43	x 20:43	x 21:43	x 22:43
5	042	Hrádek, nad záv.	x 14:14	x 14:44	x 15:04	x 15:14	x 15:24	x 15:44	x 16:14	x 16:44	x 17:14	x 17:44	x 18:14	x 18:44	x 19:44	x 20:44	x 21:44	x 22:44
7	042	Dobřív, Pavlovsko	14:16	14:46	15:06	15:16	15:26	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46
8	042	Hůrky, rozc. 3.0	x 14:17	x 14:47	x 15:07	x 15:17	x 15:27	x 15:47	x 16:17	x 16:47	x 17:17	x 17:47	x 18:17	x 18:47	x 19:47	x 20:47	x 21:47	x 22:47
8	042	Dobřív	14:20	14:50	15:10	15:20	15:30	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50
9	042	Dobřív, Na Fořtovně	14:21	14:51	15:11	15:21	15:31	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51
10	042/044	Dobřív, chaty	x 14:23	x 14:53	x 15:13	x 15:23	x 15:33	x 15:53	x 16:23	x 16:53	x 17:23	x 17:53	x 18:23	x 18:53	x 19:53	x 20:53	x 21:53	x 22:53
12	044	Strašice, Melmatěj	x 14:25	x 14:55	x 15:15	x 15:25	x 15:35	x 15:55	x 16:25	x 16:55	x 17:25	x 17:55	x 18:25	x 18:55	x 19:55	x 20:55	x 21:55	x 22:55
13	044	Strašice, Mikulův mlýn	14:27	14:57	15:17	15:27	15:37	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57
14	044	Strašice, Huť	14:29	14:59	15:19	15:29	15:39	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59
15	044	Strašice, ObÚ	14:32	15:02	15:22	15:32	15:42	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02
15	044	Strašice, ObÚ		15:03			15:43	16:03		17:03		18:03	18:33	19:03		21:03	22:03	23:03
15	044	Strašice, U Libuše		15:04			15:44	16:04		17:04		18:04	18:34	19:04		21:04	22:04	23:04
16	044	Strašice, Dvůr		15:06			15:46	16:06		17:06		18:06	18:36	19:06		21:06	22:06	23:06
17	044	Těně, Smolárna		15:08				16:08		17:08		18:08	18:38	19:08		21:08		23:08
18	044	Těně, rozc.2.0	x 15:09					x 16:09		x 17:09		x 18:09	x 18:39	19:09	x 21:09			x 23:09
20	044	Těně	15:12					16:12		17:12		18:12	18:42	19:12		21:12		23:12
24	044	Zaječov	15:17					16:17		17:17		18:17	18:47	19:17		21:17		23:17
24		Zaječov, rest.Hamburg	15:19					16:19		17:19		18:19		19:19		21:19		
25		Zaječov, u mostu	15:21					16:21		17:21		18:21		19:21		21:21		
26		Zaječov, mlýn	x 15:23					x 16:23		x 17:23		x 18:23	x 19:23		x 21:23			
28		Komárov	15:27					16:27		17:27		18:27		19:27		21:27		
29		Komárov, Buzuluk	15:30					16:30		17:30		18:30		19:30		21:30		
30		Osek	15:32					16:32		17:32		18:32		19:32		21:32		
31		Osek, Vystrkov	15:34					16:34		17:34		18:34		19:34		21:34		
32		Hořovice, u garáží	x 15:36					x 16:36		x 17:36		x 18:36	x 19:36		x 21:36			
33		Hořovice, Valdek II	15:39					16:39		17:39		18:39		19:39		21:39		
34		Hořovice, žel. st.	15:42					16:42		17:42		18:42		19:42		21:42		
35		Hořovice, žel. st.	15:43					16:43		17:43		18:43		19:43		21:43		
35		Hořovice, Valdek I	15:45					16:45		17:45		18:45		19:45		21:45		
36		Hořovice, Palackého náměstí	15:48					16:48		17:48		18:48		19:48		21:48		
37		Hořovice, nám. B. Němcové	15:51					16:51		17:51		18:51		19:51		21:51		
BUS pokračuje po jiné lince do:			Hořovice		Hořovice	Hořovice		Hořovice		Hořovice				Hořovice				

↗ jede v pracovní dny  
 @ jede ve dnech školního vyučování  
 † jede v pracovní dny ve dnech, kdy se nekoná školní vyučování  
 o příjezd  
 x zastávka na znamení  
 návazná železniční doprava  
 návazná autobusová doprava

navazuje na vlak ze směru Plzeň a Praha/Beroun  
 navazuje na autobus ze směru Hrádek a ve směru Hůrky  
 navazuje na autobus ve směru Hůrky  
 pokračuje do Hořovic (jiná linka)

V Rokycanech jsou k dispozici také další návaznosti.  
 V Hořovicích jsou návaznosti na vlaky (žel.st.) a autobusy (nám.B.Němcové).  
 V Komárově jsou návaznosti na regionální autobusové linky.

Příloha E

km	zóna	Spoj:	40	42	44	2	46	48	4	6	50	8	10	52	12	54	14	56
	BUS ↗		S4	S3	S2	S1	S5	S7	S6	S6	S4	S3	S1	S5	S4	R3/S7	S6	S2
	BUS ↘		S4	S4					S6				S4		S6		S4	
BUS přechází z jiné linky z:					Cheznovice		Hořovice				Hořovice			Hořovice		Hořovice		Hořovice
0		Hořovice, nám. B. Němcové				↗ 5:05			44 6:05	34 6:05		↗ 7:05	8:05		10:05			12:05
1		Hořovice, Palackého náměstí				↘ 5:07			↘ 6:07	↘ 6:07		↘ 7:07	8:07		10:07			12:07
2		Hořovice, Valdek II				↘ 5:09			↘ 6:09	↘ 6:09		↘ 7:09	8:09		10:09			12:09
3		Hořovice, žel. st.				↘ 5:11			↘ 6:11	↘ 6:11		↘ 7:11	8:11		10:11			12:11
4		Hořovice, Valdek I				↘ 5:13			↘ 6:13	↘ 6:13		↘ 7:13	8:13		10:13			12:13
5		Hořovice, u garáží				x 5:18			x 6:18	x 6:18		x 7:18	x 8:18		x 10:18		x 12:18	
6		Osek, Vystřkov				↘ 5:20			↘ 6:20	↘ 6:20		↘ 7:20	8:20		10:20			12:20
7		Osek				↘ 5:21			↘ 6:21	↘ 6:21		↘ 7:21	8:21		10:21			12:21
8		Komárov, Buzuluk				↘ 5:23			↘ 6:23	↘ 6:23		↘ 7:23	8:23		10:23			12:23
9		Komárov				↘ 5:27			↘ 6:27	↘ 6:32		↘ 7:27	8:27		10:27			12:27
11		Zaječov, mlýn				x 5:30			x 6:30	x 6:35		x 7:30	x 8:30		x 10:30		x 12:30	
12		Zaječov, u mostu				↘ 5:32			↘ 6:32	↘ 6:37		↘ 7:32	8:32		10:32			12:32
13		Zaječov, rest. Hamburg				↘ 5:33			↘ 6:33	↘ 6:38		↘ 7:33	8:33		10:33			12:33
13	044	Zaječov				↘ 5:35			↘ 6:35	↘ 6:40		↘ 7:35	8:35		10:35			12:35
17	044	Těně				↘ 4:43			↘ 6:43	↘ 6:50		↘ 7:43	8:43		10:43			12:43
19	044	Těně, rozc. 2.0				x 4:46			x 6:46	x 6:53		x 7:46	x 8:46		x 10:46		x 12:46	
20	044	Těně, Smolárna				↘ 4:47			↘ 6:47	↘ 6:54		↘ 7:47	8:47		10:47			12:47
21	044	Strašice, Dvůr				↘ 4:19			↘ 6:39	↘ 6:59		↘ 7:49	8:49		10:49			12:49
22	044	Strašice, U Libuše				↘ 4:21			↘ 6:41	↘ 7:01		↘ 7:51	8:51		10:51			12:51
22	044	Strašice, ObÚ				↘ 4:23			↘ 6:43	↘ 7:03		↘ 7:53	8:53		10:53			12:53
23	044	Strašice, ObÚ				↘ 4:24			↘ 6:44	↘ 7:04		↘ 7:54	8:54		10:54			12:54
23	044	Strašice, Hut'				↘ 4:26			↘ 6:46	↘ 7:06		↘ 7:56	8:56		10:56			12:56
24	044	Strašice, Mikulův mlýn				↘ 4:28			↘ 6:48	↘ 7:08		↘ 7:58	8:58		10:58			12:58
25	044	Strašice, Melmatěj				x 4:30			x 6:50	x 7:10		x 8:00	x 9:00		x 10:00		x 12:00	x 13:00
27	044/042	Dobřív, chaty				x 4:32			x 6:52	x 7:12		x 8:02	x 9:02		x 10:02		x 12:02	x 13:02
28	042	Dobřív, Na Fořtovně				↘ 4:34			↘ 6:54	↘ 7:14		↘ 8:04	9:04		10:04		11:04	12:04
29	042	Dobřív				↘ 4:36			↘ 6:56	↘ 7:16		↘ 8:06	9:06		10:06		11:06	12:06
29	042	Hůrky, rozc. 3.0				x 4:37			x 6:57	x 7:17		x 8:07	x 9:07		x 10:07		x 12:07	x 13:07
30	042	Dobřív, Pavlovsko				↘ 4:39			↘ 6:59	↘ 7:19		↘ 8:09	9:09		10:09		11:09	12:09
32	042	Hrádek, nad záv.				x 4:41			x 7:01	x 7:21		x 8:11	x 9:11		x 10:11		x 12:11	x 13:11
33	042	Kamenný Újezd, rozc. 0.6				x 4:44			x 7:04	x 7:24		x 8:14	x 9:14		x 10:14		x 12:14	x 13:14
34	042	Rokycany, u statku				x 4:45			x 7:05	x 7:25		x 8:15	x 9:15		x 10:15		x 12:15	x 13:15
36	042	Rokycany, Pivovarská				↘ 4:49			↘ 7:09	↘ 7:29		↘ 8:19	9:19		10:19		11:19	12:19
37	042	Rokycany, aut.nádr.				↘ 4:53			↘ 7:13	↘ 7:33		↘ 8:23	9:23		10:23		11:23	12:23
BUS pokračuje po jiné lince do:								Volduchy										

↗ jede v pracovní dny  
 ↘ jede ve dnech školního vyučování  
 44 jede v pracovní dny ve dnech, kdy se nekoná školní vyučování, v sobotu, neděli a svátek  
 o příjezd  
 x zastávka na znamení  
 44 návazná železniční doprava  
 44 návazná autobusová doprava  
 navazuje na vlak ve směru Plzeň a Praha/Beroun  
 navazuje na autobus ve směru Hrádek a ze směru Hůrky  
 navazuje na autobus ze směru Hůrky  
 výchozí z Hořovic (jiná linka)  
 V Rokycanech jsou k dispozici také další návaznosti.  
 V Hořovicích jsou návaznosti na vlaky (žel.st.) a autobusy (nám.B.Němcové).  
 V Komárově jsou návaznosti na regionální autobusové linky.

Příloha E

km	zóna	Spoj:	16	58	18	60	20	62	22	64	24	26	28	30	66	32	
		BUS ↗	S6	S3	S4	S5	S1	S2	S6	S3	S4	S1	S6	S4	S1	S6	
		BUS ⓪, †			S6				S4			S6		S4		S6	
		BUS přechází z jiné linky z:		Hořovice		Hořovice		Hořovice		Hořovice					Hořovice		
0		Hořovice, nám. B. Němcové	↗ 13:05		14:05		↗ 15:05		16:05		↗ 17:05	18:05	↗ 19:05		20:05		22:05
1		Hořovice, Palackého náměstí	↘ 13:07		14:07		↘ 15:07		16:07		↘ 17:07	18:07	↘ 19:07		20:07		22:07
2		Hořovice, Valdek II	↘ 13:09		14:09		↘ 15:09		16:09		↘ 17:09	18:09	↘ 19:09		20:09		22:09
3		Hořovice, žel. st.	↘ 13:11		14:11		↘ 15:11		16:11		↘ 17:11	18:11	↘ 19:11		20:11		22:11
		Hořovice, žel. st.	↘ 13:13		14:13		↘ 15:13		16:13		↘ 17:13	18:13	↘ 19:13		20:13		22:13
4		Hořovice, Valdek I	↘ 13:15		14:15		↘ 15:15		16:15		↘ 17:15	18:15	↘ 19:15		20:15		22:15
5		Hořovice, u garáží	↘ 13:18		x 14:18		↘ 15:18		x 16:18		↘ 17:18	18:18	x 19:18		x 20:18		x 22:18
6		Osek, Vystřkov	↘ 13:20		14:20		↘ 15:20		16:20		↘ 17:20	18:20	↘ 19:20		20:20		22:20
7		Osek	↘ 13:21		14:21		↘ 15:21		16:21		↘ 17:21	18:21	↘ 19:21		20:21		22:21
8		Komárov, Buzuluk	↘ 13:23		14:23		↘ 15:23		16:23		↘ 17:23	18:23	↘ 19:23		20:23		22:23
9		Komárov	↘ 13:27		14:27		↘ 15:27		16:27		↘ 17:27	18:27	↘ 19:27		20:27		22:27
11		Zaječov, mlýn	↘ 13:30		x 14:30		↘ 15:30		x 16:30		↘ 17:30	18:30	x 19:30		x 20:30		x 22:30
12		Zaječov, u mostu	↘ 13:32		14:32		↘ 15:32		16:32		↘ 17:32	18:32	↘ 19:32		20:32		22:32
13		Zaječov, rest. Hamburg	↘ 13:33		14:33		↘ 15:33		16:33		↘ 17:33	18:33	↘ 19:33		20:33		22:33
13	044	Zaječov	↘ 13:35		14:35		↘ 15:35		16:35		↘ 17:35	18:35	↘ 19:35		20:35		22:35
17	044	Těně	↘ 13:43		14:43		↘ 15:43		16:43		↘ 17:43	18:43	↘ 19:43		20:43		22:43
19	044	Těně, rozc. 2.0	↘ 13:46		x 14:46		↘ 15:46		x 16:46		↘ 17:46	18:46	x 19:46		x 20:46		x 22:46
20	044	Těně, Smolárna	↘ 13:47		14:47		↘ 15:47		16:47		↘ 17:47	18:47	↘ 19:47		20:47		22:47
21	044	Strašice, Dvůr	↘ 13:49		14:49		↘ 15:49		16:49		↘ 17:49	18:49	↘ 19:49		20:49		22:49
22	044	Strašice, u Libuše	↘ 13:51		14:51		↘ 15:51		16:51		↘ 17:51	18:51	↘ 19:51		20:51		22:51
22	044	Strašice, ObÚ	↘ 13:53		14:53		↘ 15:53		16:53		↘ 17:53	18:53	↘ 19:53		20:53		22:53
	044	Strašice, ObÚ	↘ 13:54	↗ 14:24	14:54	↗ 15:24	15:54	↗ 16:24	16:54	↗ 17:24	17:54	18:54	19:54	20:54	↗ 21:54	22:54	
23	044	Strašice, Huť	↘ 13:56	↘ 14:26	14:56	↘ 15:26	15:56	↘ 16:26	16:56	↘ 17:26	17:56	18:56	19:56	20:56	↘ 21:56	22:56	
24	044	Strašice, Mikulův mlýn	↘ 13:58	↘ 14:28	14:58	↘ 15:28	15:58	↘ 16:28	16:58	↘ 17:28	17:58	18:58	19:58	20:58	↘ 21:58	22:58	
25	044	Strašice, Melmatěj	↘ 14:00	x 14:30	x 15:00	↘ 15:30	↘ 16:00	↘ 16:30	x 17:00	↘ 17:30	↘ 18:00	19:00	↘ 20:00	x 21:00	↘ 22:00	x 23:00	
27	044/042	Dobřív, chaty	↘ 14:02	↘ 14:32	x 15:02	↘ 15:32	↘ 16:02	↘ 16:32	x 17:02	↘ 17:32	↘ 18:02	19:02	↘ 20:02	x 21:02	↘ 22:02	x 23:02	
28	042	Dobřív, Na Fořtovně	↘ 14:04	↘ 14:34	15:04	↘ 15:34	16:04	16:34	17:04	↘ 17:34	↘ 18:04	19:04	20:04	21:04	↘ 22:04	23:04	
29	042	Dobřív	↘ 14:06	↘ 14:36	15:06	↘ 15:36	16:06	16:36	17:06	↘ 17:36	↘ 18:06	19:06	20:06	21:06	↘ 22:06	23:06	
29	042	Hůrky, rozc. 3.0	↘ 14:07	x 14:37	x 15:07	↘ 15:37	↘ 16:07	↘ 16:37	x 17:07	↘ 17:37	↘ 18:07	19:07	↘ 20:07	x 21:07	↘ 22:07	x 23:07	
30	042	Dobřív, Pavlovsko	↘ 14:09	↘ 14:39	15:09	↘ 15:39	16:09	16:39	17:09	↘ 17:39	↘ 18:09	19:09	20:09	21:09	↘ 22:09	23:09	
32	042	Hrádek, nad záv.	↘ 14:11	↘ 14:41	x 15:11	↘ 15:41	↘ 16:11	↘ 16:41	x 17:11	↘ 17:41	↘ 18:11	19:11	↘ 20:11	x 21:11	↘ 22:11	x 23:11	
33	042	Kamenný Újezd, rozc. 0.6	↘ 14:14	↘ 14:44	x 15:14	↘ 15:44	↘ 16:14	↘ 16:44	x 17:14	↘ 17:44	↘ 18:14	19:14	↘ 20:14	x 21:14	↘ 22:14	x 23:14	
34	042	Rokycany, u statku	↘ 14:15	↘ 14:45	x 15:15	↘ 15:45	↘ 16:15	↘ 16:45	x 17:15	↘ 17:45	↘ 18:15	19:15	↘ 20:15	x 21:15	↘ 22:15	x 23:15	
36	042	Rokycany, Pivovarská	↘ 14:19	↘ 14:49	15:19	↘ 15:49	16:19	16:49	17:19	↘ 17:49	↘ 18:19	19:19	20:19	21:19	↘ 22:19	23:19	
	042	Rokycany, Železná	↘ 14:19	↘ 14:49	15:19	↘ 15:49	16:19	16:49	17:19	↘ 17:49	↘ 18:19	19:19	20:19	21:19	↘ 22:19	23:19	
37	042	Rokycany, aut.nádr.	↘ 14:23	↘ 14:53	15:23	↘ 15:53	↘ 16:23	↘ 16:53	17:23	↘ 17:53	↘ 18:23	19:23	↘ 20:23	21:23	↘ 22:23	23:23	
		BUS pokračuje po jiné lince do:															

↗ jede v pracovní dny

↘ příjezd

x zastávka na znamení

↗ návazná železniční doprava

↗ návazná autobusová doprava

↗ navazuje na vlak ve směru Plzeň a Praha/Beroun

↗ navazuje na vlak ve směru Plzeň

↗ navazuje na autobus ve směru Hrádek a ze směru Hůrky

↗ navazuje na autobus ze směru Hůrky

↗ výchozí z Hořovic (jiná linka)

V Rokycanech jsou k dispozici také další návaznosti.

V Hořovicích jsou návaznosti na vlaky (žel.st.) a autobusy (nám. B. Němcové).

V Komárově jsou návaznosti na regionální autobusové linky.

Příloha E.11 Jízdní řád linky 231

km	zóna	Spoj:	1	3	5	7	31	9	33	11	13	15	17	19	35	21	23	25	
		BUS ↗	S5	S4	S2	S5		R3/S7		S3	S5	S2	S3	S3	S2	S5	S2	S1	
		BUS @, †					S2		S2										
		BUS přechází z jiné linky z:		Rokycany	Rokycany	Rokycany		Rokycany		Rokycany	Rokycany	Rokycany	Rokycany	Rokycany		Rokycany	Rokycany		Rokycany
0	044	Strašice,,Hut'	↗ 4:29																
1	044	Strašice,,ObÚ	○ 4:32																
044		Strašice,,ObÚ	↗ 4:33	↗ 5:33	↗ 6:33	↗ 7:33		↗ 10:03		↗ 12:03	↗ 13:33	↗ 14:33	↗ 15:33	↗ 16:33	↗ 17:33				↗ 20:03
1	044	Strašice,,U Libuše	↗ 4:34	↗ 5:34	↗ 6:34	↗ 7:34		↗ 10:04		↗ 12:04	↗ 13:34	↗ 14:34	↗ 15:34	↗ 16:34	↗ 17:34				↗ 20:04
2	044	Strašice,,Dvůr	↗ 4:36	↗ 5:36	↗ 6:36	↗ 7:36		↗ 10:06		↗ 12:06	↗ 13:36	↗ 14:36	↗ 15:36	↗ 16:36	↗ 17:36				↗ 20:06
3	044	Těně,,Smoláma	↗ 4:38	↗ 5:38	↗ 6:38	↗ 7:38		↗ 10:08		↗ 12:08	↗ 13:38	↗ 14:38	↗ 15:38	↗ 16:38	↗ 17:38				↗ 20:08
4	044	Těně,,rozc.2.0	↗ x 4:39	↗ x 5:39	↗ x 6:39	↗ x 7:39		↗ x 10:09		↗ x 12:09	↗ x 13:39	↗ x 14:39	↗ x 15:39	↗ x 16:39	↗ x 17:39				↗ x 20:09
7	044	Cheznovice,,ObÚ	○ 4:43	↗ 5:43	↗ 6:43	↗ 7:43		↗ 10:13		↗ 12:13	↗ 13:43	↗ 14:43	↗ 15:33	↗ 15:43					↗ 20:13
044		Cheznovice,,ObÚ	↗ 4:44	↗ 5:44	↗ 6:44	↗ 7:44	↗ 8:14	↗ 10:14	↗ 12:14	↗ 12:14	↗ 13:44	↗ 14:44	↗ 15:44	↗ 15:44	↗ 16:14	↗ 16:44	↗ 17:44		↗ 20:14
9	044	Olešná	↗ 4:47	↗ 5:47	↗ 6:47	↗ 7:47	↗ 8:17	↗ 10:17	↗ 12:17	↗ 12:17	↗ 13:47	↗ 14:47	↗ 15:47	↗ 15:47	↗ 16:17	↗ 16:47	↗ 17:47		↗ 20:17
12		Jivina	↗ 4:51	↗ 5:51	↗ 6:51	↗ 7:51	↗ 8:21	↗ 10:21	↗ 12:21	↗ 12:21	↗ 13:51	↗ 14:51	↗ 15:51	↗ 15:51	↗ 16:21	↗ 16:51	↗ 17:51		↗ 20:21
14		Komárov	↗ 4:57	↗ 5:57	↗ 6:57	↗ 7:57	↗ 8:27	↗ 10:27	↗ 12:27	↗ 12:27	↗ 13:57	↗ 14:57	↗ 15:57	↗ 15:57	↗ 16:27	↗ 16:57	↗ 17:57		↗ 20:27
15		Komárov,,Buzuluk	↗ 5:00	↗ 6:00	↗ 7:00	↗ 8:00	↗ 8:30	↗ 10:30	↗ 12:30	↗ 12:30	↗ 14:00	↗ 15:00	↗ 16:00	↗ 16:00	↗ 16:30	↗ 17:00	↗ 18:00		↗ 20:30
16		Osek	↗ 5:02	↗ 6:02	↗ 7:02	↗ 8:02	↗ 8:32	↗ 10:32	↗ 12:32	↗ 12:32	↗ 14:02	↗ 15:02	↗ 16:02	↗ 16:02	↗ 16:32	↗ 17:02	↗ 18:02		↗ 20:32
17		Osek,Vystrkov	↗ 5:04	↗ 6:04	↗ 7:04	↗ 8:04	↗ 8:34	↗ 10:34	↗ 12:34	↗ 12:34	↗ 14:04	↗ 15:04	↗ 16:04	↗ 16:04	↗ 16:34	↗ 17:04	↗ 18:04		↗ 20:34
18		Hořovice,,u garáží	↗ x 5:06	↗ x 6:06	↗ x 7:06	↗ x 8:06	↗ x 8:36	↗ x 10:36	↗ x 12:36	↗ x 12:36	↗ x 14:06	↗ x 15:06	↗ x 16:06	↗ x 16:06	↗ x 16:36	↗ x 17:06	↗ x 18:06		↗ x 20:36
19		Hořovice,,Valdek II	↗ 5:09	↗ 6:09	↗ 7:09	↗ 8:09	↗ 8:39	↗ 10:39	↗ 12:39	↗ 12:39	↗ 14:09	↗ 15:09	↗ 16:09	↗ 16:09	↗ 16:39	↗ 17:09	↗ 18:09		↗ 20:39
20		Hořovice,,žel.st.	○ 5:12	↗ 6:12	↗ 7:12	↗ 8:12	↗ 8:42	↗ 10:42	↗ 12:42	↗ 12:42	↗ 14:12	↗ 15:12	↗ 16:12	↗ 16:12	↗ 16:42	↗ 17:12	↗ 18:12		↗ 20:42
		Hořovice,,žel.st.	↗ 5:13	↗ 6:13	↗ 7:13	↗ 8:13	↗ 8:43	↗ 10:43	↗ 12:43	↗ 12:43	↗ 14:13	↗ 15:13	↗ 16:13	↗ 16:13	↗ 16:43	↗ 17:13	↗ 18:13		↗ 20:43
21		Hořovice,,Valdek I	↗ 5:15	↗ 6:15	↗ 7:15	↗ 8:15	↗ 8:45	↗ 10:45	↗ 12:45	↗ 12:45	↗ 14:15	↗ 15:15	↗ 16:15	↗ 16:15	↗ 16:45	↗ 17:15	↗ 18:15		↗ 20:45
22		Hořovice,,Palackého náměstí	↗ 5:18	↗ 6:18	↗ 7:18	↗ 8:18	↗ 8:48	↗ 10:48	↗ 12:48	↗ 12:48	↗ 14:18	↗ 15:18	↗ 16:18	↗ 16:18	↗ 16:48	↗ 17:18	↗ 18:18		↗ 20:48
23		Hořovice,,nám.B.Němcové	○ 5:21	↗ 6:21	↗ 7:21	↗ 8:21	↗ 8:51	↗ 10:51	↗ 12:51	↗ 12:51	↗ 14:21	↗ 15:21	↗ 16:21	↗ 16:21	↗ 16:51	↗ 17:21	↗ 18:21		↗ 20:51

↗ jede v pracovní dny  
 25 jede v @ a †  
 34 jede ve dnech školního vyučování  
 40 jede v pracovní dny ve dnech, kdy se nekoná školní vyučování

○ příjezd  
 x zastávka na znamení  
 ↗ návazná železniční doprava  
 ↔ návazná autobusová doprava

↗ výchozí z Rokycan (jiná linka)  
 V Cheznovicích jsou k dispozici volné návaznosti ze směru Mýto (zejména ve špičkovém období, delší přestupní doba).  
 V Hořovicích jsou návaznosti na vlaky (žel.st.) a autobusy (nám.B.Němcové).  
 V Komárově jsou návaznosti na regionální autobusové linky.

km	zóna	Spoj:	50	2	4	30	6	8	10	32	12	14	16	18	34	20	22	24
		BUS ↗	S2	S5	S4	S2	S5	R3/S7	S2	S2	S3	S5	S2	S3	S2	S5	S2	S1
		BUS @, †				S2			S2	S2					S2			
0	044	Hořovice,,nám.B.Němcové	↗ 5:35	↗ 6:35	↗ 7:35	↗ 8:35	↗ 9:05	↗ 11:05	↗ 12:35	↗ 13:05	↗ 13:35	↗ 14:35	↗ 15:35	↗ 16:35	↗ 17:05	↗ 17:35	↗ 18:35	↗ 21:05
1		Hořovice,,Palackého náměstí	↗ 5:37	↗ 6:37	↗ 7:37	↗ 8:37	↗ 9:07	↗ 11:07	↗ 12:37	↗ 13:07	↗ 13:37	↗ 14:37	↗ 15:37	↗ 16:37	↗ 17:07	↗ 17:37	↗ 18:37	↗ 21:07
2		Hořovice,,Valdek I	↗ 5:39	↗ 6:39	↗ 7:39	↗ 8:39	↗ 9:09	↗ 11:09	↗ 12:39	↗ 13:09	↗ 13:39	↗ 14:39	↗ 15:39	↗ 16:39	↗ 17:09	↗ 17:39	↗ 18:39	↗ 21:09
3		Hořovice,,žel.st.	○ 5:41	↗ 6:41	↗ 7:41	↗ 8:41	↗ 9:11	↗ 11:11	↗ 12:41	↗ 13:11	↗ 13:41	↗ 14:41	↗ 15:41	↗ 16:41	↗ 17:11	↗ 17:41	↗ 18:41	↗ 21:11
		Hořovice,,žel.st.	↗ 5:43	↗ 6:43	↗ 7:43	↗ 8:43	↗ 9:13	↗ 11:13	↗ 12:43	↗ 13:13	↗ 13:43	↗ 14:43	↗ 15:43	↗ 16:43	↗ 17:13	↗ 17:43	↗ 18:43	↗ 21:13
4		Hořovice,,Valdek II	↗ 5:45	↗ 6:45	↗ 7:45	↗ 8:45	↗ 9:15	↗ 11:15	↗ 12:45	↗ 13:15	↗ 13:45	↗ 14:45	↗ 15:45	↗ 16:45	↗ 17:15	↗ 17:45	↗ 18:45	↗ 21:15
5		Hořovice,,u garáží	↗ x 5:48	↗ x 6:48	↗ x 7:48	↗ x 8:48	↗ x 9:18	↗ x 11:18	↗ x 12:48	↗ x 13:18	↗ x 13:48	↗ x 14:48	↗ x 15:48	↗ x 16:48	↗ x 17:18	↗ x 17:48	↗ x 18:48	↗ x 21:18
6		Osek,Vystrkov	↗ 5:50	↗ 6:50	↗ 7:50	↗ 8:50	↗ 9:20	↗ 11:20	↗ 12:50	↗ 13:20	↗ 13:50	↗ 14:50	↗ 15:50	↗ 16:50	↗ 17:20	↗ 17:50	↗ 18:50	↗ 21:20
7		Osek	↗ 5:51	↗ 6:51	↗ 7:51	↗ 8:51	↗ 9:21	↗ 11:21	↗ 12:51	↗ 13:21	↗ 13:51	↗ 14:51	↗ 15:51	↗ 16:51	↗ 17:21	↗ 17:51	↗ 18:51	↗ 21:21
8		Komárov,,Buzuluk	↗ 5:53	↗ 6:53	↗ 7:53	↗ 8:53	↗ 9:23	↗ 11:23	↗ 12:53	↗ 13:23	↗ 13:53	↗ 14:53	↗ 15:53	↗ 16:53	↗ 17:23	↗ 17:53	↗ 18:53	↗ 21:23
9		Komárov	↗ 5:57	↗ 6:57	↗ 7:57	↗ 8:57	↗ 9:27	↗ 11:27	↗ 12:57	↗ 13:27	↗ 13:57	↗ 14:57	↗ 15:57	↗ 16:57	↗ 17:27	↗ 17:57	↗ 18:57	↗ 21:27
11		Jivina	↗ 6:01	↗ 7:01	↗ 8:01	↗ 9:01	↗ 9:31	↗ 11:31	↗ 13:01	↗ 13:31	↗ 14:01	↗ 15:01	↗ 16:01	↗ 17:01	↗ 17:31	↗ 18:01	↗ 19:01	↗ 21:31
14	044	Olešná	↗ 6:05	↗ 7:05	↗ 8:05	↗ 9:05	↗ 9:35	↗ 11:35	↗ 13:05	↗ 13:35	↗ 14:05	↗ 15:05	↗ 16:05	↗ 17:05	↗ 17:35	↗ 18:05	↗ 19:05	↗ 21:35
16	044	Cheznovice,,ObÚ	○ 6:08	↗ 7:08	↗ 8:08	↗ 9:08	↗ 9:38	↗ 11:38	↗ 13:08	↗ 13:38	↗ 14:08	↗ 15:08	↗ 16:08	↗ 17:08	↗ 17:38	↗ 18:08	↗ 19:08	↗ 21:38
044		Cheznovice,,ObÚ	↗ 5:12	↗ 6:12	↗ 7:12	↗ 8:12	↗ 9:42	↗ 11:42	↗ 13:12	↗ 14:12	↗ 15:12	↗ 16:12	↗ 17:12	↗ 18:12				↗ 21:42
19	044	Těně,,rozc.2.0	↗ x 5:16	↗ x 6:16	↗ x 7:16	↗ x 8:16	↗ x 9:46	↗ x 11:46	↗ x 13:16	↗ x 14:16	↗ x 15:16	↗ x 16:16	↗ x 17:16	↗ x 18:16				↗ x 21:46
20	044	Těně,,Smoláma	↗ 5:17	↗ 6:17	↗ 7:17	↗ 8:17	↗ 9:47	↗ 11:47	↗ 13:17	↗ 14:17	↗ 15:17	↗ 16:17	↗ 17:17	↗ 18:17				↗ 21:47
21	044	Strašice,,Dvůr	↗ 5:19	↗ 6:19	↗ 7:19	↗ 8:19	↗ 9:49	↗ 11:49	↗ 13:19	↗ 14:19	↗ 15:19	↗ 16:19	↗ 17:19	↗ 18:19				↗ 21:49
22	044	Strašice,,U Libuše	↗ 5:21	↗ 6:21	↗ 7:21	↗ 8:21	↗ 9:51	↗ 11:51	↗ 13:21	↗ 14:21	↗ 15:21	↗ 16:21	↗ 17:21	↗ 18:21				↗ 21:51
22	044	Strašice,,ObÚ	○ 5:23	↗ 6:23	↗ 7:23	↗ 8:23	↗ 9:53	↗ 11:53	↗ 13:23	↗ 14:23	↗ 15:23	↗ 16:23	↗ 17:23	↗ 18:23				↗ 21:53
044		Strašice,,ObÚ	↗ 5:24	↗ 6:24	↗ 7:24	↗ 8:24	↗ 9:54	↗ 11:54	↗ 13:24	↗ 14:24	↗ 15:24	↗ 16:24	↗ 17:24	↗ 18:24				↗ 21:54
23	044	Strašice,,Hut'	○ 5:26	↗ 6:26	↗ 7:26	↗ 8:26	↗ 9:56	↗ 11:56	↗ 13:26	↗ 14:26	↗ 15:26	↗ 16:26	↗ 17:26	↗ 18:26				↗ 21:56
		BUS pokračuje po jiné lince do:		Rokycany	Rokycany	Rokycany		Rokycany	Rokycany	Rokycany		Rokycany	Rokycany	Rokycany				Rokycany

↗ jede v pracovní dny  
 25 jede v @ a †

○ příjezd  
 x zastávka na znamení  
 ↗ návazná železniční doprava  
 ↔ návazná autobusová doprava

↗ pokračuje do Rokycan (jiná linka)  
 V Cheznovicích jsou k dispozici volné návaznosti ve směru Mýto (zejména ve špičkovém období, delší přestupní doba).  
 V Hořovicích jsou návaznosti na vlaky (žel.st.) a autobusy (nám.B.Němcové).  
 V Komárově

**Příloha E.12 Jízdní řád linky 232**

km	zóna	Spoj:	31	1	3	5	33	61	35	63	37	7	9	11	39	13	41	15	43	45
	BUS		MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY
0	044	<b>Cheznovice,,ObÚ</b>	4:36	5:36	6:36	7:36	8:36		10:36		11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	20:36	21:36
0	044	Cheznovice,,rybník	4:37	5:37	6:37	7:37	8:37		10:37		11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	20:37	21:37
1	044	Cheznovice,,rekr.stř.	4:39	5:39	6:39	7:39	8:39		10:39		11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	20:39	21:39
4	044	Mýto,,žel.zast.	4:44	5:44	6:44	7:44	8:44		10:44	10:54	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	20:44	21:44
5	044	Mýto,,nám.	4:46	5:46	6:46	7:46	8:46		10:46	10:56	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	20:46	21:46
	044	Mýto,,nám.		5:49	6:49	7:49		10:28			12:49	13:49	14:49		16:49		18:49			
5	044	Mýto,,ZŠ		5:50	6:50	7:50		10:29			12:50	13:50	14:50		16:50		18:50			
7	044	Medový Újezd,,u pomníku		5:54	6:54	7:54		10:32			12:54	13:54	14:54		16:54		18:54			
8	044	<b>Medový Újezd,,hor.</b>		5:56	6:56	7:56		10:34			12:56	13:56	14:56		16:56		18:56			

km	zóna	Spoj:	30	2	4	6	32	60	34	36	8	10	12	38	14	40	16	42	44
	BUS		MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY	MY
0	044	<b>Medový Újezd,,hor.</b>		6:01	7:01	8:01		10:35			13:01	14:01	15:01		17:01		19:01		
1	044	Medový Újezd,,u pomníku		6:02	7:02	8:02		10:36			13:02	14:02	15:02		17:02		19:02		
3	044	Mýto,,ZŠ		6:06	7:06	8:06		10:40			13:06	14:06	15:06		17:06		19:06		
3	044	Mýto,,nám.		6:08	7:08	8:08		10:41			13:08	14:08	15:08		17:08		19:08		
	044	Mýto,,nám.		6:11	7:11	8:11	9:11	10:41	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	21:11	23:11
4	044	Mýto,,žel.zast.		6:14	7:14	8:14	9:14	10:44	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	21:14	23:14
7	044	Cheznovice,,rekr.stř.		6:17	7:17	8:17	9:17		11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	21:17	23:17
8	044	Cheznovice,,rybník		6:19	7:19	8:19	9:19		11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	21:19	23:19
8	044	<b>Cheznovice,,ObÚ</b>		6:22	7:22	8:22	9:22		11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	21:22	23:22

X jede v pracovní dny  
 25 jede v 6 a 1  
 o příjezd  
 x zastávka na znamení  
 ž návazná železniční doprava  
 autobus návazná autobusová doprava  
 navazuje na vlak ve/ze směru Rokycany a Píseň  
 navazuje na autobus ve/ze směru Zbiroh  
 navazuje na autobus ze/ve směru Rokycany

spoj na požádání  
 - pro vedení spoje nutné včasné vyznění dopravce minimálně 20 minut před pravidelným odjezdem spoje z výchozí zastávky (telefon, internetový formulář)

spoj na požádání (viz výše), platí pro úsek Mýto,,nám. - Cheznovice,,hor.

**Příloha E.13 Jízdní řád linky 233**

km	zóna	Spoj:	1	3	5	31	33	9	11	35	15	17
	BUS		HU	HU	HU	HU	HU	HU	HU	HU	HU	HU
0	044	<b>Hůrky,,ObÚ</b>	4:54	5:54	7:04	8:04	10:54	12:54	13:54	15:24	16:54	20:54
0	044	Hůrky	4:56	5:56	7:06	8:06	10:56	12:56	13:56	15:26	16:56	20:56
3	044	Hůrky,,chaty	4:59	5:59	7:09	8:09	10:59	12:59	13:59	15:29	16:59	20:59
5	044/042	<b>Dobřív</b>	5:03	6:03	7:13	8:13	11:03	13:03	14:03	15:33	17:03	21:03
	044/042	Dobřív	5:10	6:10	7:20			13:10	14:10		17:10	21:10
6	042	Dobřív,Pavlovsko	5:12	6:12	7:22			13:12	14:12		17:12	21:12
7	042	Hrádek,u Krajana	5:14	6:14	7:24			13:14	14:14		17:14	21:14
8	042	Hrádek,kult.dům	5:16	6:16	7:26			13:16	14:16		17:16	21:16
9	042	Hrádek,sídlíště	5:18	6:18	7:28			13:18	14:18		17:18	21:18
9	042	<b>Hrádek,,Nová Huť</b>	5:22	6:22	7:32			13:22	14:22		17:22	21:22

km	zóna	Spoj:	2	4	6	30	8	10	32	12	14
	BUS		HU	HU	HU	HU	HU	HU	HU	HU	HU
0	042	<b>Hrádek,,Nová Huť</b>	5:23	6:33	8:33		13:23	14:33		18:33	22:33
0	042	Hrádek,sídlíště	5:24	6:34	8:34		13:24	14:34		18:34	22:34
1	042	Hrádek,kult.dům	5:26	6:36	8:36		13:26	14:36		18:36	22:36
2	042	Hrádek,u Krajana	5:28	6:38	8:38		13:28	14:38		18:38	22:38
3	042	Dobřív,Pavlovsko	5:30	6:40	8:40		13:30	14:40		18:40	22:40
4	042/044	<b>Dobřív</b>	5:35	6:45	8:45		13:35	14:45		18:45	22:45
	042/044	Dobřív	5:35	6:51	9:51	11:51	13:35	14:51	16:21	18:51	22:51
6	042	Hůrky,,chaty	5:37	6:53	9:53	11:53	13:37	14:53	16:23	18:53	22:53
9	042	Hůrky	5:41	6:57	9:57	11:57	13:41	14:57	16:27	18:57	22:57
9	042	<b>Hůrky,,ObÚ</b>	5:44	7:00	10:00	12:00	13:44	15:00	16:30	19:00	23:00

X jede v pracovní dny  
 34 jede ve dnech školního vyučování  
 40 jede v pracovní dny ve dnech, kdy se nekoná školní vyučování  
 o příjezd  
 x zastávka na znamení  
 ž návazná železniční doprava  
 autobus návazná autobusová doprava  
 navazuje na autobus ve/ze směru Rokycany  
 navazuje na autobus ze/ve směru Strašice  
 V zast. Hrádek,,Nová Huť možný přestup na vybrané vlaky ramene Rokycany - Příkosice

spoj na požádání  
 - pro vedení spoje nutné včasné vyznění dopravce minimálně 20 minut před pravidelným odjezdem spoje z výchozí zastávky (telefon, internetový formulář)

spoj na požádání (viz výše), platí pro úsek Dobřív - Hůrky,,ObÚ

## Příloha E.14 Jízdní řád linky 240

km	zóna	Spoj:	1	3	5	41	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25		27	
	BUS ✖		R1	R2	R1	R3	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1		R2	
	BUS @, †		R1	R2	R2			R1	R2	R1		R2		R1		R2			R1
BUS přechází z jiné linky z:						Chrást													
0	045	Radnice,,nám. 🚏	4:50 ✖	5:50 ✖	6:50 ✖		7:50 ✖	8:50 ✖	10:50 ✖	12:50 ✖	13:50 ✖	14:50 ✖	15:50 ✖	16:50 ✖	17:50 ✖	18:50 ✖			20:50 ✖
3	045	Břasy,,Vranov	4:54	5:54	6:54		7:54	8:54	10:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54			20:54
4	045	Břasy,,pošta	4:55	5:55	6:55		7:55	8:55	10:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55			20:55
4	045	Břasy 🚏 🚏	4:56	5:56	6:56 ✖	7:16 ✖	7:56	8:56	10:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56			20:56
5	045	Břasy,,Křemelák	4:57	5:57	6:57	7:17	7:57	8:57	10:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57			20:57
6	045	Bezděkov,,ves	5:00	6:00	7:00	7:20	8:00	9:00	11:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00			21:00
7	045	Březina,,zámek	5:03	6:03	7:03	7:23	8:03	9:03	11:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03			21:03
8	045/042	Březina	5:05	6:05	7:05	7:25	8:05	9:05	11:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05			21:05
10	042	Osek,Vitinka,,rozc.1.1	5:09	6:09	7:09	7:29	8:09	9:09	11:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09			21:09
11	042	Osek,ZD	5:12	6:12	7:12	7:32	8:12	9:12	11:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12			21:12
12	042	Osek,,Sokolovna 🚏	5:13	6:13	7:13	7:33	8:13	9:13	11:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13			21:13
13	042	Osek,,Lidový dům 🚏	5:15	6:15	7:15	7:35	8:15	9:15	11:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15			21:15
15	042	Rokycany,,nem.rozc	5:18	6:18	7:18	7:38	8:18	9:18	11:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18			21:18
16	042	Rokycany,,Soukenická	5:20	6:20	7:20	7:40	8:20	9:20	11:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20			21:20
}	042	Rokycany,,Železná																	
17	042	Rokycany,,aut.nádr. 🚏 🚏	5:24 ✖	6:24 ✖	7:24 ✖	7:44 ✖	8:24 ✖	9:24 ✖	11:24 ✖	13:24 ✖	14:24 ✖	15:24 ✖	16:24 ✖	17:24 ✖	18:24 ✖	19:24 ✖			21:24 ✖

km	zóna	Spoj:	2	4	6	8	10	12	14	40	16	18	20	22	24	26		28	
	BUS ✖		R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R3	R2	R1	R2	R1	R2	R1		R2	
	BUS @, †		R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1	R1	R2	R1	R2	R1	R2	R1		R2	
0	042	Rokycany,,aut.nádr. 🚏 🚏	5:36 ✖	6:36 ✖	7:36 ✖	8:36 ✖	10:36 ✖	12:36 ✖	13:36 ✖	14:16 ✖	14:36 ✖	15:36 ✖	16:36 ✖	17:36 ✖	18:36 ✖	20:36 ✖			22:36 ✖
1	042	Rokycany,,Železná	5:38	6:38	7:38	8:38	10:38	12:38	13:38	14:18	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	20:38			22:38
}	042	Rokycany,,Soukenická																	
2	042	Rokycany,,nem.rozc	5:40	6:40	7:40	8:40	10:40	12:40	13:40	14:20	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	20:40			22:40
4	042	Osek,,Lidový dům 🚏	5:43	6:43	7:43	8:43	10:43	12:43	13:43	14:23	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	20:43			22:43
5	042	Osek,,Sokolovna 🚏	5:44	6:44	7:44	8:44	10:44	12:44	13:44	14:24	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	20:44			22:44
6	042	Osek,ZD	5:46	6:46	7:46	8:46	10:46	12:46	13:46	14:26	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	20:46			22:46
7	042	Osek,Vitinka,,rozc.1.1	5:48	6:48	7:48	8:48	10:48	12:48	13:48	14:28	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	20:48			22:48
9	042/045	Březina	5:52	6:52	7:52	8:52	10:52	12:52	13:52	14:32	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	20:52			22:52
10	045	Březina,,zámek	5:54	6:54	7:54	8:54	10:54	12:54	13:54	14:34	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	20:54			22:54
11	045	Bezděkov,,ves	5:57	6:57	7:57	8:57	10:57	12:57	13:57	14:37	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	20:57			22:57
12	045	Břasy,,Křemelák	6:00	7:00	8:00	9:00	11:00	13:00	14:00	14:40	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	21:00			23:00
13	045	Břasy 🚏 🚏	6:01	7:01	8:01	9:01	11:01	13:01	14:01 ✖	14:41 ✖	15:01 ✖	16:01 ✖	17:01 ✖	18:01 ✖	19:01 ✖	21:01 ✖			23:01 ✖
13	045	Břasy,,pošta	6:02	7:02	8:02	9:02	11:02	13:02	14:02		15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	21:02			23:02
14	045	Břasy,,Vranov	6:03	7:03	8:03	9:03	11:03	13:03	14:03		15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	21:03			23:03
17	045	Radnice,,nám. 🚏	6:10 ✖	7:10 ✖	8:10 ✖	9:10 ✖	11:10 ✖	13:10 ✖	14:10 ✖		15:10 ✖	16:10 ✖	17:10 ✖	18:10 ✖	19:10 ✖	21:10 ✖			23:10 ✖
BUS pokračuje po jiné lince do:										Chrást									

✖ jede v pracovní dny  
 🚏 příjezd  
 🚏 nárazná železniční doprava  
 🚏 nárazná autobusová doprava  
 🟡 navazuje na vlak ve/ze směru Plzeň a Praha/Beroun  
 🟢 navazuje na autobus ve/ze směru Chrást  
 🟠 navazuje na vlak ve/ze směru Plzeň, část spojů také na místní autobusovou linku obsluhující místní části Brás  
 🟣 navazuje na autobus ve/ze směru Volduchy  
 🟤 širší návaznosti do/z oblasti Radnicka

Na základě oběhových možností je možné dále zvážit využití vozidel na Radnicku. Jako vhodná se jeví obsluha vesnic Přívětice a Skomelno těmito vozidly (linka 243).  
 O víkendech oběhová provázanost také s linkou 211 (viz její jízdní řád).

Příloha E.15 Jízdní řád linky 241

km	zóna	Spoj:	2	4	6	8
BUS			R3	R3	R3	R3
BUS přechází z jiné linky z:					Rokycany	
0	045	Radnice,,nám	5:31	6:31		15:36
3	045	Břasy,,Vranov	5:35	6:35		15:40
4	045	Břasy,,pošta	5:36	6:36		15:41
4	045	Břasy	5:37	6:37	14:42	15:42
5	045	Břasy,,ObÚ	5:38	6:38	14:43	15:43
6	045	Břasy,Stupno,žel.st	5:40	6:40	14:45	15:45
7	045	Břasy,Dolní Stupno	5:42	6:42	14:47	15:47
9	045/041	Všenice	5:43	6:43	14:48	15:48
10	041	Bušovice,Střapole	5:45	6:45	14:50	15:50
11	041	Bušovice,Sedlecko	5:47	6:47	14:52	15:52
12	041	Smědčice,,na vršku	5:49	6:49	14:54	15:54
12	041	Smědčice	5:50	6:50	14:55	15:55
14	041	Chrást,,Lidový dům	5:52	6:52	14:57	15:57
14	041	Chrást,,ZŠ	5:53	6:53	14:58	15:58
15	041	Chrást,žel.zast.	5:56	6:56	15:01	16:01

km	zóna	Spoj:	1	3	5	7
BUS			R3	R3	R3	R3
0	041	Chrást,žel.zast.	5:58	6:58	15:03	16:03
1	041	Chrást,,ZŠ	5:59	6:59	15:04	16:04
1	041	Chrást,,Lidový dům	6:00	7:00	15:05	16:05
3	041	Smědčice	6:02	7:02	15:07	16:07
3	041	Smědčice,,na vršku	6:04	7:04	15:09	16:09
4	041	Bušovice,Sedlecko	6:05	7:05	15:10	16:10
5	041	Bušovice,Střapole	6:07	7:07	15:12	16:12
6	041/045	Všenice	6:08	7:08	15:13	16:13
8	045	Břasy,Dolní Stupno	6:09	7:09	15:14	16:14
9	045	Břasy,Stupno,žel.st	6:11	7:11	15:16	16:16
10	045	Břasy,,ObÚ	6:13	7:13	15:18	16:18
11	045	Břasy	6:15	7:15	15:20	16:20
11	045	Břasy,,pošta	6:16		15:21	16:21
12	045	Břasy,,Vranov	6:17		15:22	16:22
15	045	Radnice,,nám.	6:24		15:29	16:29
BUS pokračuje po jiné lince do:			Rokycany			

✕ jede v pracovní dny      ○ příjezd  
 🚆 návazná železniční doprava  
 🚌 návazná autobusová doprava  
 🟡 navazuje na vlak ze/ve směru Plzeň a Praha/Beroun  
 🟢 širší návaznosti do/z oblasti Radnicka  
 V Břasích možné návaznosti především na autobusovou linku obsluhující místní části obce.

Příloha E.16 Jízdní řád linky 242

km	zóna	Spoj:	21	1	41	3	23	5	25	7	27
BUS			B	B	B	B	B	B	B	B	B
0	045	Břasy	5:03	6:03	7:03	9:03	13:03	15:03	16:03	17:03	19:03
2	045	Břasy,Kříše	5:06	6:06	7:06	9:06	13:06	15:06	16:06	17:06	19:06
4	045	Břasy	5:10	6:10		9:10	13:10	15:10	16:10	17:10	19:10
5	045	Břasy,DPS	5:12	6:12		9:12	13:12	15:12	16:12	17:12	19:12
6	045	Břasy,Vranovice,u Martinků	5:14	6:14		9:14	13:14	15:14	16:14	17:14	19:14
7	045	Břasy,Vranovice	5:15	6:15		9:15	13:15	15:15	16:15	17:15	19:15
9	045	Břasy,Darová,důl		x 6:17		x 9:17		x 15:17		x 17:17	
10	045	Břasy,Darová		6:21		9:21		15:21		17:21	

km	zóna	Spoj:	2	20	4	40	6	22	8	24	10
BUS			B	B	B	B	B	B	B	B	B
0	045	Břasy,Darová	4:35		6:35		10:35		15:35		18:35
2	045	Břasy,Darová,důl	x 4:37		x 6:37		x 10:37		x 15:37		x 18:37
4	045	Břasy,Vranovice	4:39	5:39	6:39		10:39	13:39	15:39	16:39	18:39
5	045	Břasy,Vranovice,u Martinků	4:41	5:41	6:41		10:41	13:41	15:41	16:41	18:41
6	045	Břasy,DPS	4:43	5:43	6:43		10:43	13:43	15:43	16:43	18:43
7	045	Břasy	4:46	5:46	6:46		10:46	13:46	15:46	16:46	18:46
9	045	Břasy,Kříše	4:50	5:50	6:50	7:50	10:50	13:50	15:50	16:50	18:50
10	045	Břasy	4:54	5:54	6:54	7:54	10:54	13:54	15:54	16:54	18:54

✕ jede v pracovní dny      ○ příjezd  
 x zastávka na znamení      v zast. Břasy návaznosti:  
 🚆 návazná železniční doprava      - vlaky ve/ze směru Plzeň a Radnice  
 🚌 návazná autobusová doprava      - autobusy ve/ze směru Rokycany a Radnice  
 📞 spoj na požádání  
 - pro vedení spoje nutné včasné vyznění dopravce minimálně 20 minut před pravidelným odjezdem spoje z výchozí zastávky (telefon, internetový formulář)  
 📞1 spoj na požádání (viz výše), platí pro úsek Břasy,Vranovice - Břasy,Darová

Příloha E.17 Jízdní řád linky 250

km	km	zóna	Spoj:	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	
			BUS ✕	K1	K1	K2	K2		K1	K1	K2	K2		K1	K2	K1			
			BUS @, †		K1				K1						K1			K1	
0	047	Cekov		✕ 5:20			✕ 6:20		✕ 7:20							✕ 12:09			
								✕ 6:42										✕ 13:20	
									✕ 6:44									✕ 13:22	
2	2	047	Kafez.,žel.zast.	o	✕ 5:23		✕ 6:23		✕ 6:45	✕ 7:23						✕ 11:12	✕ 12:12	✕ 13:23	
					✕ 4:46	✕ 5:24	27 5:46	✕ 6:24	✕ 6:46	✕ 7:24	✕ 7:46	✕ 8:24	25 8:46	✕ 9:24	✕ 10:46	✕ 11:24	✕ 12:24	✕ 12:46	✕ 13:24
2	2	047	Kafez.		✕ 4:47	✕ 5:25	✕ 5:47	✕ 6:25	✕ 6:47	✕ 7:25	✕ 7:47	✕ 8:25	✕ 8:47	✕ 9:25	✕ 10:47	✕ 11:25	✕ 12:25	✕ 12:47	✕ 13:25
3	3	047	Kafez.,rozc. U sudů		✕ x 4:48	x 5:26	x 5:48	x 6:26	x 6:48	x 7:26	x 7:48	x 8:26	x 8:48	x 9:26	x 10:48	x 11:26	x 12:26	x 12:48	x 13:26
4	4	047	Kafez.,Borek		✕ x 4:49	x 5:27	x 5:49	x 6:27	x 6:49	x 7:27	x 7:49	x 8:27	x 8:49	x 9:27	x 10:49	x 11:27	x 12:27	x 12:49	x 13:27
5	5	047/048	Kafez.,Pětídomí		✕ x 4:50	x 5:28	x 5:50	x 6:28	x 6:50	x 7:28	x 7:50	x 8:28	x 8:50	x 9:28	x 10:50	x 11:28	x 12:28	x 12:50	x 13:28
6	6	048	Zbiroh,,Čápský mlýn		✕ x 4:51	x 5:29	x 5:51	x 6:29	x 6:51	x 7:29	x 7:51	x 8:29	x 8:51	x 9:29	x 10:51	x 11:29	x 12:29	x 12:51	x 13:29
7	7	048	Zbiroh,,záv.		✕ x 4:52	x 5:30	x 5:52	x 6:30	x 6:52	x 7:30	x 7:52	x 8:30	x 8:52	x 9:30	x 10:52	x 11:30	x 12:30	x 12:52	x 13:30
8	8	048	Zbiroh,,u Stunce		✕ 4:53	5:31	5:53	6:31	6:53	7:31	7:53	8:31	8:53	9:31	10:53	11:31	12:31	12:53	13:31
8	8	048	Zbiroh,,nám.	o	✕ 4:56	5:34	27 5:56	✕ 6:34	6:56	7:34	✕ 7:56	✕ 8:34	25 8:56	✕ 9:34	10:56	11:34	✕ 12:34	✕ 12:56	13:34

BUS pokračuje po jiné lince do: U vybraných spojů lze očekávat protrasování ve směru Mlečice a Zvíkovec nebo Líšná a Týček, kde je vhodné vzhledem k efektivitě vzájemně propojit oběhy.

km	km	zóna	Spoj:	31	33	35	37	39	41	43	45	47	49	51	53	55	57	59	61	63	
			BUS ✕	K1	K1		K2	K2	K1	K1		K2	K2	K1	K1		K2	K1			
			BUS @, †				K1	K1				K1	K1		K1		K2	K1		K1	
0	047	Cekov		✕ 13:42			✕ 14:42		✕ 15:42				✕ 17:42								
								✕ 15:20													
								✕ 15:22													
2	2	047	Kafez.,žel.zast.	o	✕ 13:45		✕ 14:45	✕ 15:23	✕ 15:45				✕ 17:45								
					✕ 13:46	✕ 14:24	✕ 14:46	✕ 15:24	✕ 15:46	✕ 16:24	✕ 16:46	✕ 17:24	✕ 17:46	✕ 18:24	25 18:46	✕ 19:24	✕ 20:24	25 20:46	✕ 21:24	✕ 22:24	✕ 23:24
2	2	047	Kafez.		✕ 13:47	✕ 14:25	✕ 14:47	✕ 15:25	✕ 15:47	✕ 16:25	✕ 16:47	✕ 17:25	✕ 17:47	✕ 18:25	✕ 18:47	✕ 19:25	✕ 20:25	✕ 20:47	✕ 21:25	✕ 22:25	✕ 23:25
3	3	047	Kafez.,rozc. U sudů		✕ x 13:48	x 14:26	x 14:48	x 15:26	x 15:48	x 16:26	x 16:48	x 17:26	x 17:48	x 18:26	x 18:48	x 19:26	x 20:26	x 20:48	x 21:26	x 22:26	x 23:26
4	4	047	Kafez.,Borek		✕ x 13:49	x 14:27	x 14:49	x 15:27	x 15:49	x 16:27	x 16:49	x 17:27	x 17:49	x 18:27	x 18:49	x 19:27	x 20:27	x 20:49	x 21:27	x 22:27	x 23:27
5	5	047/048	Kafez.,Pětídomí		✕ x 13:50	x 14:28	x 14:50	x 15:28	x 15:50	x 16:28	x 16:50	x 17:28	x 17:50	x 18:28	x 18:50	x 19:28	x 20:28	x 20:50	x 21:28	x 22:28	x 23:28
6	6	048	Zbiroh,,Čápský mlýn		✕ x 13:51	x 14:29	x 14:51	x 15:29	x 15:51	x 16:29	x 16:51	x 17:29	x 17:51	x 18:29	x 18:51	x 19:29	x 20:29	x 20:51	x 21:29	x 22:29	x 23:29
7	7	048	Zbiroh,,záv.		✕ x 13:52	x 14:30	x 14:52	x 15:30	x 15:52	x 16:30	x 16:52	x 17:30	x 17:52	x 18:30	x 18:52	x 19:30	x 20:30	x 20:52	x 21:30	x 22:30	x 23:30
8	8	048	Zbiroh,,u Stunce		✕ 13:53	14:31	14:53	15:31	15:53	16:31	16:53	17:31	17:53	18:31	18:53	19:31	20:31	20:53	21:31	22:31	23:31
8	8	048	Zbiroh,,nám.	o	✕ 13:56	✕ 14:34	✕ 14:56	✕ 15:34	✕ 15:56	✕ 16:34	✕ 16:56	✕ 17:34	✕ 17:56	✕ 18:34	25 18:56	✕ 19:34	✕ 20:34	25 20:56	✕ 21:34	✕ 22:34	✕ 23:34

BUS pokračuje po jiné lince do: U vybraných spojů lze očekávat protrasování ve směru Mlečice a Zvíkovec nebo Líšná a Týček, kde je vhodné vzhledem k efektivitě vzájemně propojit oběhy.

- ✕ jede v pracovní dny
- 25 jede v @ a †
- 27 jede zpravidla v ✕ a @
- o příjezd
- x zastávka na znamení
- návazná železniční doprava
- návazná autobusová doprava
- navazuje na vlak ze směru Plzeň/Rokycany a Praha/Beroun
- možné širší návaznosti do oblasti Zbirožska



Příloha E

km		zóna	Spoj:	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
			BUS	K1	K1	K2	K2												
			BUS ⑥, †	K1		K2		K1	K1	K2	K2	K1	K1	K2	K1	K2	K2	K1	K1
			BUS přechází z jiné linky z: U vybraných spojů lze očekávat protrasování ze směru Mlečice a Zvíkovec nebo Líšná a Týček, kde je vhodné vzhledem k efektivitě vzájemně propojit oběhy																
0	0	048	Zbiroh,,nám.	4:26	5:02	5:26	6:02												
0	0	048	Zbiroh,,u Slunce	4:27	5:03	5:27	6:03	6:27	7:03	7:27	8:07	8:27	9:03	10:27	11:03	11:27	12:27	13:03	13:27
1	1	048	Zbiroh,,záv.	x 4:28	x 5:04	x 5:28	x 6:04	x 6:28	x 7:04	x 7:28	x 8:08	x 8:28	x 9:04	x 10:28	x 11:04	x 11:28	x 12:28	x 13:04	x 13:28
2	2	048	Zbiroh,,Čápský mlýn	x 4:29	x 5:05	x 5:29	x 6:05	x 6:29	x 7:05	x 7:29	x 8:09	x 8:29	x 9:05	x 10:29	x 11:05	x 11:29	x 12:29	x 13:05	x 13:29
3	3	048/047	Kařez,,Pětidomí	x 4:30	x 5:06	x 5:30	x 6:06	x 6:30	x 7:06	x 7:30	x 8:10	x 8:30	x 9:06	x 10:30	x 11:06	x 11:30	x 12:30	x 13:06	x 13:30
4	4	047	Kařez,,Borek	x 4:31	x 5:07	x 5:31	x 6:07	x 6:31	x 7:07	x 7:31	x 8:11	x 8:31	x 9:07	x 10:31	x 11:07	x 11:31	x 12:31	x 13:07	x 13:31
5	5	047	Kařez,,rozc. U sudů	x 4:32	x 5:08	x 5:32	x 6:08	x 6:32	x 7:08	x 7:32	x 8:12	x 8:32	x 9:08	x 10:32	x 11:08	x 11:32	x 12:32	x 13:08	x 13:32
6	6	047	Kařez	4:33	5:09	5:33	6:09	6:33	7:09	7:33	8:13	8:33	9:09	10:33	11:09	11:33	12:33	13:09	13:33
6	6	047	Kařez,,žel.zast.	4:36	5:12	5:36				7:36	8:16				11:12	11:36			
			Kařez,,žel.zast.		5:13		6:13	6:37	7:13							11:44		13:13	13:37
			Kařez,,u Jednoty					6:38										13:14	
			Kařezek					6:40						10:49				13:16	
8		047	Cekov		5:16		6:16		7:16							11:47			13:40

km		zóna	Spoj:	34	36	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64
			BUS	K1	K2	K2	K1	K1	K2										
			BUS ⑥, †		K1	K1			K2	K1	K1	K2	K1	K1	K1	K2	K1	K1	K2
			BUS přechází z jiné linky z: U vybraných spojů lze očekávat protrasování ze směru Mlečice a Zvíkovec nebo Líšná a Týček, kde je vhodné vzhledem k efektivitě vzájemně propojit oběhy																
0	0	048	Zbiroh,,nám.	14:02	14:26	15:02	15:26	16:02	16:26										
0	0	048	Zbiroh,,u Slunce	14:03	14:27	15:03	15:27	16:03	16:27	17:03	17:27	18:03	18:27	19:03	19:27	20:27	21:03	21:27	22:27
1	1	048	Zbiroh,,záv.	x 14:04	x 14:28	x 15:04	x 15:28	x 16:04	x 16:28	x 17:04	x 17:28	x 18:04	x 18:28	x 19:04	x 19:28	x 20:28	x 21:04	x 21:28	x 22:28
2	2	048	Zbiroh,,Čápský mlýn	x 14:05	x 14:29	x 15:05	x 15:29	x 16:05	x 16:29	x 17:05	x 17:29	x 18:05	x 18:29	x 19:05	x 19:29	x 20:29	x 21:05	x 21:29	x 22:29
3	3	048/047	Kařez,,Pětidomí	x 14:06	x 14:30	x 15:06	x 15:30	x 16:06	x 16:30	x 17:06	x 17:30	x 18:06	x 18:30	x 19:06	x 19:30	x 20:30	x 21:06	x 21:30	x 22:30
4	4	047	Kařez,,Borek	x 14:07	x 14:31	x 15:07	x 15:31	x 16:07	x 16:31	x 17:07	x 17:31	x 18:07	x 18:31	x 19:07	x 19:31	x 20:31	x 21:07	x 21:31	x 22:31
5	5	047	Kařez,,rozc. U sudů	x 14:08	x 14:32	x 15:08	x 15:32	x 16:08	x 16:32	x 17:08	x 17:32	x 18:08	x 18:32	x 19:08	x 19:32	x 20:32	x 21:08	x 21:32	x 22:32
6	6	047	Kařez	14:09	14:33	15:09	15:33	16:09	16:33	17:09	17:33	18:09	18:33	19:09	19:33	20:33	21:09	21:33	22:33
6	6	047	Kařez,,žel.zast.	14:12				16:12				18:12		19:12	19:36		21:12	21:36	
			Kařez,,žel.zast.		14:37	15:13	15:37						17:37						
			Kařez,,u Jednoty				15:14												
			Kařezek			15:16													
8		047	Cekov		14:40		15:40				17:40								

jede v pracovní dny  
 jede v ⑥ a †  
 jede zpravidla v a ⑥

příjezd  
 zastávka na znamení  
 návazná železniční doprava  
 návazná autobusová doprava

navazuje na vlak ve směru Pízeň/Rokycany a Praha/Beroun  
 možné širší návaznosti z oblasti Zbirožska

Příloha E.18 Jízdní řád linky 251

km	km	zóna	Spoj:	11	1	31	13	15	33	17	19	3	35	21	23	5	37	39	7	
		BUS		Z1	Z2	Z1	Z3	Z3	Z1	Z2	Z1	Z3	Z1	Z2	Z1	Z2	Z1	Z1	Z2	
		BUS	Ⓞ, †																	
0	042	Ejpvovice,,sklady			6:12							14:12				18:12			22:12	
1	042	Ejpvovice			6:13							14:13				18:13			22:13	
6	042	Rokycany,,Plzeňská			6:18							14:18				18:18			22:18	
7	042	Rokycany,,aut.nádr.	Ⓞ		6:21							14:21				18:21			22:21	
8	042	Rokycany,,aut.nádr.	Ⓞ	5:25	6:25	7:25	10:05		12:25	13:25	14:25			15:25	16:25	18:25			22:35	
8	042	Rokycany,,Železná		5:27	6:27	7:27	10:07		12:27	13:27	14:27			15:27	16:27	18:27			22:37	
9	042	Rokycany,,Páclovna		5:29	6:29	7:29	10:09		12:29	13:29	14:29			15:29	16:29	18:29			22:39	
10	042	Rokycany,,Borek		5:31	6:31	7:31	10:11		12:31	13:31	14:31			15:31	16:31	18:31			22:41	
12	042/044	Svojkovice		5:33	6:33	7:33	10:13		12:33	13:33	14:33			15:33	16:33	18:33			22:43	
15	044	Holoubkov		5:38	6:38	7:38	10:18		12:38	13:38	14:38			15:38	16:38	18:38			22:48	
17	044	Medový Újezd,,rozc.2.0	x	5:41	6:41	7:41	10:21		12:41	13:41	14:41			15:41	16:41	18:41			22:51	
19	044	Mýto,,ZŠ		5:44	6:44	7:44	10:24		12:44	13:44	14:44			15:44	16:44	18:44			22:54	
	0	044	Mýto,,žel.zast.			7:15			11:15				15:15				19:15	20:15		
19	1	044	Mýto,,nám.	Ⓞ	5:47	6:47	7:17	7:47	10:26	11:17	12:47	13:47	14:47	15:17	15:47	16:47	18:47	19:17	20:17	22:57
	044	Mýto,,nám.		5:48	6:48	7:18	7:48	10:27	11:18	12:48	13:48	14:48	15:18	15:48	16:48	18:48	19:18	20:18	22:58	
19	1	044	Mýto,,ZŠ		5:49	6:49	7:19	7:49	10:28	11:19	12:49	13:49	14:49	15:19	15:49	16:49	18:49	19:19	20:19	22:59
23	5	044	Těškov		5:53	6:53	7:23	7:53	10:33	11:23	12:53	13:53	14:53	15:23	15:53	16:53	18:53	19:23	20:23	23:03
25	7	044	Těškov,,lom	x	5:55	6:55	7:25	7:55	10:35	11:25	12:55	13:55	14:55	15:25	15:55	16:55	18:55	19:25	20:25	23:05
26	8	044/047	Lhota p. Radčem		5:57	6:57	7:27	7:57	10:37	11:27	12:57	13:57	14:57	15:27	15:57	16:57	18:57	19:27	20:27	23:07
28	10	047	Lhota p. Radčem,,U mlýna	x	5:59	6:59	7:29	7:59	10:39	11:29	12:59	13:59	14:59	15:29	15:59	16:59	18:59	19:29	20:29	23:09
28	10	047	Sirá,,rozc.1.0	x	6:00	7:00	7:30	8:00	10:40	11:30	13:00	14:00	15:00	15:30	16:00	17:00	19:00	19:30	20:30	23:10
29	11	047	Sirá		6:01	7:01	7:31	8:01	10:41	11:31	13:01	14:01	15:01	15:31	16:01	17:01	19:01	19:31	20:31	23:11
30	12	047	Sirá,,rozc.1.0	x	6:02	7:02	7:32	8:02	10:42	11:32	13:02	14:02	15:02	15:32	16:02	17:02	19:02	19:32	20:32	23:12
32	14	047/048	Plískov		6:04	7:04	7:34	8:04	10:44	11:34	13:04	14:04	15:04	15:34	16:04	17:04	19:04	19:34	20:34	23:14
33	15	048	Zbiroh,,Chotětín	x	6:06	7:06	7:36	8:06	10:46	11:36	13:06	14:06	15:06	15:36	16:06	17:06	19:06	19:36	20:36	23:16
34	16	048	Zbiroh,,Švabín		6:07	7:07	7:37	8:07	10:47	11:37	13:07	14:07	15:07	15:37	16:07	17:07	19:07	19:37	20:37	23:17
35	17	048	Zbiroh,,u hřbitova		6:08	7:08	7:38	8:08	10:48	11:38	13:08	14:08	15:08	15:38	16:08	17:08	19:08	19:38	20:38	23:18
35	17	048	Zbiroh,,nám.	Ⓞ	6:11	7:11	7:41	8:11	10:51	11:41	13:11	14:11	15:11	15:41	16:11	17:11	19:11	19:41	20:41	23:21

X jede v pracovní dny  
 25 jede v Ⓞ a †  
 28 jede zpravidla v X a †  
 o příjezd  
 x zastávka na znamení  
 Ⓞ nárazná železniční doprava  
 Ⓞ nárazná autobusová doprava  
 navazuje na vlak ze směru Plzeň  
 navazuje na vlak ze směru Plzeň a Rokycany  
 navazuje na autobus ze směru Cheznovice  
 navazuje na autobus ze směru Medový Újezd  
 možné návaznosti do širšího okolí Zbirožska

V Rokycanech jsou k dispozici další návaznosti, zde vzhledem k časovým polohám spojů linky přestup mezi vybranými linkami částečně nutný v oblasti zast. Rokycany,,Železná

† zastávka na požádání  
 - pro výstup zažádat u řidiče vozidla při koupi jízdenky/kontrolu jízdního dokladu,  
 - pro nástup nutné včasné vyrozumění dopravce minimálně 20 minut před pravidelným odjezdem spoje ze zastávky (telefon, internetový formulář)

km	km	zóna	Spoj:	10	2	12	30	14	16	18	32	4	20	34	22	6	36	8	
		BUS		Z1	Z2	Z3	Z1	Z1	Z2	Z3	Z1	Z3	Z2	Z1	Z1	Z2	Z1	Z2	
		BUS	Ⓞ, †																
0	0	048	Zbiroh,,nám.	4:06	4:46	5:46	6:15	6:46	7:46	9:06	10:15	12:46	13:46	14:15	14:46	16:46	18:15	20:37	
0	0	048	Zbiroh,,u hřbitova	4:07	4:47	5:47	6:16	6:47	7:47	9:07	10:16	12:47	13:47	14:16	14:47	16:47	18:16	20:38	
1	1	048	Zbiroh,,Švabín	4:08	4:48	5:48	6:17	6:48	7:48	9:08	10:17	12:48	13:48	14:17	14:48	16:48	18:17	20:39	
2	2	048/047	Zbiroh,,Chotětín	x	4:09	4:49	5:49	6:18	6:49	7:49	9:09	10:18	12:49	13:49	14:18	14:49	16:49	18:18	20:40
3	3	047	Plískov		4:11	4:51	5:51	6:20	6:51	7:51	9:11	10:20	12:51	13:51	14:20	14:51	16:51	18:20	20:42
5	5	047	Sirá,,rozc.1.0	x	4:12	4:52	5:52	6:21	6:52	7:52	9:12	10:21	12:52	13:52	14:21	14:52	16:52	18:21	20:43
6	6	047	Sirá		4:13	4:53	5:53	6:22	6:53	7:53	9:13	10:22	12:53	13:53	14:22	14:53	16:53	18:22	20:44
7	7	047	Sirá,,rozc.1.0	x	4:14	4:54	5:54	6:23	6:54	7:54	9:14	10:23	12:54	13:54	14:23	14:54	16:54	18:23	20:45
7	7	047	Lhota p. Radčem,,U mlýna	x	4:15	4:55	5:55	6:24	6:55	7:55	9:15	10:24	12:55	13:55	14:24	14:55	16:55	18:24	20:46
9	9	047/044	Lhota p. Radčem		4:18	4:58	5:58	6:27	6:58	7:58	9:18	10:27	12:58	13:58	14:27	14:58	16:58	18:27	20:49
10	10	044	Těškov,,lom	x	4:20	5:00	6:00	6:29	7:00	8:00	9:20	10:29	13:00	14:00	14:29	15:00	17:00	18:29	20:51
12	12	044	Těškov		4:23	5:03	6:03	6:32	7:03	8:03	9:23	10:32	13:03	14:03	14:32	15:03	17:03	18:32	20:54
16	16	044	Mýto,,ZŠ		4:27	5:07	6:07	6:36	7:07	8:07	9:27	10:36	13:07	14:07	14:36	15:07	17:07	18:36	20:58
16	16	044	Mýto,,nám.	Ⓞ	4:30	5:10	6:10	6:39	7:10	8:10	9:30	10:39	13:10	14:10	14:39	15:10	17:10	18:39	21:01
	044	Mýto,,nám.		4:31	5:11	6:11	6:40	7:11	8:11	9:31	10:40	13:11	14:11	14:40	15:11	17:11	18:40	21:02	
	044	Mýto,,žel.zast.					6:44					10:44		14:44			18:44		
16	044	Mýto,,ZŠ		4:32	5:12	6:12	6:41	7:12	8:12	9:32		13:12	14:12		15:12	17:12		21:03	
18	044	Medový Újezd,,rozc.2.0	x	4:33	5:13	6:13	6:42	7:13	8:13	9:33	x	13:13	14:13	x	15:13	17:13	x	21:04	
20	044	Holoubkov		4:36	5:16	6:16	6:45	7:16	8:16	9:36		13:16	14:16		15:16	17:16		21:07	
23	044/042	Svojkovice		4:40	5:20	6:20	6:49	7:20	8:20	9:40		13:20	14:20		15:20	17:20		21:11	
25	042	Rokycany,,Borek		4:43	5:23	6:23	6:52	7:23	8:23	9:43		13:23	14:23		15:23	17:23		21:14	
26	042	Rokycany,,Páclovna		4:45	5:25	6:25	6:54	7:25	8:25	9:45		13:25	14:25		15:25	17:25		21:16	
27	042	Rokycany,,Železná		4:48	5:28	6:28	6:57	7:28	8:28	9:48		13:28	14:28		15:28	17:28		21:19	
28	042	Rokycany,,aut.nádr.	Ⓞ	4:54	5:34	6:34	7:34	8:34	9:54		13:34	14:34		15:34	17:34		21:25		
	042	Rokycany,,aut.nádr.			5:38							13:38			17:38			21:38	
29	042	Rokycany,,Plzeňská			5:40							13:40			17:40			21:40	
34	042	Ejpvovice			5:45							13:45			17:45			21:45	
35	042	Ejpvovice,,sklady	Ⓞ		5:47							13:47			17:47			21:47	

X jede v pracovní dny  
 25 jede v Ⓞ a †  
 28 jede zpravidla v X a †  
 o příjezd  
 x zastávka na znamení  
 Ⓞ nárazná železniční doprava  
 Ⓞ nárazná autobusová doprava  
 navazuje na vlak ze směru Plzeň  
 navazuje na vlak ze směru Plzeň a Rokycany  
 navazuje na autobus ze směru Cheznovice  
 navazuje



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

---

**Fakulta dopravní  
Ústav dopravních systémů**

**Posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska  
Increasing of Railways Importance for Transport Service in Rokycany  
Region**

**Příloha F: Vybrané fotografie revitalizace železniční trati  
Rokycany – Příkosice**

Diplomová práce

Vedoucí práce: Ing. Tomáš Javořík

**Bc. Pavel Purkart**

---

Praha 2016

Příloha F



*Obrázek F.1: Žst. Přikosice během první z etap revitalizace trati (21. listopadu 2015)*



*Obrázek F.2: Nové nástupiště v žst. Přikosice zastávka (12. prosince 2015)*

Příloha F



*Obrázek F.3: Nově revitalizovaná železniční trať poblíž zast. Příkosice zastávka (12. prosince 2015)*



*Obrázek F.4: Dočasný přechod mezi revitalizovanou a původní tratí na hranicích katastru Mirošova a Příkosic (26. března 2016)*

Příloha F



*Obrázek F.5: Ochranná gabionová zeď poblíž zast. Příkosice zastávka (26. března 2016)*



*Obrázek F.6: Rekonstrukční práce v žst. Mirošov, vlevo patrné budování trativodu (27. března 2016)*

Příloha F



*Obrázek F.7: Rekonstrukční práce na rokycanském zhlaví žst. Mirošov (27. března 2016)*



*Obrázek F.8: I odstavné koleje u mirošovské remízy projdou obnovou (27. března 2016)*

Příloha F



8

*Obrázek F.9: Dočasné ukončení trati ze směru Nezvěstice v obvodu žst. Mirošov (8. dubna 2016)*



*Obrázek F.10: Vjípravní budova žst. Mirošov dočasné odříznutá od kolejiště (8. dubna 2016)*





*Obrázek F.11: Pracovní mechanismy v žst. Mirošov (8. dubna 2016)*



*Obrázek F.12: Nová nástupiště v žst. Mirošov v počátcích výstavby (8. dubna 2016)*



*Obrázek F.13: Nový kolejový rošt v obvodu žst. Mirošov směr Hrádek u Rokycan (21. dubna 2016)*



*Obrázek F.14: Pokračování revitalizace žst. Mirošov a další pokrok výstavby včetně nástupišť (21. dubna 2016)*



*Obrázek F.15: Jeden z dočasných záborů stavebních firem v těsné blízkosti výpravní budovy žst. Mirošov (21. dubna 2016)*



*Obrázek F.16: Rekonstrukce přejezdu v Mirošově v Janovské ulici (29. dubna 2016)*



*Obrázek F.17: Další postup výstavby nástupiště a kolejiště v žst. Mirošov (29. dubna 2016)*



*Obrázek F.18: Již lze odbadovat novou podobu rokycanského zhlaví žst. Mirošov (29. dubna 2016)*



*Obrázek F.19: Zrekonstruovaný propustek poblíž zast. Hrádek u Rokycan (9. května 2016)*



*Obrázek F.20: Nový hektometrovník v km 5,4 a revitalizovaná trať (Hrádek u Rokycan, 9. května 2016)*



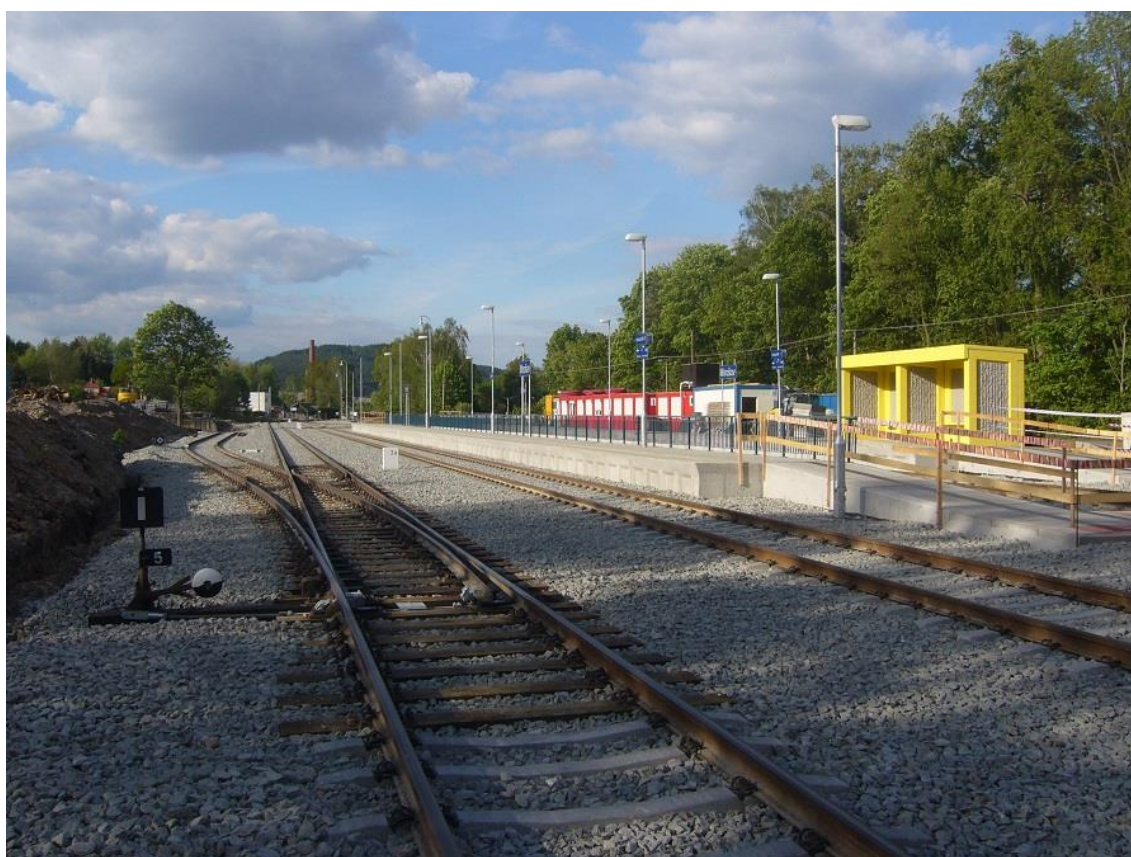
*Obrázek F.21: Rozestavěné nástupiště zast. Hrádek u Rokycan (9. května 2016)*



*Obrázek F.22: Pracovní mechanismus mezi zast. Nová Huť a Hrádek u Rokycan (9. května 2016)*



*Obrázek F.23: Přejezd v Janovské ulici v Mirošově po rekonstrukci (20. května 2016)*



*Obrázek F.24: Nová nástupiště v žst. Mirošov (20. května 2016)*