

Komentář organizátora POVED k návrhu jízdního řádu 2026/2027 vydaným Správou železnic pro území Plzeňského kraje

Dne 8. června 2026 zveřejnila Správa železnic návrh železničního jízdního řádu pro období dopravního roku 2026/2027, který doplnila o rozsáhlý komentář.

V návaznosti na komentář Správy železnic je možné sdělit, že i Plzeňský kraj a POVED mají zájem na dosažení patřičné stability a plnění jízdního řádu, nicméně takovými způsoby, které nebudou znamenat zhoršení stavu pro cestující. Mezi takové zhoršení stavu pro cestující patří jak další prodlužování cestovních dob, tak rozvazování přípojů a zcela jistě také případné negativní zásahy do samotné koncepce dopravy.

Komentář Správy železnic k návrhu jízdního řádu se týká pro území Plzeňského kraje zejména tratí 170 a 183. Kromě toho, že pro trať 170 je zcela správně uvedeno, že v rámci spolupráce Plzeňského kraje/POVEDu se Správou železnic byla do návrhu jízdního řádu 2026/2027 vložena další ne zcela populární opatření mající za cíl zvýšit stabilitu provozu, jim obdobná opatření byla do jízdního řádu vložena již v letech minulých – ať se jedná o rozvolnění cestovních dob v ranní špičce na trati 170 v úseku Plzeň – Klatovy, projíždění zastávek Lužany a Borovy vlakem R 759 nebo v úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín u R 768 a R 776 mírné prodloužení cestovních dob.

V rámci svého rozhodování vychází Správa železnic mj. z analýzy zpracované za výhradně zimní období ledna a února roku 2026. Tato analýza sice vnáší základní pohled do problematiky stability jízdního řádu na vybraných linkách, nicméně je nutné ji zpracovat pro širší období. Zpracovaný časový rámec analýzy za pouze zhruba dvouměsíční zimní období je nedostačující zejména pro ta opatření, která byla do jízdního řádu zavedena teprve v prosinci 2025. Analýza dále zcela opomíjí (resp. nezveřejňuje) možné dočasné nedostatky infrastruktury Správy železnic na síti v rámci jednotlivých linek, které by bylo účelné pro každou linku uvést. Typicky se jedná např. o vliv pomalých jízd či jiných bodových omezení, která mohla mít negativní vliv na plnění jízdního řádu tak, aby čtenář obdržel kompletní informaci.

Výše popsaná opatření opouštějící vybraná zastavení a prodlužování cestovních dob jsou za Plzeňský kraj i POVED finální a nelze je dále prohlubovat; v zásadě se jedná o pasivní přístup. Zcela konkrétně je naopak potřeba řešit aktivně následující témata níže popsaná:

- bodová zlepšení infrastruktury (tj. možná bodová či krátká liniová navýšení traťové rychlosti) na trati Plzeň – Klatovy vedoucí ke zvýšení stability jízdního řádu, zvláště s ohledem na to, že komplexní rekonstrukce trati se odsouvá v čase,

- zlepšení aktuální nevyhovující komunikace mezi manažery infrastruktury, příp. dalšími aktéry, v přechodovém pohraničním bodě Železná Ruda-Alžbětín (týkající se jak sestavy jízdního řádu, tak ale i řízení provozu v daný okamžik, čehož dílčím výsledkem je mj. ono zmíněné rozvázání přípojných vazeb R 776 a R 768 do Německa v letošním jízdním řádu),
- zlepšení podmínek pro přestup v přechodové pohraničním bodě Železná Ruda-Alžbětín včetně zavedení čekacích dob pro německé vlaky, které jsou trvale nulové a německý dopravce Die Länderbahn není zatím ochoten přistoupit ani na kompromis v řádu nižších jednotek minut (zatímco české vlaky na německé zpožděné vlaky 5 minut vyčkávají),
- zachování doby na přepřah (výměna hnacího vozidla, tj. lokomotivy) v železniční stanici Klatovy ve výši 10 minut, která dle sdělení dopravce České dráhy ze dne 8. června 2026 jakožto i v rámci vybraných již v minulosti konstruování jízdních řádů je při respektování určité technologie v žst. Klatovy zcela reálná,
- dopravce České dráhy v rámci aktivní spolupráce přislíbil, že dále vyvine maximální úsilí v nasazování vozidel bez závad tak, aby jejich stav nezhoršoval plnění jízdního řádu, přičemž vyjma zimního období sleduje POVED mírné zlepšení stavu,
- nesledování pouze tratí 170 a 183, ale zejména vlaků „Bavorský expres“, které vykazují nejhorší plnění jízdního řádu na území Plzeňského kraje.

Plzeňský kraj a POVED proto požadují pro aktivní hledání řešení bez negativních dopadů na cestující následující kroky:

- **založení pracovní skupiny pro trať Plzeň – Klatovy**, která bude aktivně řešit opatření zejména na infrastrukturu vedoucí ke zvýšení stability stávající dopravní koncepce ještě před zahájením širších investičních akcí na rameni Plzeň – Klatovy, jejichž zahájení bylo odsunuto až nejdříve na období po roce 2032¹,
- **založení pracovní skupiny pro trať Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín – Plattling**, která bude řešit problémy zejména týkající se předmětného pohraničního bodu; cílem je zejména vzájemné zlepšení komunikace všech zainteresovaných stran a řešení přípojných vazeb,
- **iniciaci jednání a vznik pracovní skupiny týkající se včasnosti jízdy vlaků „Bavorský expres“**, kdy s ohledem na zajištění stability regionální dopravy v systému IDPK jako celku nemůže POVED ani Plzeňský kraj nadále tolerovat neustálá vysoká zpoždění vlaků na této lince a situace je dlouhodobě neudržitelná

V Plzni dne 9. 6. 2026

¹ Zdroj: <https://mapy.spravazeleznic.cz/> ke dni 9. 6. 2026