

Tento projekt je spolufinancován
z Evropského fondu pro regionální rozvoj
prostřednictvím Euroregionu NISA.



EVROPSKÁ UNIE
„PŘEKRAČUJEME HRANICE“



SPOLEČNĚ PRO
ČESKO-POLSKÉ
PŘÍHRANÍ

SPOLEČNĚ PRO ČESKO POLSKÉ PŘÍHRANÍ

PROJEKT ČÍSLO CZ.3.22/3.3.01/13.04073

Kolektiv autorů

KORID LK, spol. s r.o.

OBSAH

1	Úvod	4
1.1	MANAŽERSKÉ SHRUTÍ	4
1.1.1	PRÁVNÍ RÁMEC PROJEKTU	4
1.1.2	NÁVRH ZPŮSOBU VÝBĚRU DOPRAVCE	4
1.1.3	VOLBA VYBRANÝCH VOZIDEL DO PROVOZU V SOUVISLOSTI S MEZINÁRODNÍM ASPEKTEM	4
1.1.4	DOPORUČENÍ OBJEDNATELŮM DOPRAVY	5
1.2	HISTORIE ŽELEZNICE KOŘENOV – HARRACHOV – SZKLARSKA POREBA	5
1.3	ANALÝZA PROVOZU NA ŽELEZNIČNÍ TRATI KOŘENOV - HARRACHOV – SZKLARSKA POREBA GÓRNA V LETECH 2010-2013	9
1.3.1	ČASOVÉ MEZNÍKY V PROVOZU MEZINÁRODNÍCH VLAKŮ NA TRATI KOŘENOV – HARRACHOV – SZKLARSKA POREBA GÓRNA.....	9
1.3.2	TECHNICKÉ PARAMETRY A CHARAKTERISTIKA TRATĚ	9
1.3.3	SOUČASNÝ ZPŮSOB ZAJIŠTĚNÍ PROVOZU PRAVIDELNÝCH OSOBNÍCH VLAKŮ.....	11
1.3.4	VOZIDLA.....	11
1.3.5	SPOLEHLIVOST PROVOZU S OHLEDEM NA KLIMATICKÉ PODMÍNKY.....	13
1.3.6	TARIF A ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH, INFORMACE CESTUJÍCÍM	13
1.3.7	SKLADBA CESTUJÍCÍCH.....	14
1.3.8	POPTÁVKA CESTUJÍCÍCH	16
1.3.9	VYUŽITÍ MIMOŘÁDNÝCH VLAKŮ	18
2	PRACOVNÍ ČÁST	20
2.1	SMLUVNÍ UJEDNÁNÍ	20
2.1.1	POPIS STÁVAJÍCÍHO SMLUVNÍHO ŘEŠENÍ	20
2.1.2	LEGISLATIVA.....	20
2.1.3	ÚČEL SMLOUVY	21
2.1.4	ZMĚNY SMLOUVY.....	21
2.1.5	OBJEDNANÉ VÝKONY	21
2.1.6	KVALITA POSKYTOVANÝCH DOPRAVNÍCH SLUŽEB	22
2.1.7	VÝŠE KOMPENZACE	22
2.1.8	TARIF	23
2.1.9	DOBA PLNĚNÍ	23
2.1.10	NÁVRH BUDOUCÍHO SMLUVNÍHO ŘEŠENÍ, DEFINICE PODMÍNEK.....	24
2.2	TARIFNÍ USTANOVENÍ	26
2.3	JÍZDNÍ ŘÁDY	27
2.3.1	STÁVAJÍCÍ STAV.....	28
2.3.2	MOŽNOSTI KONSTRUKCE JÍZDNÍHO ŘÁDU	28
2.3.3	NÁVRH JŘ	29

2.3.4	PODMÍNKY DOSAŽITELNOSTI SPOLEČNÉHO CÍLE.....	34
2.4	MARKETING.....	44
3	NÁVRHOVÁ ČÁST	45
3.1	PLÁN REALIZACE DVOU VARIANT – SOUBOR NEZBYTNÝCH OPATŘENÍ.....	45
3.2	HLAVNÍ ŘEŠENÍ - POPTÁVKA PŘÍMÝCH VLAKŮ LIBEREC - SPG U ČD	45
3.2.1	UMWD	45
3.2.2	OD KÚ LK.....	45
3.2.3	KORID LK.....	45
3.2.4	PR.....	46
3.2.5	ČD.....	46
3.2.6	SŽDC.....	46
3.2.7	PMT LINIE KOLEJOWE SP. Z O.O.	47
3.2.8	PKP PLK	47
3.2.9	MD ČR	47
3.2.10	MINISTERSTWO TRANSPORTU PR.....	48
3.2.11	DRAŽNÍ ÚŘAD ČR	48
3.2.12	UTK	48
3.2.13	ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOST TANVALD, O. P. S.	48
3.3	ZÁLOŽNÍ ŘEŠENÍ - VYUŽITÍ OPCE U STÁVAJÍCÍ SMLOUVY S GW TR V PŘÍPADĚ NEMOŽNOSTI DOSÁHNOUT HLAVNÍHO ŘEŠENÍ OD 12/2015, S PŘESTUPY MEZI VLAKY V HARRACHOVĚ A SPG.....	49
3.3.1	UMWD	49
3.3.2	OD KÚ LK.....	49
3.3.3	KORID LK.....	49
3.3.4	GW TR	49
4	ZÁVĚR	50

1 ÚVOD

1.1 MANAŽERSKÉ SHRUTÍ

Projekt s názvem „Společně pro Česko-polské příhraničí“ je společnou prací zástupců obou zainteresovaných stran. Na základě historických souvislostí se snaží navázat na slávu a nadšení, se kterým se dráha budovala, v těžkém terénu provozovala a po desítkách let opuštění revitalizovala. V současné době je význam trati posunut zejména do oblasti turistické atraktivity. Cílem celého projektu je rozšíření nabídky spojení nejen pro sportovní a turistické cíle, ale i pro pravidelné propojení Liberce s Jelení Horou a Vratislaví přes Sklářskou Porubu. Napříč celým dokumentem jsou užívány místní názvy v českém, polském a německém jazyce bez konkrétního pravidla, protože tak jsou používány i ve skutečnosti.

Celý projekt přímo navazuje na uzavření smlouvy o spolupráci v oblasti zajišťování provozu na úseku železniční trati Harrachov - Szklarska Poręba, mezi Libereckým krajem a Dolnoslezským vojvodstvím, která byla podepsána na konci loňského roku.

Od prosince 2015 bude pro českou stranu nezbytné zvolit nové smluvní ujednání a objednávku dopravy. Tento dokument je návodem k nejlepšímu řešení pro cestující veřejnost, oba objednatelé dopravy a v neposlední řadě pro společnost, která bude dopravu zajišťovat.

Na dokumentu se podíleli: Blažek Pavel, KORID LK; Gebouský Václav, KORID LK; Jakešová Stanislava, KORID LK; Jaško Pavel, GWTR; Kadlec Jaroslav, KORID LK; Kordysz Piotr, UWDS; Kurzyjamski Wojciech, UWDS; Labocha Lezsek, UWDS; Liška Viktor, OD KÚLK; Piech Andrzej, PR; Pospíšil Otto, KORID LK; Prokeš Petr, Zubačka; Roženský Jiří, KORID LK; Sójka Henryk, DSDiK; Šulcová Eva, OD KÚLK; Šulcová Monika, OD KÚLK; Zakes Agnieszka, UWDS.

1.1.1 PRÁVNÍ RÁMEC PROJEKTU

Právní rámec se pohybuje v intencích evropských pravidel smluvních, technických a provozních. Postupně dochází ke sbližování národních legislativ tak, aby přeshraniční provoz dopravy mohl být realizován bez nadstandartních administrativních zatížení. Příkladem je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Předmětem projektu bylo postupné odstraňování legislativních bariér. V závěru dokumentu jsou podrobně definována nezbytná opatření.

1.1.2 NÁVRH ZPŮSOBU VÝBĚRU DOPRAVCE

Jak ukázalo prověření všech možností lze v současnosti uvažovat o dvou možnostech realizace. Ponechat stávající stav s využitím opce, nebo „přiřadit“ tento rozsah dopravy k již vysoutěžené „Jizerskohorské železnici“. Pro cestující veřejnost je jednoznačně lepší variantou přímé spojení s Libercem. Objednatelé se musí do konce roku 2014 rozhodnout pro některou z variant.

1.1.3 VOLBA VYBRANÝCH VOZIDEL DO PROVOZU V SOUVISLOSTI S MEZINÁRODNÍM ASPEKTEM

Ukazuje se, že zejména při variantě přímého spojení s Libercem nebude jednoduché zajistit homologaci vozidel Stadler řady 840. Oba objednatelé mají zájem na zajištění tohoto provozu a časové možnosti jsou v současnosti reálné.

1.1.4 DOPORUČENÍ OBJEDNATELŮM DOPRAVY

Pro oba objednatele se otevírá možnost významného zlepšení mezinárodního příhraničního spojení v atraktivní lokalitě Krkonoš. Dlouhodobost závazku (rok 2026) zaručí stabilitu pro cestující a čas na precizaci nabídky.

1.2 HISTORIE ŽELEZNICE KOŘENOV – HARRACHOV – SZKLARSKA POREBA

V roce 1859 byla slavnostně otevřena Pardubicko – Liberecká dráha, která napojila na železnici město Liberec. I přes velkou snahu průmyslníků z Jablonecka byla dráha rozhodnutím rakouských úřadů trasována přes Turnov a Jablonec nad Nisou si tak na železniční spojení musel počkat dlouhých 29 let až do roku 1888, kdy byla dokončena 12 km dlouhá železniční trať z Liberce. O šest let později v roce 1894 byla železnice z Jablonce nad Nisou prodloužena do 15 km vzdáleného Tanvaldu, který byl již od roku 1875 napojen na Pardubicko – Libereckou dráhu koncovou lokálkou ze Železného Brodu. V roce 1894 byla slavnostně otevřena i 7 km dlouhá odbočná trať Smržovka – Josefův Důl.

Na druhé straně hranice byla v roce 1866 železnici propojena Jelenia Góra s Wrocławí. Dne 1. 8. 1891 byl otevřen první úsek železnice z Jelení Góry směrem do Krkonoš do 5 km vzdálených Cieplíc a 20. 12. téhož roku byla železnice prodloužena o 8 km dále do Piechowic.

Cílem průmyslníků z Liberecka a Jablonecka ale bylo vybudování železnice přes hřebeny Krkonoš a Jizerských hor, která by zlevnila dopravu uhlí ze Slezské pánve. Dne 5. 11. 1898 byla podepsána mezinárodní smlouva mezi rakouskou a německou vládou o výstavbě železnice mezi Tanvaldem a Szklarskou Porębou. Překonání horského terénu Jizerských hor a Krkonoš byl velký problém. Nakonec se rakouská strana rozhodla na svém úseku pro výstavbu ozubnicové železnice, která se dokázala více přiblížit továrnám v údolí. Začala tedy výstavba jediné české zubačky. Ačkoliv trať mezi Tanvaldem a Kořenovem není dlouhá, byla její výstavba velmi náročná. Na 7,4 km délky bylo nutné překonat pomocí dvoulamelové Abtovy ozubnice výškový rozdíl 235 metrů, v tvrdé jizerskohorské žule prorazit 4 tunely o celkové délce 1413 metrů (tzn., že více než 1/5 dráhy vede v tunelech), postavit několik mostů, řadu zářezů a náspů. Přesto práce probíhaly velmi rychle a již 30. 6. 1902 byl provoz na trati slavnostně zahájen.

Německá strana se na svém úseku rozhodla pro výstavbu klasické železniční trati, která nabírá výšku pomocí serpentýn v bočních údolích. Dne 25. 6. 1902 byl slavnostně zahájen provoz na úseku z Piechowic do Szklarskiej Poręby Górne. Zahájení provozu na trati mezi Szklarskou Porębou a Kořenovem zpozdila nehoda, která se stala při stavbě Jizerského viaduktu dne 11. 6. 1902 a kdy při vysouvání 86 tun těžké mostovky došlo k jejímu zřícení. Přesto již k 1. 10. 1902 byla na trati mezi Szklarskou Porębou a Kořenovem zahájena nákladní doprava a o dvacet dní později i doprava osobní. Na německé straně bylo nutné prorazit dva tunely a mezi stanicemi Kořenov a Harrachov (tehdy Grünthal a Strickerhäuser) postavit 115 metrů dlouhý ocelový most přes řeku Jizeru.

Nově vybudovaná železnice mezi Tanvaldem a Piechowicemi musela na 35,7 km své délky překonat výškový rozdíl 420 metrů ve směru od Tanvaldu a 498 metrů ve směru od Piechowic. Nejvyšším bodem na trati je vrcholová stanice Jakuszyce ve výšce 886 metrů nad mořem, která je současně nejvýše položenou železniční stanicí v Polsku. Na trati bylo nutné vybudovat celkem 9 stanic, z toho 3 na rakouském území (Desná, Dolní Polubný a Kořenov)

a 6 na německém úseku (Harrachov, Jakuszyce, Szklarska Poręba Huta, Szklarska Poręba Górna, Szklarska Poręba Srednia a Szklarska Poręba Dolna), 2 výhybny na německé straně (Neuwelt a Seiferschau) a 2 zastávky Kořenov zastávka a Górzyniec.

Provoz na rakouském úseku trati byl zajišťován 3 parními ozubnicovými lokomotivami řady 404.0, které v roce 1901 vyrobila vídeňská lokomotivka Floridsdorf. Na německém úseku mezi Hirschbergem (dnes Jelenia Góra) a Grünthalem (dnes Kořenov) provoz zajišťovaly těžké pětisprežní parní lokomotivy řad T15 a T16 případně čtyřsprežní T14. Přeprava zboží na trati neustále stoupala a prudce začal narůstat i počet turistů, kteří směřovali do oblasti Krkonoš a Jizerských hor. Dne 30. 6. 1911 proto byl odsouhlasen záměr na elektrizaci slezských horských drah v celkové délce 270 km. Ještě v roce 1911 byl postaven 1,5 km dlouhý trolejový úsek u Jakuszyce, na němž byl zkoumán vliv povětrnostních podmínek na trakční vedení.

Ještě před rokem 1914 byla postavena uhelná elektrárna v Mittelsteine (dnes Scinawka Srednia), která sloužila k napájení celého systému a dne 1. 6. 1914 byl zahájen elektrický provoz na prvním úseku mezi Nieder Salzbrunnem a Meziměstím. Napájecí systém byl využíván německý – 15kV, 16 2/3 Hz. Elektrizaci železnice Jelenia Góra - Kořenov zpozdila první světová válka, v průběhu níž bylo již z části postavené trakční vedení demontováno. Opětovné elektrizační práce mezi Jelení Górou a Kořenovem se rozeběhly v roce 1921 a dne 15. 2. 1923 vyjel na trať první elektrický vlak. Na počátku elektrického provozu byly všechny vlaky na trati Jelenia Góra - Kořenov dopravovány těžkými šestinápravovými elektrickými lokomotivami řady E90.5. Tyto dvoudílné lokomotivy byly sice upraveny pro provoz s osobními vlaky – měly zavazadlový oddíl, stanoviště vlakvedoucího, elektrické vytápění, jejich provoz ale nebyl příliš ekonomický. V roce 1927 proto Deutsche Reichsbahn nasadily na dopravu osobních vlaků na trati nové elektrické motorové vozy řady ET 89, které byly vyrobeny speciálně pro tuto trať a záhy si vysloužily přezdívku „Rübezahl – Krakonoš“. Elektrické motorové vozy ET89 byly dodány i s přívesnými vozy a v roce 1934 k nim Deutsche Reichsbahn dokoupily i vozy řídící. Lokomotivám E90.5 zůstala vozba nákladních vlaků.

Na české straně musely vozbu i nadále zajišťovat tři parní ozubnicové lokomotivy. S rostoucím turistickým ruchem docházelo i k zavádění dálkových vlaků. Na české straně byly do Kořenova vedeny přímé vozy z Prahy, na německé straně pak jezdily přímé rychlíky z Wroclawi a Berlína, na kterých byly nasazovány nejmodernější elektrické lokomotivy a vozy té doby.

Po obsazení českého pohraničí Německem v roce 1938 byla trať od Kořenova do Liberce řízena provozním ředitelstvím Drážďany a z Jelení Gory do Kořenova začaly jezdit delší vlakové soupravy. Na přelomu 30. a 40. let se objevují plány na elektrizaci trati Kořenov – Liberec (tehdy Polaun – Reichenberg) a dokonce i na výstavbu nové železnice mezi těmito městy, která měla nahradit málo kapacitní zubačku a regionální dráhu. Realizaci těchto záměrů ale zabránila druhá světová válka. Na konci druhé světové války Němci, dne 8. 5. 1945, zničili most přes řeku Bobr, následkem čehož byl přerušen provoz na tratích z Jelení Gory do Lubaně a do Kořenova. Ještě před tím ale odvezli do Kořenova 7 elektrických lokomotiv, kterými chtěli po válce obnovit provoz na trati.

Po válce připadlo území za státní hranicí Polsku. V prvních měsících po válce byla doprava na polském území zajišťována parními lokomotivami z kořenovské výtopny, které odsud i s německou posádkou zajížděly až do stanice Jelenia Góra Zachodnia. Dne 8. 7. 1945 byla v Moskvě podepsána sovětsko – polská dohoda, která znamenala likvidaci elektrické traktice v celém Dolním Slezsku. Demontováno a do Sovětského svazu bylo v rámci válečných reparací vyvezeno téměř veškeré trakční zařízení, včetně zařízení elektrárny v Mittelsteine. Zejména na odlehlých místech ale demontáž zařízení neproběhla zcela důsledně a tak bylo

například možné vidět zbytky trakčních stožárů na trati Szklarska Poręba Górna – Harrachov až do rekonstrukce trati v roce 2009.

Dne 14. 9. 1945 Polské státní dráhy obnovily pravidelný provoz s parními lokomotivami mezi stanicemi Jelenia Góra Zachodnia – Tkacze (dnešní Harrachov). Mezinárodní doprava do Kořenova ale obnovena nebyla. Po válce došlo v celé oblasti k vystěhování původního německého obyvatelstva, čímž významně poklesl počet zdejších obyvatel. Od října 1947 proto byly vlaky ze stanice Jelenia Góra Zachodnia zkráceny jen do stanice Szklarska Poręba Huta. Od té doby byl provozně opuštěn i úsek mezi stanicemi Harrachov a Jakuszyce, úsek Szklarska Poręba – Jakuszyce sloužil jako vlečka pro přepravu nákladů. Namále začínala mít i zubačka Tanvald – Kořenov, na které významně poklesly výkony a kde parní ozubnicové lokomotivy řady 404.0 byly vlivem nedostatečné údržby ve špatném technickém stavu. Před zrušením trať zachránilo Ministerstvo obrany ČSR, které v ní spatřovalo strategický význam.

V roce 1953 byl postaven nový most přes řeku Bobr, čímž mohlo dojít k obnově provozu vlaků mezi stanicemi Jelenia Góra Zachodnia a Jelenia Góra. V lednu 1958 došlo k dalšímu zkrácení provozního ramene osobních vlaků z Jelení Gory, vlaky od té doby končily ve stanici Szklarska Poręba Górna. V roce 1958 byla mezi Československem a Polskem podepsána dohoda o výměně území, čímž bývalá stanice Strickerhäuser (později Tkacze a dnes Harrachov) i s přilehlými domy připadla Československu. V daném roce začala i celková rekonstrukce ozubnicové trati Tanvald – Kořenov a všechny vlaky byly nahrazeny náhradní autobusovou dopravou.

V roce 1962 byl obnoven provoz na zubačce Tanvald – Kořenov. Pro dopravu vlaků byly v lokomotivce SGP ve Vídni objednány nové motorové ozubnicové lokomotivy řady T426.0, které v provozu vystřídaly dosluhující parní veterány. O rok později vyjel první vlak i přes Jizerský most do Harrachova. V roce 1965 pak došlo k zefektivnění osobní dopravy na trati nasazením adhezních motorových vozů řady M240.0. V roce 1966 byl oficiálně zrušen úsek Jakuszyce – státní hranice. Přestože zde koleje zůstaly, znamenal tento krok v dané době konec nadějí na obnovu provozu přes státní hranici.

O dvacet let později vyjel poslední vlak s parní lokomotivou na trať mezi Jelení Górou a Szklarskou Porębou a v témže roce začaly na daném úseku elektrizační práce. Dne 30. 9. 1987 vyjel znovu po 42 letech první elektrický vlak. Na české straně došlo v roce 1988 k ukončení ozubnicového provozu na trati Tanvald – Kořenov a dopravu na trati mezi Tanvaldem a Harrachovem začaly zajišťovat moderní adhezní lokomotivy řady 743 z lokomotivky ČKD Praha. Ozubnicové lokomotivy na Zubačce Tanvald – Kořenov – Harrachov od té doby můžeme vidat jen včele zvláštních nostalgických jízd.

V roce 1991 skupina nadšenců sdružených pod hlavičkou ČSVTS při železniční stanici Tanvald vyřezala náletové dřeviny na trati mezi Harrachovem a státní hranicí a v srpnu 1991 sem dojel po mnoha letech první vlak. Práce na obnově trati se rozšířily i na polské území a probíhaly jak na podzim, kdy byly znovu položeny chybějící kolejová pole ve výhybně Nowy Swiat, tak i na jaře 1992, kdy se pracovním vlakům s dobrovolníky podařilo dostat až do Jakuszyce. Při oslavách 90 let trati Tanvald – Kořenov – Harrachov vyjely po 47 letech první mezistátní osobní vlaky mezi Kořenovem a Szklarskou Porębou. Zájem cestujících o tyto zvláštní vlaky byl mimořádný. Vlaky byly tvořeny až sedmivozovými soupravami, které byly plné lidí. V září 1992 pak vyjely za celou dobu existence trati jediné přímé osobní vlaky mezi stotisícovými městy Liberec a Jelenia Góra a Zubačka Tanvald – Kořenov byla prohlášena za kulturní památku ČR. Optimistický začátek 90. let 20. století ale bohužel obnovení mezinárodního provozu na trati Harrachov – Szklarska Poręba nepřinesl. Na trať pak vyjelo ještě několik zvláštních vlaků pro objednané skupiny zahraničních turistů a to bylo vše.

Dne 27. 2. 1997 musel být díky zanedbané údržbě Jizerského mostu zastaven provoz vlaků mezi Kořenovem a Harrachovem. Po provedení nezbytně nutných prací se sice k 14. 6. 1997

podařilo provoz vlaků obnovit, České dráhy ale rozhodly k 28. 9. 1997 zastavit provoz osobních vlaků mezi Tanvaldem a Harrachovem pro neefektivnost. Dopravu osobních vlaků na trati pořád zajišťovaly těžké adhezní lokomotivy řady 743 s dvěma osobními vozy a České dráhy nedělaly nic pro zvýšení efektivity provozu. Na podporu záchrany trati byla sepsána petice, kterou během dvou měsíců podepsalo více než 25 000 lidí. I přesto ale dne 27. 9. 1997 vyjel na Zubačce Tanvald – Kořenov – Harrachov poslední vlak. Velké množství podpisů pod peticí na záchranu této unikátní trati vyburcovalo k činnosti starosty měst a obcí podél trati. Dne 30. 10. 1997 byla obnovena činnost zájmového sdružení měst a obcí Jizerská dráha, které prakticky okamžitě začalo jednat o pronájmu trati a obnovení provozu. Po několika měsících vyjednávání se Jizerské dráze ve spolupráci s firmou GJW Praha s.r.o. podařilo k 24. 5. 1998 provoz vlaků na trati Tanvald – Harrachov obnovit, významně zefektivnit provoz a zavedením nového jízdního řádu trať podstatně zatraktivnit pro cestující. V září 1998 pak vyjel neveřejný vlak pro pozvané hosty i na trať Harrachov – Szklarska Poręba. K 30. 11. 1998 provoz Jizerské dráhy opětovně převzaly České dráhy, zachovaly ale jízdní řád i opatření zefektivňující provoz.

V roce 2002 se konaly velké oslavy 100 let Zubačky Tanvald – Kořenov – Harrachov a po dlouhých jednáních se podařilo domluvit i vedení zvláštních osobních vlaků mezi Kořenovem a Szklarskou Porębou. Zájem cestující veřejnosti byl opět ohromný. Obnova pravidelného provozu ale začala narážet na špatný stav kolejového svršku na trati mezi Harrachovem a Szklarskou Porębou. Polské státní dráhy neměly zájem o opravu trati. Situace se změnila až dne 29. 1. 2008, kdy nepoužívanou železniční trať Szklarska Poręba Górna – státní hranice převzalo Dolnoslezské vojvodství. Byl připraven projekt na obnovu železnice, který následně podpořila z operačního programu příhraniční spolupráce Česko – Polsko 2007 – 2013 Evropská unie. Hlavním partnerem projektu bylo Dolnoslezské Vojvodství – Dolnoslezská správa silnic a železnic (Wojewodztwo Dolnoslaskie - Dolnoslaska Sluzba Dróg i Kolej) a partnerem projektu byla Správa železniční dopravní cesty, s. o. „Smlouva o projektu v rámci Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika „ byla schválena dne 8. 9. 2009. Celkové způsobilé výdaje projektu činily celkem 5 061 250,- EUR, z toho 800 000,- EUR na část projektu realizovaný SŽDC, s. o. Z toho příspěvek z prostředků Evropského fondu pro přeshraniční spolupráci činil 85% způsobilých výdajů celkem 4 302 062,- EUR.

Realizace celého projektu byla zahájena v prosinci 2008 a ukončena v říjnu 2010. Slavnostní zahájení prací se konalo dne 8. 5. 2009 v Jakuszycích. Dne 2. 7. 2010 byl vypraven slavnostní vlak k zahájení provozu na nově obnovené trati Kořenov – Harrachov – Szklarska Poręba.

1.3 ANALÝZA PROVOZU NA ŽELEZNIČNÍ TRATI KOŘENOV - HARRACHOV - SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA V LETECH 2010-2013

1.3.1 ČASOVÉ MEZNÍKY V PROVOZU MEZINÁRODNÍCH VLAKŮ NA TRATI KOŘENOV – HARRACHOV – SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA

- 2. 7. 2010 První slavnostní vlak po znovuoobnovení provozu;
- 28. 8. 2010 Zahájení pravidelného provozu - motorové jednotky SA134, na každém vlaku jsou strojvedoucí i průvodčí pro českou (dále GWTR) i polskou stranu (dále PR);
- 2. 7. 2011 O víkendech v červenci a v srpnu posilové vlaky vedeny pronajatými vozidly 810 a Btax (složení soupravy operativně přizpůsobováno poptávce zejména v závislosti na počasí), vlaky jsou obsazeny jen jedním strojvedoucím GWTR, průvodčí jsou z PR i GWTR;
- 11. 12. 2011 Od nového jízdního řádu jsou všechny vlaky vedeny pronajatými vozidly 810 a Btax (k dispozici 2 x 810 a 1 x Btax, složení soupravy operativně přizpůsobováno poptávce zejména v závislosti na počasí), vlaky jsou obsazeny výhradně pouze personálem GWTR, průvodčí GWTR od tohoto data zajišťují i prodej jízdenek PR;
- 29. 6. 2012 GWTR má k dispozici vlastní vozidla 810 a Btax po rozsáhlé opravě ve firemním laku, s opraveným interiérem;
- Léto 2012 V červenci a v srpnu jsou v Kořenově k dispozici 3 x 810 a 1 x Btax;
- 9. 12. 2012 Nový jízdní řád nabízí výrazné změny a zlepšení v závislosti na poptávce cestujících, provoz bude soustředěn jen do denní doby, v hlavních sezónách bude posílený provoz denně (a nikoliv jen o víkendech jako dosud);
- 13. 12. 2013 Podpis Smlouvy o spolupráci mezi Libereckým krajem a Dolnoslezským vojvodstvím;
- 15. 12. 2013 Nový jízdní řád, oproti předchozímu JŘ drobné časové úpravy stávajících spojů a na základě analýzy poptávky cestujících přidán navíc jeden pár vlaků v sezóně.

1.3.2 TECHNICKÉ PARAMETRY A CHARAKTERISTIKA TRATĚ

Trat'ový úsek Kořenov – Harrachov – Szklarska Poręba Górna je jednokolejná neelektrifikovaná normálněrozchodná železniční trať.

Na trati leží tyto dopravní a zastávky:

- a) Dopravna D3 Kořenov v km 34,257 (3 dopravní koleje s nástupišti a 7 manipulačních kolejí);
- b) Dopravna D3 Harrachov v 38,940 (1 dopravní kolej a 1 manipulační kolej);
- c) Státní hranice - v km 40,111 SŽDC = km 43,138 PMT LK (na státní hranici se lomí kilometráž tratě, směrem z ČR na státní hranici kilometráž vzrůstá, od státní hranice ve směru jízdy do Polska kilometráž klesá);
- d) Zastávka Szklarska Poręba Jakuszyce v km 37,070 (kromě trat'ové koleje ještě kolej manipulační);
- e) Zastávka Szklarska Poręba Huta v km 31,076;
- f) Železniční stanice Szklarska Poręba Górna v km 28,438 (3 dopravní koleje, z toho 2 s nástupišti a 5 manipulačních kolejí).

Vlastníkem železniční infrastruktury v ČR je stát zastoupený Správou železniční dopravní cesty s. o. (dále SŽDC), provozovatelem dráhy je SŽDC.

Vlastníkem železniční infrastruktury v Polsku je:

- Od km 43,138 (státní hranice) do km 29,844 Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, provozovatelem dráhy je společnost PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. ;
- Od km 29,844 tratě do ŽST Szklarska Poręba Górna (včetně) PKP S.A., provozovatelem dráhy je společnost Polskie Koleje Państwowe - Polskie Linie Kolejowe S.A.

Pro provoz na úseku přeshraničního provozu Harrachov – Szklarska Poręba Górna jsou vydána dvě místní pohraniční ujednání, která obsahují odchylky od předpisů, které musí znát zaměstnanci dopravců zajišťujících dopravu v úseku přeshraničního provozu.

Na českém úseku tratě je kromě obecných předpisů SŽDC doprava organizována a provozována též podle předpisů SŽDC D40 (Předpis pro organizování drážní dopravy na tratích Liberec - Tanvald - Železný Brod, Smržovka – Josefův Důl a Tanvald - Harrachov - Harrachov st. hr.) a podle předpisu D3 (Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy). Sídlem dirigujícího dispečera podle předpisu D3 je železniční stanice Tanvald, dopravní D3 Kořenov a Harrachov nejsou obsazeny dopravním personálem.

***Poznámka 1:** V Místním pohraničním ujednání je v technickém údaji "rozhodný spád" chybný údaj 35 promile. Správná hodnota je 25 promile. Při nejbližší aktualizaci Mezinárodního pohraničního ujednání je třeba provést opravu tohoto údaje, který je rozhodný pro stanovení normativu hmotnosti vlaků.*

***Poznámka 2:** Trať na polském území je stavebně provedena pro největší dovolené zatížení na nápravu 201 kN. Hodnota 177 kN je zavedena z důvodů údržby trati.*

Na trati je maximální povolená rychlost 50 km/h. Všechny železniční přejezdy jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži, při jízdě vlaku přes přejezdy je s ohledem na způsob jejich zabezpečení a rozhledové poměry rychlost vlaku stanovena na 20 km/h. Trať je vedena v členitém horském terénu četnými oblouky, z obou stran trať téměř stoupá do nejvyššího bodu, kterým je zastávka Szklarska Poręba, Jakuszyce.

Základní provozní charakteristiky úseku Harrachov - Szklarska Poręba Górna:

Normativy*

nejvyšší traťová rychlost	50 km/h
zábřzdna vzdálenost	400 m
rozhodný spád	35 ‰
největší délka vlaku osobní přepravy	100 m
největší délka vlaku nákladní přepravy	275 m
největší dovolená hmotnost na nápravu pro dvounápravové a čtyřnápravové vozy	18,0 t (177 kN)
největší dovolená hmotnost na běžný metr vozu	6,4 t/bm (63 kN/m)
traťová třída	UIC – B2
průjezdny průřez	UIC - GC

*Aktuální (závazné) údaje jsou uvedeny v Tabulkách traťových poměrů TTP 548 C a v příslušném Dodatku 2 do Wewnętrznego rozkładu jazdy.

Zdroj: Místní pohraniční ujednání

Výškový profil tratě a navazujících úseků:

Zdroj: Pomezí Krkonoš a Jizerských hor, turistická a lyžařská mapa, nakladatelství Rosy, Mělník, 2010

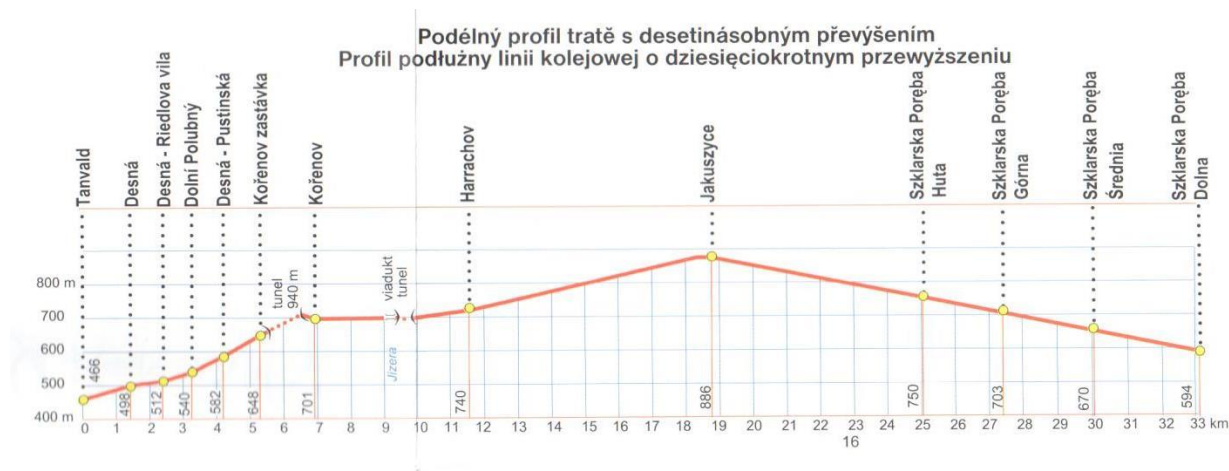
1.3.3 SOUČASNÝ ZPŮSOB ZAJIŠTĚNÍ PROVOZU PRAVIDELNÝCH OSOBNÍCH VLAKŮ

Dopravcem osobních vlaků mezi Kořenovem a Szklarskou Porębou je v českém úseku společnost GW Train Regio a.s., U Stanice 827/9, 400 03 Ústí nad Labem-Střekov. Dopravcem v polském úseku je společnost Przewozy Regionalne sp. z o.o., Wileńska 14a, 03-414 Warszawa.

Společnost Przewozy Regionalne zajišťuje v současnosti pouze administrativní úkony související s provozem na polské straně, veškerý provoz (vozidla, personál atd.) zajišťuje společnost GW Train Regio, středisko Liberecko.

Personálně provoz zajišťují kmenově 4 strojvedoucí a 2 průvodčí na hlavní pracovní poměr. Pro pokrytí sezónních výkyvů a dalších mimořádností má dopravce k dispozici další odborně způsobilé provozní pracovníky na dohodu o provedení práce. Administrativu a další související činnosti zajišťuje vedoucí střediska a administrativní pracovníce na částečný pracovní úvazek.

Dopravce nemá vlastní zázemí či kryté stání pro odstavování a údržbu vozidel. V Kořenově využívá nadzemní zásobník pro tankování motorové nafty a elektrické stojany pro dobíjení baterií vozidel. Opravy a údržba vozidel jsou prováděny externími dodavateli zpravidla přímo v Kořenově, výjimečně ve vhodných prostorech v okolí, dosud byly opravy či údržba



prováděny též v Tanvaldě, Liberci, lakování přívěsného vozu bylo provedeno v Ostroměři.

1.3.4 VOZIDLA

V letech 2010 až 2011 byla doprava na trati zajišťována motorovou jednotkou SA134, víkendové vlaky v červenci a v srpnu byly vedeny motorovým vozem řady 810 s přívěsným vozem Btax.

Od 11. 12. 2011 zajišťují veškerou dopravu motorové vozy řady 810 s přípojným vozem Btax. Společnost GW Train Regio má pro zajištění provozu na této trati v Kořenově trvale k dispozici dva motorové vozy řady 810 a jeden přívěsný vůz řady Btax, v měsících červenec a srpen bývá k dispozici další motorový vůz řady 810 zapůjčený ze střediska Karlovarsko. Vlaky jsou vedeny variantně v řazení 810 samotný (kapacita 55 míst k sezení), 810+810 (kapacita 110 míst k sezení), 810+Btax (kapacita 114 míst k sezení), 810+Btax+810 (kapacita 169 míst k sezení, možnost přepravy jízdních kol). Řazení souprav je stanovováno operativně

v závislosti na aktuální poptávce cestujících s ohledem na roční období, denní dobu, aktuální počasí, konání významných akcí v regionu, předhlášenou přepravu skupiny cestujících atd.

Dosavadní praxe ukázala, že u vozidel řady 810 (nebo jiných vozidel, kde jedno vozidlo bude mít nízkou kapacitu), je i v budoucnosti nezbytné operativní řízení provozu, zejména stanovení složení souprav, podle aktuální situace a poptávky cestujících.

Základní technické údaje vozidel a souprav vlaků:

	SA134	810	810+810	810+Btax	810+Btax+810
Hmotnost ve službě	76 t	24 t	48 t	43 t	67 t
Délka	41,7 m	14 m	28 m	28 m	42 m
Počet míst k sezení	134	55	110	114	169
Max. rychlost	120 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h
Výkon	2x360 kW	155 kW	2x155 kW	155 kW	2x155 kW
Nízkopodlažnost	ano	ne	ne	ne	ne



Motorová jednotka SA134 – zdroj:
www.zubacka.cz



Motorové vozy řady 810 – zdroj: GW Train
Regio

Vozidla SA134 nabízela dostatečnou kapacitu míst pro pokrytí sezónních výkyvů, v sezóně na nejvytíženějších byla využita i kapacita míst k stání. Na spojích a ve dnech, kdy byla poptávka nízká, bývala často velká kapacita jednotky velmi málo využita. Komfort interiéru byl cestujícími kladně hodnocen. Problémem byl technický stav vozidel při jejich nasazení a častá náhradní autobusová doprava z důvodu odstavení vozidla.

Příčinou velkého procenta náhradní autobusové dopravy v době pravidelného provozu vozidel SA134 byla kromě jejich technických specifik také skutečnost, že dopravce Przewozy Regionalne neměl k dispozici záložní vozidlo a tedy náhradní autobusová doprava byla zaváděna i při plánovaných prohlídkách a revizích motorové jednotky. Nejkritičtější situace byla v závěru roku 2011, kdy v měsících říjnu, listopadu a na začátku prosince jezdila náhradní autobusová doprava téměř stále. Neoficiálně byly za příčinu označovány údajné problémy s koly motorové jednotky způsobené častými oblouky v tomto traťovém úseku.

S časovým odstupem lze těžko se touto situací zabývat a objektivně určit příčinu, nicméně do budoucna je žádoucí, aby se podobným problémům zamezilo, a to jak nasazením vozidla

vhodné řady a konstrukce, tak i vhodně nastavenými smluvními vztahy mezi objednavateli a dopravci.

Samotná jízda po trati je turisticky velice atraktivní a v případě, že musí být nasazena náhradní autobusová doprava, je tato skutečnost velmi negativně vnímána a není výjimkou, že zákazníci tato skutečnost od cesty zcela odradí.

Přehled spolehlivosti nasazení železničních vozidel řady 810 nejlépe vystihuje podíl náhradní autobusové dopravy na celkovém výkonu zapříčiněný dopravcem, který je od srpna 2010 – prosince 2013 minimální, jak je uvedeno ve zprávě dopravce GW Train Regio a.s. o plnění Smlouvy o závazku veřejné služby za jednotlivé měsíce.

1.3.5 SPOLEHLIVOST PROVOZU S OHLEDEM NA KLIMATICKÉ PODMÍNKY

Železniční trať vede v horském terénu a vysoké nadmořské výšce (nejvyšším bodem je zastávka Jakuszyce ve výšce 886 m n. m.), v zimním období dochází v tomto území k vysokému spadu sněhu. Údržbu tratě zajišťují jednotliví vlastníci infrastruktury (SŽDC, DSDiK, PKP-PLK) každý na svém úseku. V prvních letech provozu bylo i skutečné zajištění údržby takto rozdělené, v posledních letech si jednotlivé subjekty najímají na práce dodavatelské firmy. Z hlediska provozu vlaků i organizace zimní údržby je výhodné, když celý mezistaniční úsek Harrachov-Szklarska Poręba Górna udržuje jedna dodavatelská firma. Tak tomu bylo v zimě 2013, kdy byl z důvodu dlouhodobé výluky tratě Piechowice-Szklarska Poręba Górna přeshraniční úsek odpojen od polské železniční sítě. Pro údržbu celého přeshraničního úseku byla v Kořenově k dispozici dvoucestná sněhová fréza externí společnosti. V případě, že zhoršená průjezdnost nebyla v celé trati, ale jen ve vyšších nadmořských výškách v okolí Jakuszyce, což je poměrně častý jev, nasazení tohoto vozidla oproti běžným kolejovým strojům na odklizení sněhu výrazně zkracuje čas potřebný pro výluky tratě na odklizení sněhu. Výluka je v tomto případě potřeba pouze pro samotnou práci stroje na trati, jízda na místo nasazení a zpět neovlivňuje železniční provoz.



Dvoucestná sněhová fréza v Kořenově.
Zdroj: www.zubacka.cz



Dvoucestná sněhová fréza v činnosti na trati
Harrachov - Jakuszyce. Zdroj: PDV Railway

Z dostupných ukazatelů spolehlivost provozu nejlépe vystihuje zpráva dopravce GW Train Regio a.s. o plnění Smlouvy o závazku veřejné služby za jednotlivé měsíce, ze které vyplývá skutečnost, že v měsících leden až březen bylo náhradní autobusovou dopravou v roce 2011 vedeno 3 % spojů, v roce 2012 12% spojů a v roce 2013 bylo v lednu až březnu náhradní autobusovou dopravou vedeno 1,5 % spojů.

1.3.6 TARIF A ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH, INFORMACE CESTUJÍCÍM

Od počátku provozu bylo tarifní odbavení cestujících nastaveno tak, že cestující jedoucí přes státní hranici se odbavují jízdenkami zvlášť za úsek na území ČR (podle tarifu GW Train Regio, platba možná v české i polské měně) a zvlášť za úsek na území Polska (podle tarifu Przewozy Regionalne, platba možná pouze v polské měně). Výjimku tvoří jízda do první stanice za hranicí, kam cestující mohou dojet na jízdenku platnou na státní hranici a nemusejí si tak kupovat jízdenku z tarifního bodu státní hranice do první zahraniční stanice.

V počátku provozu zajišťoval odbavení za každý úsek zvlášť personál příslušného dopravce, od 11. 12. 2011 zajišťuje odbavení cestujících pouze personál dopravce GW Train Regio a.s., avšak ke změně pravidel a principů odbavení zatím nedošlo.

Výhodnou a často využívanou možností odbavení jsou síťové jízdenky, zejména jízdenky LIBNET+ a LIBNET5+.

Všechny jízdenky lze zakoupit bez manipulační přírážky u průvodčích ve vlacích, jízdenky GW Train Regio a.s. též v osobních pokladnách GW Train Regio a Českých drah v celé ČR.

Na polské straně je ve vlaku zajištěn prodej základního jízdného a slev daných legislativou, kompletní sortiment jízdenek je možné zakoupit v osobních pokladnách v Polsku nebo u průvodčích v přípojných vnitrostátních vlacích dopravce Przewozy Regionalne.

V žádném místě nebo stanici na trati není otevřena osobní pokladna ani informační přepážka některého z dopravců. Cestující mohou získat informace z vývěsek, které jsou ve všech zastávkách, dále dopravce dodává vytištěný jízdní řád a základní tarifní informace v Kořenově do muzea ozubnicové dráhy, v Harrachově do občerstvení ve výpravní budově a ve Szklarske Porębě do dopravní kanceláře.

Ceny jízdného platné k 1. 1. 2014 jsou v následujícím přehledu:

Tarif ve vlacích (Kořenov) – Harrachov – Szklarska Poręba – stav ke dni 1.1.2014
Taryfa w pociągach (Kořenov) – Harrachov – Szklarska Poręba – stan na



V úseku Kořenov-Harrachov platí tarif IDOL.

Na území ČR platí tarif dopravce GW TrainRegio a.s..

Na území Polska platí tarif dopravce Przewozy Regionalne.

Jízdné v mezinárodních vlacích lze platit za úsek na území České republiky (dopravce GW Train Regio a.s.) v měně CZK nebo PLN, za úsek na území Polska (dopravce Przewozy Regionalne) pouze v PLN.

Nabízené slevy a smluvní podmínky jsou uvedeny na internetových stránkách dopravců, u průvodčích a jejich stručné znění je umístěno ve vozidlech.

Při jízdě ve směru z ČR do Polska platí jízdenka vydaná na státní hranici (tj. do tarifního bodu Harrachov st.hr.) až do stanice Szklarska Poręba Jakuszyce. Při jízdě ve směru z Polska do ČR platí jízdenka vydaná na státní hranici (tj. do tarifního bodu Szklarska Poręba Jakuszyce gr.p.) až do stanice Harrachov.

Na odcinku Kořenov-Harrachov obowiązuje taryfa IDOL.

Na terenie Czech obowiązuje taryfa przewoźnika GW Train Regio.

Na terenie Polski obowiązuje taryfa przewoźnika Przewozy Regionalne.

Oplat za połączenia międzynarodowe dotyczące odcinka na terenie Czech (przewoźnik GW Train Regio) można dokonywać w walucie CZK lub PLN, natomiast za odcinek znajdujący się na terenie Polski (przewoźnik Przewozy Regionalne) tylko w PLN.

Oferowane zniżki i warunki umowy znajdują się na stronach internetowych przewoźników, informacje o nich udzielane są przez konduktorów a krótki opis został umieszczony także w pojazdach.

Bilet wydany do punktu Harrachov st.hr. jest ważny przy kursie z Czech do Polski aż do stacji Szklarska Poręba Jakuszyce. Bilet wydany do punktu Jakuszyce Gr. jest ważny przy kursie z Polski do Czech aż do stacji Harrachov.

Úsek / Odcinek	Cena obvyklého jízdného / Cena dla normalnej taryfy
Kořenov – státní hranice/granica państwa <i>Při jízdě ve směru z ČR do Polska jízdenka platí až do stanice S.Poręba Jakuszyce. Przy kursie z Czech do Polski bilet jest ważny do stacji S.Poręba Jakuszyce.</i>	14,- Kč nebo/lub 2,60 PLN
Harrachov – státní hranice/granica państwa <i>Při jízdě ve směru z ČR do Polska jízdenka platí až do stanice S.Poręba Jakuszyce. Przy kursie z Czech do Polski bilet jest ważny do stacji S.Poręba Jakuszyce.</i>	11,- Kč nebo/lub 2,00 PLN
Szklarska Poręba Jakuszyce – Szklarska Poręba Górna nebo/lub Szklarska Poręba Huta	4,40 PLN
Szklarska Poręba Jakuszyce – granica państwa/státní hranice <i>Při jízdě ve směru z Polska do ČR jízdenka platí až do stanice Harrachov. Przy kursie z Polski do Czech bilet jest ważny do stacji Harrachov.</i>	4,40 PLN
Szklarska Poręba Górna nebo S.Poręba Huta – granica państwa/státní hranice <i>Při jízdě ve směru z Polska do ČR jízdenka platí až do stanice Harrachov. Przy kursie z Polski do Czech bilet jest ważny do stacji Harrachov.</i>	5,30 PLN

Cena za přepravu jízdního kola / Oplata za przewóz roweru:

- na území ČR / na terenie Czech: 15 Kč nebo/lub 2,80 PLN

- na území Polska/na terenie Polski: 7 PLN

Uznávané síťové jízdenky / Uznane bilety siecowe:

Na úseku / Na odcinku

Kořenov – Szklarska Poręba Górna

- EURO-NEISSE / EURO-NYSA / LIBNET+
- Bilet Turystyczny+ČD
- ČD - Skupinová víkendová jízdenka +Polsko
- ČD - Celodenní jízdenka +Polsko

Na úseku / Na odcinku

Kořenov – Harrachov st. hr. (Jakuszyce)

- ČD - Skupinová víkendová jízdenka
- ČD - Celodenní jízdenka
- Czechy+

Na úseku / Na odcinku

Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce Gr. (Harrachov)

- Bilet Turystyczny
- REGIOkarnet

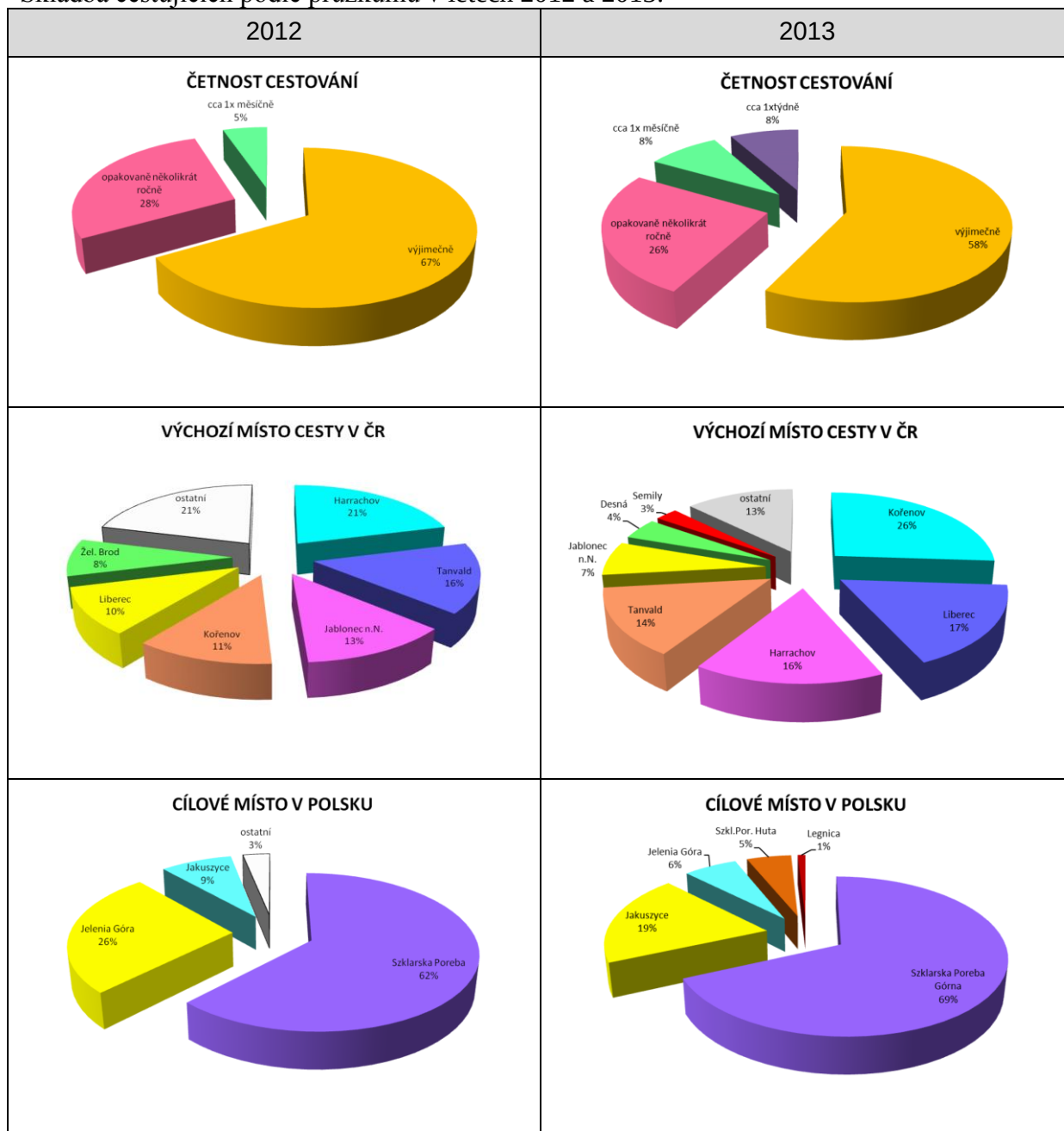
1.3.7 SKLADBA CESTUJÍCÍCH

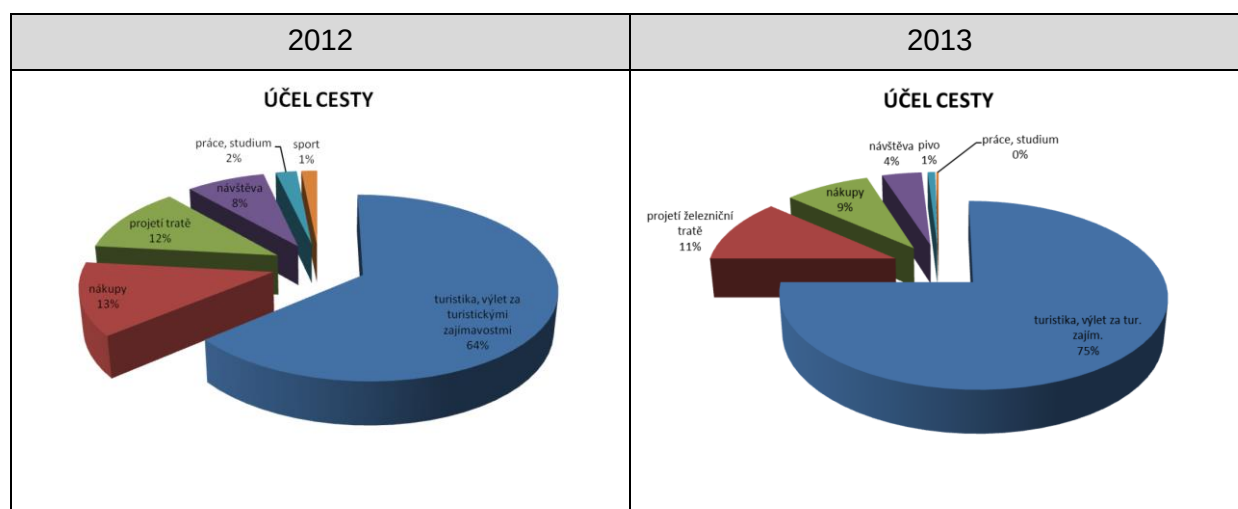


Dopravce GW Train Regio provádí každoročně průzkum spokojenosti cestujících. Od roku 2012 je součástí průzkumu spokojenosti také průzkum skladby cestujících, kteří využívají vlaky na trati Kořenov – Szklarska Poręba Górna. Průzkum je prováděn zejména u cestujících v českém úseku tratě (v českém jazyce).

Lze předpokládat, že v roce 2013 byla skladba cestujících ovlivněna dlouhodobou výlukou tratě bez náhradní autobusové dopravy v úseku Szklarska Poręba Górna – Jelenia Góra

Skladba cestujících podle průzkumů v letech 2012 a 2013:





Zdroj: průzkum spokojenosti cestujících prováděný dopravcem GW Train Regio a.s.

1.3.8 POPTÁVKA CESTUJÍCÍCH

Poptávka cestujících se vyznačuje obrovskými sezónními výkyvy. Nejsilnější je letní období, zejména měsíc srpen. Oproti slabým mimosezónním měsícům je významná i zimní sezóna (leden až březen). Zcela specifický je přelom měsíců dubna a května, kdy s ohledem na státní svátky v Polsku ve dnech 1. 5. a 3. 5. bývá každoročně v tomto období velmi výrazný výkyv poptávky směrem nahoru oproti dnům před a po tomto období.

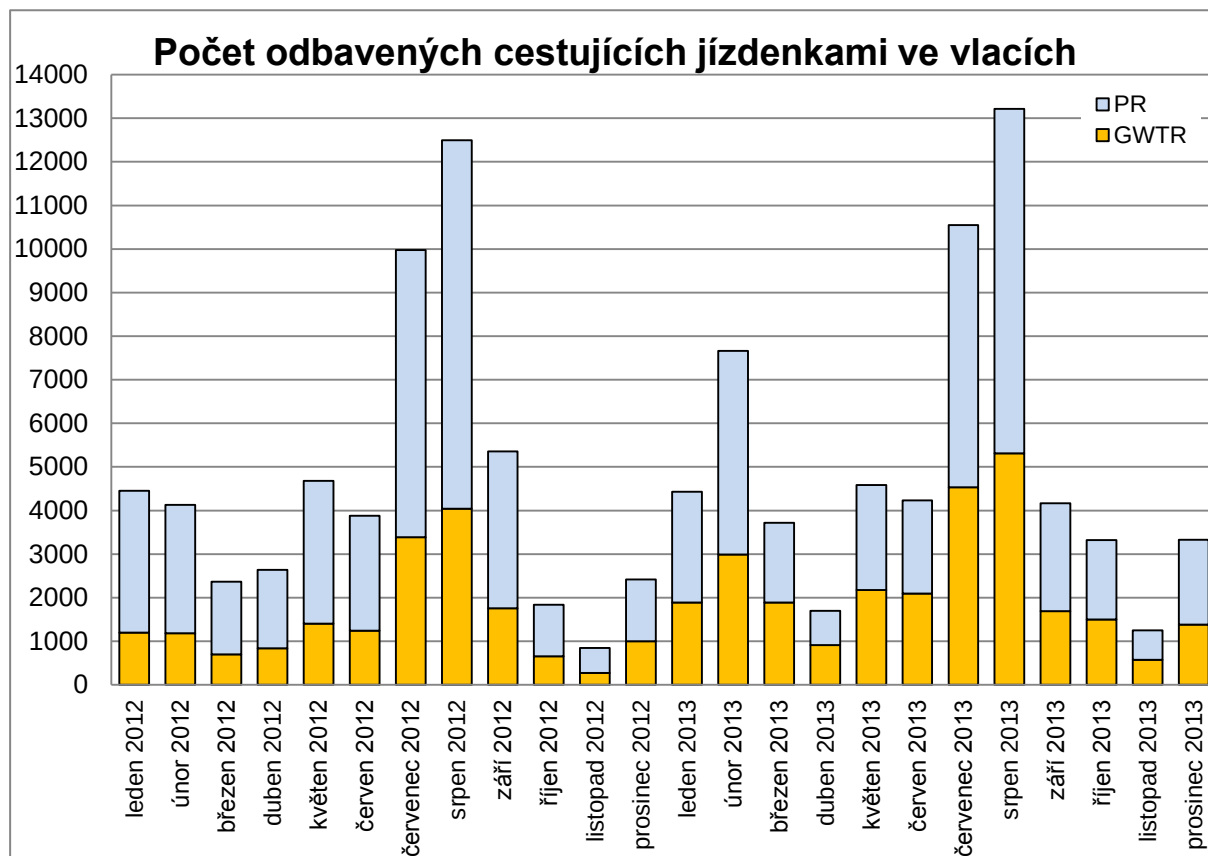
Následující přehled shrnuje počty odbavených cestujících průvodčími po jednotlivých měsících (za období, kdy odbavení provádí personál GW Train Regio). Počet odbavených cestujících ve vlacích není přesným počtem přepravených cestujících. Cestující jedoucí přes státní hranici dále než do první zahraniční stanice byli odbaveni dvěma jízdenkami, naproti tomu cestující s jízdenkami zakoupenými v osobních pokladnách, přípojných vlacích nebo cestující se síťovými jízdenkami v tomto počtu nejsou zahrnuti.

Počet odbavených cestujících jízdenkami ve vlacích:

Období	Jízdenky GWTR	Jízdenky PR	Období	Jízdenky GWTR	Jízdenky PR
leden 2012	1197	3258	leden 2013	1890	2542
únor 2012	1187	2943	únor 2013	2991	4671
březen 2012	698	1669	březen 2013	1893	1825
duben 2012	839	1796	duben 2013	915	780
květen 2012	1406	3272	květen 2013	2177	2410
červen 2012	1243	2638	červen 2013	2096	2139
červenec 2012	3388	6586	červenec 2013	4536	6014
srpen 2012	4039	8459	srpen 2013	5315	7903
září 2012	1760	3599	září 2013	1689	2481
říjen 2012	653	1186	říjen 2013	1498	1823
listopad 2012	271	579	listopad 2013	573	676

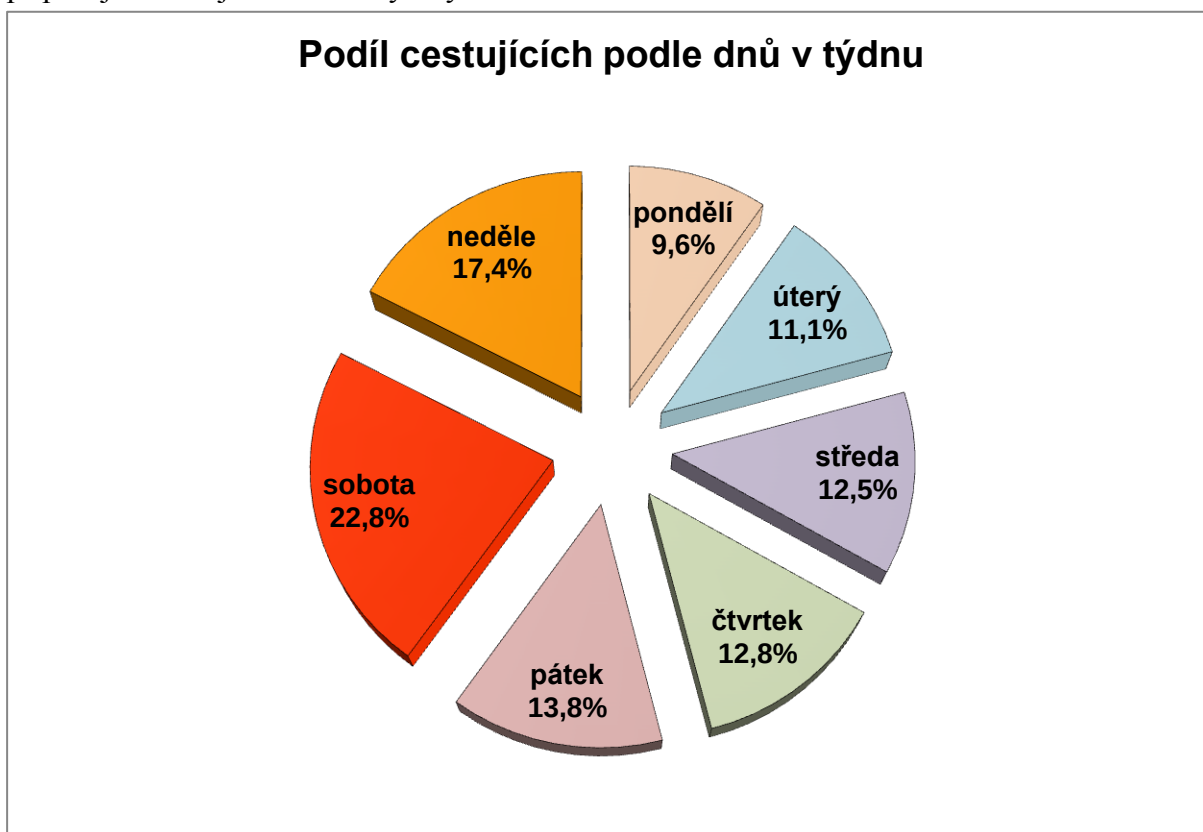
prosinec 2012	1003	1413	prosinec 2013	1385	1945
---------------	------	------	---------------	------	------

Zdroj: Zprávy dopravce GW Train Regio a.s. o plnění Smlouvy o závazku veřejné služby za jednotlivé měsíce



Zdroj: Zprávy dopravce GW Train Regio a.s. o plnění Smlouvy o závazku veřejné služby za jednotlivé měsíce

Z celkových počtů cestujících odbavených průvodčími vyplývá i podíl cestujících připadajících na jednotlivé dny v týdnu:



Zdroj: data z přenosných osobních pokladen GW Train Regio a.s.

1.3.9 VYUŽITÍ MIMOŘÁDNÝCH VLAKŮ

Na trati byly v uplynulém období vedeny mimořádné vlaky při příležitosti významných sportovních akcí v Jakuszycích (světový pohár v klasickém lyžování, Bieg piastów) nebo v Harrachově (lety na lyžích).

Většinou byla doprava při těchto akcích řešena tak, že pravidelné vlaky GW Train Regio / Przewozy Regionalne byly nahrazeny náhradní autobusovou dopravou a pro návštěvníky akcí byly určeny zvláštní vlaky dopravce Koleje Dolnoslaskie. Vytížení zvláštních vlaků bylo velmi proměnlivé v závislosti na významu akce, počasí a dalších faktorech.

Dopravce GW Train Regio (ve spolupráci dopravcem Przewozy Regionalne) zajišťoval posílení vlaků a vedení zvláštních vlaků při příležitosti konání MS v letech na lyžích v Harrachově v březnu 2014. Ve dnech, kdy se předpokládala nejvyšší poptávka, byly vlaky vedeny pětivozovými soupravami (810+Btax+810+Btax+810): Některé spoje byly vedeny pouze mezi stanicí Szklarska Poręba Górna a zastávkou Jakuszyce (odkud byla zajištěna kyvadlová autobusová doprava do centra Harrachova), při vedení spojů jen v tomto úseku jezdily vlaky ve čtyřicetiminutovém intervalu. Provozní praxe ukázala, že takový model dopravy je z technického a technologického pohledu realizovatelný. Poptávka cestujících nebyla vysoká vzhledem k nepříznivému počasí a ke zrušení programu závodů.

Kromě významných hromadných akcí byly na trati zavedeny mimořádné vlaky vedené historickými soupravami a parní lokomotivou při 110. výročí železniční tratě v roce 2012. O tyto vlaky spolu s doprovodným programem byl ze strany veřejnosti obrovský zájem, konání těchto akcí i v budoucnu bude velmi dobře doplňovat provoz pravidelných vlaků a propagovat železniční dopravu.

2 PRACOVNÍ ČÁST

Skupina expertů se v rámci plnění projektu sešla ke třem jednodenním workshopům a jednomu dvoudennímu workshopu v Hejnicích. K jednotlivým jednáním byli přizváni i odborní pracovníci společností, které zajišťují provoz dráhy nebo dopravní spojení. Předmětem workshopů bylo podrobné diskutování jednotlivých oblastí provozu. Z každého setkání byl udělán podrobný zápis, který byl přeložen do Polštiny. Nejdůležitější výstupy jsou shrnutím kapitoly Pracovní část.

2.1 SMLUVNÍ UJEDNÁNÍ

Expertní skupina, která se zabývá smluvními ustanoveními, je složena z odborných pracovníků jednotlivých organizací a společností, odbor dopravy KÚLK, KORID LK spol. s r.o., a UMWD.

2.1.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO SMLUVNÍHO ŘEŠENÍ

Dne 29. června 2010 uzavřel Liberecký kraj coby objednatel veřejných služeb s dopravcem VIAMONT a.s. (nyní GW Train Regio a.s.). Smlouvu o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Libereckého kraje na vymezené výkony na železniční trati číslo 036 v úseku Kořenov – Harrachov – státní hranice č. OLP/1325/2010 (VIA/SOS/3100/10/025).

Původně byl termín zahájení provozu stanoven na 1. července 2010. Dopravce má smluvní povinnost uzavřít s dopravcem na polské straně Smlouvu o spolupráci v přeshraniční osobní kolejové dopravě na hraničním přechodu Harrachov – Jakuszyce při zajišťování drážní osobní dopravy v úseku Kořenov - Harrachov - Jakuszyce – Szklarska Poręba – Jelenia Góra. Smlouva obsahuje dočasné ustanovení, že pokud nebude mít dopravce k zahájení provozu vozidlo požadovaných kvalit, je oprávněn nasadit vozidlo nižší kvality s tím, že požadované vozidlo bude nasazeno nejpozději k JŘ 2010/2011 a vlaky vedené vozidlem nižší kvality nebudou vedeny jako přímé v úseku Kořenov – Jelenia Góra (dále „JG“), ale pouze do stanice Szklarska Poręba Górná (dále „SPG“). Tento stav trvá dosud a zachován bude minimálně do prosincové změny jízdního řádu v roce 2015, kdy na české straně končí základní část smlouvy se současným dopravcem.

2.1.2 LEGISLATIVA

2.1.2.1 ČESKÁ REPUBLIKA

Smlouva je uzavřena přímým zadáním v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, vyhláškou 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy a nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

2.1.2.2 POLSKÁ REPUBLIKA

V současné době je uzavřená 3-letá rámcová smlouva s dopravcem Przewozy Regionalne Sp. z o.o., jejíž platnost končí 31. 12. 2014, dále je uzavírána každý rok upřesňující smlouva řešící především financování. V současné době se připravuje rámcová smlouva pro další 3-leté období 2015-2017. Větší délka smlouvy by byl problém, bez ohledu na zvyklosti v unijních evropských předpisech.

2.1.3 ÚČEL SMLOUVY

Slouží k zajištění veřejné regionální drážní osobní dopravy v rámci zajištění základní dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby na části železniční tratě číslo 036 v úseku Kořenov – Harrachov – státní hranice jako součást přímých vlaků Kořenov – JG, jež je na polské straně zajišťována dopravcem Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Dolnośląski Zakład Przewozów Regionalnych na základě smlouvy s Ministerstwem Infrastruktury ve Warszawě. K zajištění potřeb mobility obyvatel a návštěvníků tohoto regionu a k zajištění trvale udržitelného rozvoje daného území a dostatečné dopravní obsluhy také z pohledu sociálního, ekologicko-politického a z pohledu plánování velkých územních celků má být na výše uvedeném úseku železniční tratě zajištěna atraktivní veřejná regionální osobní drážní doprava.

2.1.4 ZMĚNY SMLOUVY

Smlouva pro Českou republiku má v současnosti 5 změn, které zejména reagují na podmínky provozu. V polské připravované rámcové smlouvě pro období 2015-2017 lze nadále zachovat ustanovení, že český dopravce není specifikován a díky tomu bude snadno možné, že od prosincové změny 2015 se spolupracujícím českým dopravcem mohou stát České dráhy, a.s., vč. poskytnutí schválených vozidel, případně personálu pro polský úsek. Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Dolnośląski Zakład Przewozów Regionalnych by se staly na polském úseku výkonným nebo navazujícím dopravcem pro České dráhy, a. s.

Smlouva zahrnuje i opční právo od změny JŘ v prosinci 2015 do změny JŘ v prosinci 2019 s tím, že rozhodnutí o využití opčního práva bude oznámeno dopravci nejpozději 10 měsíců před koncem platnosti smlouvy (tedy cca na začátku měsíce února 2015).

2.1.5 OBJEDNANÉ VÝKONY

2.1.5.1 ČESKÁ REPUBLIKA

- a) Vlaky veřejné osobní regionální dopravy na železniční trati číslo 036 v úseku Kořenov - Harrachov - státní hranice;
- b) Rozsah objednaného výkonu je každoročně vymezen dodatkem ke smlouvě, který je uzavírán pro následující kalendářní rok; rozsah objednávky je projednáván a odsouhlasen polským objednatelem – UMWD (Úřad maršálovský vojvodství dolnoslezského);
- c) Změna rozsahu objednaného dopravního výkonu se může v období platnosti jízdního řádu odchýlit o maximálně 20 % dle smlouvy bez navýšení provozní potřeby vozidel, a to za cenu dodatečného dopravního výkonu (výrazně nižší než základní smlouva);
- d) V případě větších změn objednávky nad 20 % či navýšení potřeby vozidel je kompenzace navýšena o oprávněné dodatečné uplatněné náklady;

- e) Meziroční změny mají být co nejmenší a jsou uskutečňovány v souladu s polskou stranou.

2.1.5.2 POLSKO

- a) Vlaky veřejné osobní regionální dopravy na železniční trati číslo 251 v úseku SPG – státní hranice;
- b) Rozsah objednaného výkonu je každoročně vymezen upřesňující smlouvou (s vazbou na rámcovou 3-letou smlouvu).

2.1.6 KVALITA POSKYTOVANÝCH DOPRAVNÍCH SLUŽEB

2.1.6.1 ČESKÁ REPUBLIKA

- a) Požadavky na kvalitu vozidel jsou ve smlouvě definovány, ale na výkony jsou nasazována vozidla nižší kvality, než byl záměr objednatele;
- b) Závazek spolehlivosti nasazení vozidel minimálně 98 % za období platnosti JŘ a 96 % za kalendářní měsíc;
- c) Závazek přesnosti poskytovaných služeb minimálně 94 % za období platnosti JŘ a 90 % za kalendářní měsíc;
- d) Závazek dodržování sledovaných přípojných vazeb v železniční stanici Kořenov min. 96 % za období platnosti JŘ a 92% za kalendářní měsíc.

2.1.6.2 POLSKO

- a) Požadavky na kvalitu vozidel jsou ve smlouvě definovány, vozidla ale musí splnit podmínky pro provoz v Polsku (musí je akceptovat drážní úřad UTK);
- b) Ve smlouvě jsou uvedeny sankce za zpoždění a za případné nedodržení stanoveného řazení souprav.

2.1.7 VÝŠE KOMPENZACE

2.1.7.1 ČESKÁ REPUBLIKA

- a) Výše určena dle objemu výkonů a jednotkové ceny dopravního výkonu. Objem výkonů a cena dopravního výkonu pro aktuální kalendářní rok je stanoven formou dodatku ke smlouvě;
- b) Nárok smluvních stran na úpravu ceny dopravního výkonu - je upravována na základě indexů ČSÚ se zohledněním daňových změn, výše poplatku za dopravní cestu, změny organizace obsluhy území objednatelem či pokud neproběhne úprava tarifu v návaznosti na inflaci;
- c) Čtvrtletní platba kompenzace (1/4 roční částky) „předem“. Výnosy jsou příjmem dopravce a náleží mu (princip „netto“ smlouvy).

2.1.7.2 POLSKO

- d) UMWD hradí kompenzaci dopravci PR (ta je zveřejnitelná), dopravci GW TR platí smluvní odměnu (bez poplatku za dopravní cestu), jejíž výše je obchodní záležitostí mezi dopravci a je neveřejná.

2.1.8 TARIF

2.1.8.1 ČESKÁ REPUBLIKA

- a) Tarif předepisuje objednatel. Jako řádný platí Tarif IDOL, mimo území IDOL a ve zvláštních případech odsouhlasených objednatelem je možný vlastní tarif dopravce;
- b) Dopravce je povinen akceptovat jízdní doklady všech ostatních dopravců provozujících osobní drážní dopravu v režimu smlouvy o ZVS/VSvPC za předpokladu, že bude uzavřena smlouva o vyrovnání tržeb, jinak povinnost odbavení při přestupu bez přírážky.

2.1.8.2 POLSKO

- a) Dopravce akceptuje tarif PR, tak jak si ho PR nárokují.

2.1.9 DOBA PLNĚNÍ

2.1.9.1 ČESKÁ REPUBLIKA

- a) Od zahájení provozu (nejdříve ode dne 1. 7. 2010, dodatkem ke smlouvě upraveno na termín 28. 8. 2010) do změny JŘ v prosinci 2015;
- b) Opční právo od změny JŘ v prosinci 2015 do změny JŘ v prosinci 2019 s tím, že rozhodnutí o využití opčního práva bude oznámeno dopravci nejpozději 10 měsíců před koncem platnosti smlouvy (tedy cca na začátku měsíce února 2015).

2.1.9.2 POLSKO

- a) V současné době platí rámcová smlouva 2012-2014, připravuje se nová pro období 2015-2017 (viz výše).

Rozsah objednávky výkonů a výše kompenzace v ČR a Polsku				
Období	Rozsah objednaných výkonů (vlkm)	Kompenzace (Kč)	Cena dopravního výkonu (Kč/vlkm)	Cena dodatečného dopravního výkonu (Kč/vlkm)
ČESKÁ REPUBLIKA				
Předpoklad zahájení provozu k 1. 7. 2010 (původní kalkulace od 1. 7. 2010 do 31. 12. 2010)	10 614	2 097 322	197,60	96,82
Zahájení provozu k 28. 8. 2010 (kalkulace pro období od 28. 8. 2010 do 31. 12. 2010)	4 496	1 269 868	282,44	141,22

Rozsah objednávky výkonů a výše kompenzace v ČR a Polsku				
2010)				
Od 1. 1. 2011 do 31. 12. 2011	10 684	3 292 259	308,15	98,80
Od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2012	6 650	1 743 809	262,21	103,00
Od 1. 1. 2013 do 31. 12. 2013	14 431	3 345 045	231,79	98,50
Od 1. 1. 2014 do 31. 12. 2014	14 871	3 384 473	227,59	94,60
POLSKO				
Období	Rozsah objednaných výkonů (vlkm)	Kompenza ce (Zl)	Cena dopravní ho výkonu (Zl/vlkm)	Cena dodatečné ho dopravníh o výkonu (Zl/vlkm)
Předpoklad zahájení provozu k 1. 7. 2010 (původní kalkulace od 1. 7. 2010 do 31. 12. 2010)				
Zahájení provozu k 28. 8. 2010 (kalkulace pro období od 28. 8. 2010 do 31. 12. 2010)				
Od 1. 1. 2011 do 31. 12. 2011				
Od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2012				
Od 1. 1. 2013 do 31. 12. 2013				
Od 1. 1. 2014 do 31. 12. 2014				

2.1.10 NÁVRH BUDOUCÍHO SMLUVNÍHO ŘEŠENÍ, DEFINICE PODMÍNEK

2.1.10.1 ČESKÁ REPUBLIKA

- a) Zachovat současný stav – využití opce dle smlouvy s GW Train Regio a.s.;
 - i. Nejsnazší, neumožňuje ale zavedení přímých vlaků Liberec – SPG;
 - ii. Otázka délky prodloužení smlouvy – vhodné sladit s polskou stranou (do konce r. 2017);
 - iii. Nutno rozhodnout pokud možno již do konce r. 2014.
- b) Vozbu přeshraničních vlaků převezmou od 13. 12. 2015 České dráhy, a.s. (ČD);
 - i. Řeší společný zájem LK a WD o přímé vlaky Liberec – SPG;
 - ii. Nutno dořešit smluvně – nejnáze se jeví dodatkem smlouvy o JHŽ (přibude úsek Harrachov – Harrachov, st. hr. na lince L1), pokud možno do konce r. 2014;
 - iii. ČD musí zajistit ve spolupráci s PR schválení vozidel ř. 840 pro provoz v úseku Harrachov, st. hr. – SPG (homologace u polského drážního úřadu – UTK), podle všeho nestačí jen zavedení do systému manažera infrastruktury (které již aktuálně proběhlo);
 - iv. ČD musí mít k dispozici a být schopny nasadit dostatek provozuschopných vozidel ř. 840 i pro pokrytí zvýšené poptávky po přepravě v závislosti na sezónním období,

svátcích a „prodloužených víkendech“ v ČR nebo v Polsku a aktuálním počasí (je nepřipustné, aby na úsek Harrachov – Szklarska Poręba byla aplikována stávající praxe častého zkracování souprav ČD na lince L1 vedoucí k přeplňování vlaků, někdy nepobránění všech cestujících a způsobující negativní vnímání železniční dopravy ze strany veřejnosti)

- v. ČD musí zajistit renotifikaci možnosti provozování vozidel ř. 840 (pořízených s dotační podporou fondů EU) i na úsek mimo území NUTS II Severovýchod, tj. úsek Harrachov, st. hr. – SPG;
- vi. ČD musí dojednat s PR obchodní podmínky spolupráce v úseku Harrachov, st. hr. – SPG, kde pojedou vozidla ČD s personálem ČD (vč. odbavení cestujících) pod licenci drážního dopravce PR. Bude záviset i na tom, zda budou nutná dodatečná vozidla;
- vii. UMWD zohlední do rámcové smlouvy s PR pro období 2015-2017 možnost změny českého spolupracujícího dopravce (nebude konkrétně uváděn);
- viii. Prodloužení současné smlouvy o spolupráci LK a WD – místo do r. 2019 (kdy končí „udržitelnost“) až do r. 2026 (kdy končí smlouva ČD na výkony Jizerskohorské železnice), zároveň v rámci úpravy této smlouvy řešit požadavek na garanci výkonů v rámci veřejných služeb pro vozidla pořízená s pomocí dotačního programu EU (ROP).

2.1.10.2 POLSKO

- a) Zachovat současný stav – spolupráce PR s GW Train Regio a.s.;
 - i. Polské straně nevyhovuje nemožnost přímých vlaků SPG – Liberec, obtížná obhajoba poskytování dotační podpory když jde nyní o tak krátkou relaci (jen SPG – Harrachov).
- b) **Roli spolupracujícího českého dopravce převezmou od 13. 12. 2015 ČD;**
 - i. Polská strana návrh vítá (s ohledem na přímé vlaky SPG – Liberec) a akceptuje, pokud nebude vůči UMWD uplatněn vyšší nárok na dotační podporu ze strany PR;
 - ii. UMWD zohlední do rámcové smlouvy s PR pro období 2015-2017 možnost změny českého spolupracujícího dopravce (nebude konkrétně specifikován);
 - iii. Dořešit otázku odbavení cestujících ve vlacích ČD na polském území – odbavení i dle polského vnitrostátního tarifu (Jakuszyce – SPG), v PLN, komunikace v polštině, otázka SW v pokladnách (POP), účetnictví...

2.2 TARIFNÍ USTANOVENÍ

Tarifní expertní skupina pracovala ve složení Andrzej Piech - Przewozy Regionalne, Stanisław Leśiak – GWTR, Jaroslav Kadlec – KORID LK. Výsledkem jednání je návrh, který by mohl začít platit již 1. 1. 2015.

2.2.1.1 NÁVRH RELAČNÍHO JÍZDNÉHO

Zavedení přeshraniční jízdenky s termínem 1. 1. 2015, nové zásady tarifního odbavení budou uvedeny ve smlouvě mezi dopravci GWTR a PR. Navrhované relační jízdné Kořenov – Harrachov - Szklarska Poręba Górna:

Relace	Základní jízdné		Jízdné pro děti 6-15 let	
	CZK	PLN	CZK	PLN
Harrachov - Jakuszyce	20,- Kč	3,00 PLN	10,- Kč	1,50 PLN
Harrachov - Szklarska Poręba (Górna nebo Huta)	40,- Kč	6,00 PLN	20,- Kč	3,00 PLN
Kořenov - Jakuszyce	30,- Kč	4,50 PLN	15,- Kč	2,25 PLN
Kořenov - Szklarska Poręba (Górna nebo Huta)	50,- Kč	7,50 PLN	25,- Kč	3,75 PLN

- Náklady za naprogramování tarifních změn (podle nabídky ODP-software z roku 2013 do 200.000,- CZK) budou rozpuštěny do nákladů za vlakový kilometr na území PL a ČR poměrem pro PR a LK;
- Přeshraniční jízdenka bude v první fázi zavedena ve 4 relacích mezi tarifními body SPG – Kořenov;
- Rozsah dnes uznávaných síťových dokladů (např. LibNet+, Bileturystyczny+Czechy, Skupinová víkendová jízdenka+Polsko, ...) bude zachován;
- Hranice věku pro děti (zdarma /se slevou 100% 0 do 6 let; 50% 6 do 15 let). Dětem do 6 let budou vydávány jízdenky s nulovou hodnotou;
- Možnost odbavení do a z tarifního bodu státní hranice vždy za vnitrostátní jízdné bude zachována (pro případ kombinace některých druhů slev nebo bezplatné přepravy v jedné ze zemí) za podmínky, že cestující bude muset mít platný jízdní doklad vždy pro celou cestu, tj. i pro úsek ze státní hranice do první stanice;
- Podíly z jízdného mezi dopravce – stanovení podílů, bez dalších provizí v závislosti na prodejci;
- Měna uvedené ceny jízdenky – ve směru PL -> ČR měna PLN (prodej možný PLN i CZK, funkce směnární prodejního zařízení); ve směru ČR -> PL měna CZK (prodej možný CZK i PLN). Problém u zpátečních jízdenek – možnosti jsou:

- i. Přistoupit na uvedení měny a podílování v měně podle směru TAM;
- ii. Přistoupit na uvedení měny podle směru TAM a v backoffice zajistit podílování podle zásad jednosměrných jízdenek (zpáteční jízdenky by se rozpadaly do dvou samostatných záznamů v sestavách);
- iii. při volbě zpáteční přeshraniční jízdenky by byly vytištěny dvě jednosměrné jízdenky;
- h) Odbavení kol zůstane dle stávajících pravidel (odbavení na st. hr. platí do první stanice za hranicí, vybrané tržby náleží dopravci, z jehož dopravního území bylo odbaveno);
- i) Kurz měn pro podíly z jízdného mezi dopravci bude brán dnem vystavení faktury po uplynulém období;
- j) Vyřešení detailů k zavedení tarifních změn k přeshraniční jízdence je nutné z technických důvodů naprogramování do 31. 10. 2014. Rozhodnutí o cenách jednotlivých relací přeshraniční jízdenky, základní tarifní zásady odbavení a podíly mezi dopravci za jednotlivé relace je nutné dořešit do 30. 6. 2014;
- k) GWTR navrhne a předloží PR změny v textu smlouvy mezi dopravci;
- l) PR musí zjistit, kdo za polskou stranu bude vydávat konečné stanovisko a rozhodnutí o parametrech přeshraniční jízdenky (Odzial Wrocław PR, centrála PR ve Warszawie či UMWD). Zásadní rozpor nastavení výše cen jednotlivých relací přeshraničních jízdenek je pouze pro nejkratší úsek Harrachov – Szkl. Poręba Jakuszyce (návrh PR 5,40 PLN/ 34,- CZK, návrh KORID LK 3,- PLN/ 20,- CZK). Je nutné jej řešit, neboť dle názoru KORID LK by vysoká hladina jízdného v této relaci mohla znamenat značný odliv cestujících;
- m) PR deklarují, že do 10. 06. 2014 zajistí stanoviska k výše uvedeným bodům.

2.2.1.2 REALIZACE TARIFNÍCH ZMĚN

Stanovisko PR k výše navrhovaným změnám je takové, že změny by byly po dořešení technických záležitostí realizovatelné. Problémem je výše nákladů na úpravu odbavovacích zařízení v situaci, kdy není rozhodnuto o budoucnosti a o spolupracujícím dopravci od prosince 2015. Bylo by neúčelné vynaložit náklady na úpravu software od 1.1.2015 v době, kdy není jasné, kdo bude dopravcem v ČR a zda by tento model pokračoval i v roce 2016.

Z výše uvedeného důvodu byl termín uvažované tarifní změny odložen na termín změny jízdních řádů v prosinci 2015, případně na 1.1.2016.

2.3 JÍZDNÍ ŘÁDY

Pracovní skupina „Jízdní řády“ pracovala ve složení: Otto Pospíšil, Pavel Blažek, Václav Gebouský (všichni KORID LK), Viktor Liška (odbor dopravy KÚ LK) Pavel Jaško (GWTR), Krzysztof Bańkowski (UMWD). Výstupem činnosti pracovní skupiny je popis stávajícího stavu, návrhová část pro období od r. 2016 a podmínky, za kterých je možné navržených cílů dosáhnout.

2.3.1 STÁVAJÍCÍ STAV

V době zpracování projektu je v platnosti GVD 2013/14, ve kterém je relace Liberec – Szklarska Poręba Górna rozdělena na úsek Liberec – Kořenov (Harrachov)¹ a úsek Kořenov (Harrachov) – Szklarska Poręba Górna. Neexistuje tedy nabídka přímého spojení z Liberce do Szklarske Poręby.

Koncepce dopravy se odvíjí od možností infrastruktury. Na trati 036 v úseku Liberec – Tanvald – Harrachov je možné vlaky provozovat v intervalu 40 minut (a jeho násobcích). Dále vzhledem k technologii v úseku Tanvald – Harrachov (vč. technologie stanic) nejsou vedeny v GVD 2013/14 vlaky v pravidelných intervalech. Přesto je možné navazovat vlaky Kořenov (Harrachov) – Szklarska Poręba v přibližně 2-hodinovém intervalu (v provozu je 6 párů vlaků, z čehož 3 páry jsou celoroční a 3 páry sezónní).

Liberecký kraj počítá s tím, že v letech 2014 a 2015 proběhne na trati 036 rekonstrukce, která umožní provoz vlaků v úseku Liberec – Tanvald v intervalu 30 minut (a jeho násobcích) a v úseku Tanvald – Harrachov v intervalu 60 minut (a v jeho násobcích).

V dalších podkapitolách jsou rozpracovány varianty konstrukce GVD s ohledem na připravovanou rekonstrukci trati 036.

2.3.2 MOŽNOSTI KONSTRUKCE JÍZDNÍHO ŘÁDU

V rámci připravovaných variant je cílem maximálně zohlednit požadavek přímého spojení z Liberce do Szklarske Poręby:

- a) Přímé vlaky Jizerskohorské železnice (JHŽ) v základním intervalu konstrukce GVD 2-hod.²;
- b) První vlak z Liberce a poslední do Liberce přímý, ostatní přestup v Harrachově;
- c) Varianta s přestupem mezi všemi vlaky:
 - i. přestup v Tanvaldu;
 - ii. přestup v Kořenově;
 - iii. přestup v Harrachově;

Stručný popis variant:

ad a)

Přínosem je odstranění přestupů v Kořenově, resp. Harrachově. Je však nutné vyřešit problematiku spojenou s povolením vozidel JHŽ pro provoz v Polsku. Dále je nutné důkladně prověřit dopad na zvýšenou potřebu těchto vozidel v rámci JHŽ. Předpokladem pro tuto variantu je vybudování výhybny v Harrachově.

ad b)

¹ úsek je součástí Jizerskohorské železnice (JHŽ), dopravce České dráhy, a.s. provozují dopravu v tomto úseku na základě výběrového řízení

² neřešena omezení jízdy vlaku

Tato varianta vychází z technologie var. a), ale omezuje benefit v podobě přímého spojení během celého dne. Její využití lze zvážit v případě, že nebude vybudována výhybna v Harrachově.

ad c)

Jedná se o variantu, která ve všech podobách nepřináší původně požadovaný efekt přímého spojení z Liberce. Podvarianty c)ii a c)iii jsou kopií stávajícího stavu. Podvarianta c)i přináší zatráktivnění přeshraničních osobních vlaků pro cestující z Tanvaldska a z relací ve směru od Železného Brodu (a navazujících dálkových relací z Prahy, Pardubic, atd.) ale naopak zhoršuje nabídku dopravy z Liberce a Jablonce n/N do Desné a Harrachova (v této relaci by byl u některých spojů nutný přestup v Tanvaldě). Výhodou podvarianty c)i by bylo omezení přenášení nepravidelností mezi úsekem tratě 036 s hustou příměstskou dopravou (kde lze očekávat s ohledem na vysoké využití propustnosti tratě a minimum rezerv velké provozní nepravidelnosti) a úsekem Tanvald – Szklarska Poręba Górna. Další výhodou této podvarianty spočívající v prodloužení vozebního ramene ve směru z Polska by byla snazší obhajoba poskytování dotační podpory na posléze straně (viz kap. 2.1.10.2 tohoto dokumentu).

Po úpravě jízdních řádů na trati Liberec - Tanvald do intervalu 30 / 60 minut technologicky vychází obraty souprav (přestupy mezi vlaky) v modelu připravovaném KORID LK do stanic Tanvald, Harrachov a SPG. Do stanice Kořenov vychází obraty vlaků při stávajícím intervalu 40 / 120 minut.

2.3.3 NÁVRH JŘ

Potenciál ke zvýšení atraktivity tratě pro cestující.

Důvodem pro hledání přímého spojení je snaha o co nejvyšší komfort pro uživatele při cestách z Polska (Wroclaw, Jelenia Góra) do Jakuszyce a dále k hlavním cílům v Čechách (Harrachov, Liberec, Praha). Obdobně z České strany je zájem o spojení z Prahy, Turnova, Semil, Hradce Králové a zejména z Liberce a Jablonce nad Nisou do Kořenova, Harrachova, Jakuszyce, Szklarske Poręby a dále do polského vnitrozemí s co nejnižším počtem přestupů. Hlavní poptávku cestujících na trati Harrachov - SPG je možné pro názornost přiřadit k několika typickým relacím:

- a) Jelenia Góra – Jakuszyce;
- b) Jelenia Góra - Liberec / Praha;
- c) SPG – Harrachov;
- d) Liberec / Praha – Jakuszyce.

Pro tyto relace se objednatelé snaží minimalizovat počet přestupů. Největší potenciál přeshraniční železniční trati obecně spočívá v dopravě cestujících ze sídelních oblastí (Praha, Liberec, Jablonec n. N., Wroclaw, Jelenia Góra) k turistickým nástupním místům ve Szklarske Porębě, Jakuszycích a Harrachově. Nejvyšší marketingovou atraktivitu by měla nabídka spojení "na hory" vlakem a zpět výletem pěšky, s jízdním kolem nebo na běžkách. Pro prezentaci této nabídky je třeba omezit přestupy cestujících se zavazadly mezi vlaky jednu stanicí před cílem cesty.

Nezanedbatelnou příležitost tvoří přeprava zde ubytovaných výletníků mezi Szklarskou Porębou a Harrachovem. Právě pro tuto cílovou skupinu by byla velmi atraktivní nabídka historických vlaků.

Jednorázové hromadné akce

S ohledem na pravidelné konání hromadných akcí ve sportovních areálech Jakuszyce a Harrachov je zřejmé, že mimo pravidelný provoz musí být s velkou kapacitou řešena doprava právě pro účastníky a diváky těchto jednotlivých akcí. Jedná se o samostatnou problematiku. S předstihem je třeba definovat legislativní rámce pro zvláštní způsob provozu a organizace dopravy. Příkladně je nutné z pohledu řízení provozu na dráze umožnit kyvadlový provoz kapacitních vlaků z obou stran trati do zastávky Jakuszyce (trať by při provozu v tomto režimu byla rozdělena na dva nezávislé úseky).

Dostatečnou kapacitu vlakové soupravy pro jednorázové hromadné akce lze v principu dosáhnout následujícími způsoby:

- a) Sestavení vlaků z více vozidel, které jsou do provozu běžně nasazovány, tzn. jejich stažení z jiných výkonů a tam omezení kapacity nebo nasazení jiných souprav. Výhodou je použití vozidel určených pro provoz na trati po legislativní i technické stránce;
- b) Nasazení jiných souprav na mimořádné a pravidelné vlaky na trati. Příkladně se může jednat o nasazení klasické soupravy s lokomotivou nezávislé trakce. Toto řešení je relativně jednoduše realizovatelné ve vnitrostátní dopravě na polském území, kde není nutné řešit legislativní obtíže při překročení státní hranice a technické obtíže při provozu na ozubnicovém úseku Tanvald - Kořenov. Klasické soupravy by bylo možné za určitých podmínek (vozy RIC) provozovat s výměnou hnacího vozidla i v České republice. Pravděpodobnější je jejich použití pro kyvadlový provoz v Polsku a pokrytí úseku Harrachov - Jakuszyce soupravami složenými z běžně nasazovaných českých vozů;

Poptávka po přepravě je na trati Jelenia Góra - Harrachov - Tanvald velmi nepravidelná. Je ovlivněna sezónností i aktuálním počasím. Významné přepravní špičky vznikají v zimní a letní sezóně v sobotu dopoledne, kdy může být počet cestujících ve vlaku až o dva řády vyšší, než v mimosezóně. V létě situaci dále komplikuje přeprava jízdních kol, která jsou náročná na prostor ve voze a dále snižují kapacitu vlaku.

2.3.3.1 ROZSAH PROVOZU.

Vzhledem k výrazně proměnlivé přepravní poptávce doporučuje pracovní skupina přibližně rozsah provozu na přeshraničním úseku:

- a) Kmenové celoroční vlaky - 3 páry v intervalu 240 minut (SPG 10:30, 14:30, 18:30). Tyto vlaky zajišťují celoroční pravidelnost a spolehlivost nabídky přeshraničního spojení. V mimosezóně (duben, listopad, prosinec do Vánoc) s velkou rezervou odpovídají poptávce.
- b) Sezónní vlaky - 3 páry v hlavní zimní a letní sezóně denně, po zbytek turistické sezóny o víkendech, v prokladu s celoročními vlaky ve výsledném intervalu 120 minut (SPG 8:30, 12:30, 16:30). Tyto vlaky pro turisty rozšiřují nabídku na akceptovatelný standard a zajišťují kapacitní posílení. Tato nabídka kapacitně vyhovuje vyjma jednotlivých

přepravených špiček. V případě dalšího nárůstu poptávky lze uvažovat o vedení některých těchto vlaků denně, s ohledem na přípojové vazby.

- c) Posilové vlaky - 2 dopolední páry o víkendu v hlavní zimní a letní sezóně ve směru "do hor" v prokladu s celoročními a sezónními vlaky ve výsledném intervalu 60 minut (SPG 9:30, 11:30). Tyto vlaky řeší nedostatečnou kapacitu v jednotlivých dopravních špičkách, zejména v sobotu dopoledne, resp. v období, kdy je nabízená kapacita snižována přepravou jízdních kol. Pro požadovaný výsledný přesný 60 minutový interval mezi vlaky je nutno zvýšit propustnost tratě v úseku Harrachov- Szklarska Poręba Górna.
- d) večerní spoj - 1 pár denně pouze v hlavní letní turistické sezóně (SPG 20:30) pro možnost návratu v místě ubytovaných turistů z výletu v období, kdy je v tomto čase denní světlo.
- e) Dálkové sezónní vlaky - 1 až 3 páry (ranní, polední, večerní) dálkových vlaků v samostatné trase v hlavní zimní a letní sezóně o víkendu, případně denně a po zbytek turistické sezóny o víkendech (SPG cca 9:00, 13:00, 17:00). V současné době jedná o námět, který by řešil rychlé spojení pro turisty a ostatní cestující v relaci Praha - Harrachov - Jakuszyce - SPG - Jelenia Góra - Wrocław. Tato nabídka by byla cílena na dopravu ubytovaných z jejich bydliště do hotelů (vícedenní pobyt), možnost jednodenních výletů obyvatelů vzdálenějších měst (Praha, Wrocław) do hor, případně doplňkově pro možnost výletů ubytovaných do významných turistických cílů ve vnitrozemí (Praha, Wrocław, Jelenia Góra). Z důvodu možnosti financování provozu dálkových vlaků v Polsku z celostátní úrovně může být výhodné, aby výchozí a cílová stanice spojů ležela v Polsku mimo území Dolnoslezského vojvodství. Efektivním provozním modelem by bylo nasazení klasických souprav s RIC vozy a záměnou lokomotiv elektrické a nezávislé trakce mezi protijedoucími spoji při jejich křižování v SPG. Alternativně lze v SPG soupravy z vnitrozemí obracet a mezi českými a polskými vlaky zde přestupovat. V současné době jsou dálkové vlaky v provozu a jsou ukončeny ve stanicích SPG, Tanvald. Ve všech případech je nutno dořešit složení soupravy a technologii jízdy vlaku v úseku Tanvald – Kořenov a zpět. Tyto vlaky též výhodným způsobem řeší kapacitu v jednotlivých dopravních špičkách. V případě provozu vlaků pouze ve dnech mimo školní vyučování v ČR a PR by bylo možné využít tím uvolněné vozové kapacity v okolí výchozích měst.
- f) Mimořádné vlaky - jedná se o nepravidelnou jednorázovou nabídku, která je samostatně organizována při akcích hromadného charakteru.
- g) Historické vlaky - na úseku Kořenov - SPG se jedná o využití potenciálu vytvoření celodenní atrakce nejen pro ubytované turisty v Harrachově a SPG k výletům do sousedních měst. Provoz může mít charakter mimořádných vlaků v předem vyhlášených jednotlivých termínech nebo pravidelné nabídky v hlavní turistické sezóně. V druhém případě je možné historické vlaky využít pro kapacitní posílení v jednotlivých přepravních špičkách, na druhou stranu by bylo nutné vytvořit stabilní zdroje pro spolufinancování provozu. Nutným předpokladem je personální iniciativa a provozní zázemí (krytá dílna, resp. depo v Kořenově, případně v Tanvaldu).

Tento vícestupňový rozsah provozu nejlépe odpovídá skutečné přepravní poptávce. Navržený systém reaguje na výrazné špičky poptávky v krátkém časovém období (typicky sobota dopoledne) ve směru "do hor". Zároveň využívá skutečnost, že významná část cestujících je

schopna se v rámci svého turistického programu přemístit z optimálního nástupního bodu ve vrcholové stanici Jakuszyce do Harrachova nebo SPG, kde je odpoledne četnější nabídka spojů ve směru zpět do vnitrozemí. Pro vytvoření atraktivní a kapacitně dostatečné nabídky na trati je třeba realizovat alespoň první tři úrovně.

Nevýhodou vícestupňového systému je velká nepřehlednost omezujících značek v jízdním řádu. V této souvislosti se pro trať osvědčilo vydávání přehledného kalendáře jízd vlaků. Další nevýhodou a skutečností, která bude zvyšovat náklady, je to, že na rozdíl od stávajícího modelu, kdy dopravce operativně reaguje na vývoj počasí a poptávky přidáním posilových vozů do souprav pravidelných vlaků podle potřeby, bude při tomto modelu provoz sezónních vlaků vedený podle předem naplánovaného kalendáře, tedy i za obzvlášť nepříznivého počasí.

Z pohledu infrastruktury je pro vlaky úrovně a), b) a d) dostatečný stávající stav. Pro provoz vlaků úrovně e). – g) je nutné dále zvýšit kapacitu trati aktivací výhyben Dolní Polubný, Jakuszyce a Szklarska Poręba Dolna. V opačném případě je možné vlaky úrovně e) – g) provozovat pouze v trase (místo) vlaků vyšší úrovně.

2.3.3.2 ORGANIZACE PRAVIDELNÉHO PŘESHraničNÍHO PROVOZU.

V minulosti se zvažovalo mnoho různých způsobů organizace provozu. Po nákupu nových motorových vozů v Čechách, elektrických jednotek a opravě trati Jelenia Góra - Szklarska Poręba v Polsku byla mezi objednateli dojednána rámcová představa o technologii přeshraničního provozu. Na polské straně se předpokládá ucelené vozební rameno Wrocław - Szklarska Poręba s elektrickými jednotkami. Česká strana by pak vozidly nezávislé trakce zajistila pravidelný provoz z České republiky do stanice SPG přímými vlaky z Liberce, případně z Prahy. SPG tak bude jediným systémovým přestupním místem. Ustanovení této dohody bylo průlomové, neboť omezilo roztržité diskuse o mnoha různých způsobech dopravy a začala tím účinná spolupráce všech stran na jedné, reálně dosažitelné a provozně logické variantě.

2.3.3.3 ZÁMĚR ELEKTRIZACE TRATI SZKLARSKA PORĘBA - JAKUSZYCE

Občas je diskutována i možnost elektrizace trati SPG - Jakuszyce, což by umožnilo snadné nasazení polských elektrických jednotek i zde. K této myšlence je třeba uvést několik poznámek:

- Vysoká kapacita elektrických jednotek by byla efektivně využívána jen v jednotlivých dnech při konání hromadných akcí v Jakuszycích. V běžném provozu je výhodnějším řešením nasazení motorových vozů s nižší kapacitou;
- Vzhledem k uvedenému je diskutabilní využití trakčního vedení, náklady na jeho stavbu a provoz. Vzhledem k extrémním klimatickým podmínkám (námrazy, vývraty stromů) by nasazení závislé trakce snížilo spolehlivost provozu;
- Z důvodu efektivních oběhů vozidel by bylo potřebné případnou elektrizaci řešit až do stanice Harrachov, do které by se přesunuly systémové přestupy mezi českými motorovými vlaky a polskými elektrickými jednotkami. Doprava Harrachov není pro tento účel z prostorových důvodů optimální. Případné zajištění českých motorových vozů

pouze do Jakuszyce by snížilo jejich efektivitu provozu, neboť by v Jakuszycích vznikl minimálně půlhodinový prostoj souprav.

V souvislosti se záměrem investice do elektrizace lze podotknout, že na polské trati je naléhavěji třeba vyřešit kapacitní problémy (nástupiště a odstavy v SPG, výhybny Jakuszyce a Szklarska Poręba Dolna), odstranit přejezdy s propady traťové rychlosti a případně zvýšit traťovou rychlost, zejména v úseku Jelenia Góra - Piechowice.

2.3.3.4 PROJEDNANÉ SPOLEČNÉ CÍLE OBJEDNATELŮ

Liberecký kraj i Dolnoslezské vojvodství se shodují na následujících cílech projektu přeshraničního spojení:

- a) Spojení je potřeba zajistit za účely nejen turistické dopravy, která má nejvýznamnější podíl v rámci přepravní poptávky, ale také za účely možného spojení do zaměstnání či škol (byť půjde o např. týdenní dojížděku);
- b) Spojení je potřeba zajistit tak, aby bylo v souladu s ostatní dopravní koncepcí území Libereckého kraje (tj. v návaznosti na JHŽ a ostatní regionální dopravu) a Dolnoslezského vojvodství (tj. návaznosti na další spoje ve směru Jelenia Góra, Wrocław) – z toho vyplývá:
 - i. V Libereckém kraji odjezdy vlaků v časových polohách Liberec X:30 – Tanvald X:30 – Harrachov X:00 – Szklarska Poręba X:30;
 - ii. V Dolnoslezském vojvodství dojezdy do (resp. odjezdy z) Szklarske Poręby v časové poloze S:30;
- c) Rozsah spojení bude vycházet ze stávajícího stavu s přihlédnutím k vývoji přepravní poptávky a s možností zapojení přímého spojení dálkových vlaků z/do Prahy.

Poznámka: Vzhledem k návaznostem v čase S:30 a taktovému charakteru linek vychází pro navrhované jízdní řády 2015/16:

- pro spojení SPG - Liberec - Dresden v Liberci přestupní doba cca 15 minut, v opačném směru 75 minut. Spojení z Drážďan do Harrachova bude v Liberci s přestupy 15 minut v obou směrech za předpokladu, že vlaky do Harrachova budou jezdit v intervalu 60 minut. Spojení Dresden - SPG je realizovatelné též přes stanice Zgorzelec a Jelenia Góra;
- spojení Varnsdorfu a Zittau do SPG přes Liberec by mělo být po opravě trati Hrádek n. N. - Zittau s 15-ti minutovými přestupy v Liberci v obou směrech;
- pro spojení SPG - Tanvald - Praha konstrukčně vychází přestupní doba v Tanvaldě 30 minut, v opačném směru 90 minut. Relaci Praha - SPG je proto vhodné řešit samostatnými přímými vlaky.

Poznámka: Z důvodu základního taktu vlaků 120 minut, který je vázán na nadnárodní uzly Praha, Wrocław a Dresden, a z toho vyplývajícím vzájemnému časovému posunu jednotlivých linek, nelze z matematicko-konstrukčních důvodů bez negativních dopadů do jiných vazeb a nabídky spojení časovými posuny jednoduše odstranit některé nevýhodné přestupní vazby. Řešením je prodloužení vybraných linek.

d) Na základě výše uvedených společných cílů je navržen JŘ dle koncepce „Spojení je potřeba zajistit za účely nejen turistické dopravy, která má nejvýznamnější podíl v rámci přepravní poptávky, ale také za účely možného spojení do zaměstnání či škol (byť půjde o např. týdenní dojížďku (viz příloha), který rozděluje spoje podle následujících priorit:

a) Základní dvouhodinový takt s oboustrannými návaznostmi mezi „polskými“ a „českými“ vlaky ve stanici Szklarska Poreba Górna (SPG) v čase "sudá:30", který zahrnuje:

- i. Kmenové celoroční vlaky (v taktu např. 2-4 hod.);
- ii. Sezónní vlaky, které doplňují celodenní takt na 2-hod;

b) Posilové sezónní vlaky doplňující interval v období turistické špičky na 60 min.

Vedení těchto vlaků může pomoci řešit zvýšené nároky na kapacitu. Předpoklad vedení těchto vlaků bude záviset na finančních možnostech objednatelů a na vývoji přepravní poptávky.

c) Vedení nostalgických vlaků Železniční společnosti Tanvald o.p.s. (Zubačka) – výhoda vysoké kapacity (cestující i kola), vysoká atraktivita.

Vedení těchto vlaků může zatraktivnit nabídku spojení. Zvažovány mohou být dva modely:

- i. doplnění k nabídce spojení (viz ostatní kategorie dle priority);
- ii. v rámci posilových sezónních vlaků za předpokladu, že provozovatel nostalgických jízď nabídnou výhodnou cenu objednatelům;

Po diskuzi Liberecký kraj a Dolnoslezské vojvodství preferují var. a i s ohledem na skutečnost, že jízdní doby nostalgických vlaků znemožňují v časovém prostoru určeném pro jízdu posilového vlaku vést celý pár spojů. Tj. v případě vedení nostalgické jízdy může jet jeden vlak v jednom směru. Přesto se obě strany shodují, že v JŘ je potřeba hledat pro vedení nostalgických jízď prostor v GVD.

d) Přímé spojení rychlíky v relaci SPG – Praha;

Tato varianta závisí taktéž na dohodě s objednatelem dálkové dopravy v ČR, kterým je Ministerstvo dopravy. Další podmínkou pro vedení vlaků je vybudování výhyben v Dolním Polubném a Jakuszycích.

Objednatelé se shodují, že cílového stavu by bylo potřeba dosáhnout v rámci GVD 2015/16.

2.3.4 PODMÍNKY DOSAŽITELNOSTI SPOLEČNÉHO CÍLE

Pro dosažení cílů uvedených v kap. 2.3.3 je potřeba splnit následující podmínky:

2.3.4.1 OBLAST TECHNOLOGIE (KONSTRUKCE GVD)

- a) Zajistit, aby bylo možné obracet soupravy (zpravidla 1x MV 840, příp. 2x MV 840) ve stanici Szklarska Poreba Górna za 4 minuty (UMWD projedná s PLK);
- b) Upravit legislativu vztahující se k řízení provozu dráhy tak, aby bylo možné organizovat dostatečně kapacitní dopravu v době konání hromadných akcí z obou stran hranice;

2.3.4.2 OBLAST INFRASTRUKTURY:

Požadavky nezbytné:

- a) Dokončit rekonstrukci trati Liberec – Tanvald (předpoklad v průběhu r. 2015), nutné získat garance SŽDC z hlediska zpracování GVD;
- b) V případě vedení přímých vlaků vybudovat výhybnu Harrachov (předpoklad v r. 2015), nutné získat garance SŽDC;
- c) Zvýšit traťovou rychlost v úseku Harrachov – Szklarska Poręba Górna v případě, že nebude splněna podmínka 2.3.4.1.a).

Požadavky doporučené:

- a) Zvýšit kapacitu ŽST Szklarska Poręba Górna o další nástupní hranu u dopravní koleje a rozšířit kapacitu stanice pro odstavování polských a českých souprav v provozních přestávkách;
- b) Zvýšit kapacitu trati aktivací výhyben Dolní Polubný, Jakuszyce a Szklarska Poręba Dolna;
- c) Odstranit propady traťové rychlosti na přejezdech - doplnit přejezdové zabezpečovací zařízení, případně přejezdy zrušit nebo nahradit nadjezdem;
- d) Dle podmínek zvýšit traťovou rychlost;
- e) Zajistit kvalitní zimní údržbu;
- f) Zajistit průběžnou údržbu a opravy trati pro její udržení v provozuschopném stavu bez omezení (na české straně jsou aktuální opravy umělých staveb a výměna kolejového svršku v úseku Tanvald - Kořenov při zachování funkční ozubnice);
- g) Zlepšit úroveň informačních prvků pro cestující (orientační systém, informační audio - vizuální systémy, apod.);

2.3.4.3 OBLAST VOZIDEL

Nasazení vozidel na trati Tanvald - SPG je komplikováno z těchto důvodů:

2.3.4.3.1 Legislativní a technické nároky na schválení vozidel povolených k provozu v jednom státě na území státu sousedního

a) Legislativní nároky

Dle písemného vyjádření UTK (Drážní úřad v Polsku) lze vozidla česká vozidla schválit pro pravidelný provoz dvěma způsoby.

- i. Povolení provozu na základě toho, že jak infrastruktura, tak současně vozidlo plně splňují evropské požadavky TSI. Uvažovaná vozidla ani infrastruktura tuto podmínku nesplňují. Jedná se o velmi nákladné řešení, proto není dále sledováno;
- ii. Povolení provozu vozidel na všech tratích v Polsku standardním schvalovacím procesem UTK. O schválení vozidla musí požádat dopravce, který předloží potřebné doklady k vozidlu. Celý proces trvá přibližně 1 rok. Podstatné je, že se obecně schválený typ vozidla a následně se pro jednotlivá konkrétní vozidla získávají další povolení. Při schválení vozidla může být podstatný jeho konkrétní dopravce (provozovatel) v Polsku. Může být výhodou, pokud bylo vozidlo stejného konstrukčního typu v Polsku již dříve schváleno. Je zde riziko, že se žadateli nepodaří doložit veškeré požadované doklady nebo vozidlo nesplní

některé požadavky. Schvalování polských vozidel pro provoz v ČR se děje podobným způsobem, ale obvykle bývá pro dopravce méně náročné. **Tento způsob schválení vozidel se doporučuje sledovat jako základní variantu.**

Ještě existují další teoretické možnosti povolení provozu vozidel na sousedním přeshraničním úseku. Tyto možnosti bohužel nejsou na tomto železničním přechodu u nových vozidel pro pravidelný provoz aktuálně použitelné:

- i. Možnost schválení vozidel do sousední pohraniční přechodové stanice (PPS). Tento způsob není v současné době možný, protože se jedná o nový železniční hraniční přechod, který vznikl až po vstupu ČR a PR do Schengenského prostoru (nelze uplatnit zvykové právo). Pro tyto přechody platí nadřazená evropská legislativa, která tento způsob zatím nepřipouští. Přesto je pravděpodobné, že provoz vozidel schválených v jednom státě do nejbližší PPS na území druhého státu bude možné v budoucnu povolit i zde. Nutným předpokladem je uzavření mezinárodní smlouvy mezi státy, která by takový způsob provozu umožnila. V tom případě by bylo možné tímto nejjednodušším způsobem přeshraniční provoz vozidel zavést. Definice PPS je uvedena v Místním pohraničním ujednání. V každém případě je zásadní, aby ve všech dokumentech byly již nyní důsledně uváděny PPS Kořenov a Szklarska Poręba Górna, které mají na rozdíl od Harrachova a Jakuszyce vhodné podmínky a kapacitu pro technologické práce s vlaky. V úseku mezi PPS se mohou nalézat další mezilehlé stanice a dopravní (viz PPS Děčín hl. n. - Bad Schandau);
- ii. Povolení provozu na základě "zvykového práva" u vozidel, která byla historicky v přeshraniční dopravě mezi ČR a PR dříve používána (např. vozy 810). Ze strany UTK jde v zásadě o "toleranci" historického stavu;
- iii. Povolení mimořádné jízdy lze sjednat pro jednorázový provoz. Je to využitelné např. u jednotlivých jízd historických nebo pracovních vozidel, nikoli pro pravidelný provoz.

b) Technické nároky;

Splnění technickým předpokladů je součástí schvalovacího procesu Drážního úřadu (UTK).

V konkrétním případě schvalování vozidel typu ČD 840 mohou být rizikovými oblastmi kompatibilita (zejména elektromagnetická) mezi vozidlem a zabezpečovacím zařízením (kolejovými obvody stanice SPG), odolnost proti vykolejení na úsecích vybavených přídržnicí, rušení signálu radiostanic elektrickým zařízením ve vozidle apod.).

Sklonové poměry v úseku Tanvald - Kořenov (rozhodný spád 58 promile)

Provoz vlaků na sklonově náročné trati v současnosti řeší předpis SŽDC D40, (gestor: Zdeněk Bek, tel. +420 972 244 424, bek@szdc.cz). Povolení provozu vozidel je vydáváno na základě praktických zkoušek vozidel, souprav a jejich kombinací. O povolení k provozu žádá dopravce, na jehož náklady zkoušky vozidel probíhají. V posledních letech se připravuje aktualizace předpisu.

Předpisem je stanoveno několik obecných principů, které by měly být na trati dodržovány. Vysoké požadavky jsou kladeny zejména na brzdový systém vozidel, což je zřejmé. Některá vozidla nemají brzdy dimenzovány pro provoz na tratích takového sklonu již z výroby (např. Pesa SA 134), jiná vozidla musí být pro provoz na trati dodatečně upravena (např. dříve zde

běžně nasazované vozy ČD 843 po mimořádných událostech (MU) musí pro provoz na všech tratích dle „Závěrečné zprávy z MU“, vydané Drážní inspekcí ČR, podstoupit úpravu brzdového systému.

Aktuální znění předpisu SŽDC D40 např.:

- i. Stanovuje přesný výčet povolených vozidel pro osobní vlaky a jejich přípustných kombinací; to mj. vylučuje některé kombinace vozidel, které by bylo z provozních, technologických nebo kapacitních důvodů potřebné sestavit;
- ii. Prikazuje umístění hnacího vozidla v soupravě vždy na dolním konci vlaku;
- iii. Nařizuje u vlaků vedených lokomotivou, že brzda musí být ovládána z této lokomotivy umístěné na dolním konci vlaku - vlaky jsou směrem do stoupání sunuty;
- iv. U vlaků vedených lokomotivou nepovoluje započítání dalších činných vozidel, která nejsou povolena pro vedení vlaků na této trati, při stanovení normativu hmotnosti vlaku - to např. neumožňuje nasazení motorové jednotky ČD 814 v kombinaci s jiným, silnějším motorovým vozem.

Vše v souhrnu zásadním způsobem omezuje výběr dostupných vozidel pro provoz.

Pro provoz jsou povoleny např. tyto kombinace vozidel ČD: 714, 715, 730, 731, 740, 742, 743, 810, 810+810, 810+010+810, 820, 840, 840+840, 840+840+840, 843*, 943+843*, 854.2, Bdt+854.2**.

Poznámka:* vozy řady 843 jsou po mimořádné události do doby úpravy jejich řídicího systému Drážním úřadem na trati Tanvald - Kořenov zakázány.

*Poznámka**:* normativ hmotnosti pro motorový vůz 854.2 je stanoven na 20 t, tedy v praxi je možná jediné souprava 854.2+Bdt+854.2.

2.3.4.3.2 Aktuálně je v připomínkování nově připravované znění předpisu D40. K této poslední verzi (06/2015) má Liberecký kraj tyto hlavní konkrétní připomínky:

- a) Omezit platnost předpisu D40 pouze na úsek Tanvald - Kořenov s mimořádnými sklonovými poměry;
- b) V celém předpisu formálně důsledně sjednotit názvosloví tak, aby bylo jednoznačně zřejmé, zda se celý odstavec, resp. každá jednotlivá věta vztahuje k provozu vlaků v úseku Tanvald - Kořenov obousměrně/ ve směru jízdy vzhůru / ve směru jízdy dolů;
- c) Zrušit taxativní vyjmenování souprav vlaků osobní dopravy a zejména úplný výčet přípustných kombinací vozidel, resp. zcela opustit logiku povolení hnacích činných vozidel a nahradit ji např. rozlišením různých typů hnacích vozidel, příp. řídicích vozů pro úsek Tanvald - Kořenov;
- d) Do normativu hmotnosti maximálně dopravované zátěže započítávat ve směru do stoupání všechna činná hnací vozidla, pro činná hnací vozidla, která nejsou trakčně vhodná pro samostatnou jízdu do stoupání, tzv. záporný normativ dopravované zátěže, který by umožnil jízdu takových vozidel v kombinaci s vozidlem, které zde má stanovený kladný normativ hmotnosti a zároveň činné hnací vozidlo "započítávat" při stanovení normativu hmotnosti celého vlaku (příkladně soupravy 814+854.2, 814+libovolné vložené vozy+742);
- e) Umožnit provoz vozů 840 v kombinaci s vozy jiných řad;
- f) Umožnit provoz více než 3 vozů 840 na jednom vlaku.

2.3.4.3.3 PROSTOROVÁ PRŮCHODNOST VOZIDEL NA ÚSECÍCH VYBAVENÝCH OZUBNICÍ V ÚSEKU TANVALD - KOŘENOV

Provoz vlaků na sklonově náročné trati řeší též předpis SŽDC D40 na základě praktických zkoušek. Mnoho vozů nelze z konstrukčních důvodů na trati provozovat, protože by docházelo k fyzické kolizi ozubnicového hřebene a vozidla, zejména v místech konkávní změny stoupání tratě nebo deformovaných (prohnutých) ocelových pražců. Tento problém byl identifikován u mnoha vozů moderní konstrukce, např. u vozů Siemens Desiro Classic.

Výrobce vozidel stanovuje podmínky pro provoz vozidel – do 40 promile bez omezení. Pro nasazení vozidel na tratích s vyšším sklonem by byly nutné speciální úpravy (např. u vozidel ř. 642 DB Desiro Classic výrobce s ohledem na velmi omezené použití těchto vozidel a vysoké finanční náklady odmítl řešit).

2.3.4.3.4 PŘECHODNOST VOZIDEL - POVOLENÁ TŘÍDA TRAŤOVÉHO ZATÍŽENÍ

Třída traťového zatížení je na české straně stanovena v tabulkách traťových poměrů (TTP), Tabulce 12, resp. v systému REVOZ ([gestor ing. Hummel](mailto:gestor@szdc.cz), tel. +420 972 244 140, hummel@szdc.cz). V úseku Tanvald - Harrachov jsou přechodná vozidla třídy traťové přechodnosti A a skupiny přechodnosti 1, průjezdný průřez je Z-GC. Hnací vozidla řady 730, 731, 740 a 745 jsou přechodná pouze jednoduše maximální rychlostí 30 km/h. Na polském úseku jsou přechodná vozidla třídy B2, průjezdný průřez je UIC-GC.

Obecně parametry vozidel jsou uvedeny předpisu D2/1, Tabulce 1j ([správce Ing. Mrzena](mailto:spravec@szdc.cz), tel. +420 972 244 128, mrzena@szdc.cz). Některá vozidla mají vyšší hmotnost na nápravu, přesto jsou zařazena do traťové třídy A a na trať jsou přechodná bez omezení.

Pro provoz na úseku Tanvald - Harrachov jsou bez omezení povolena např. vozidla traťové třídy A těchto řad: EN57, 714, 742, 743, 750.7, 753.7, všechny motorové vozy a parní lokomotivy 200, 202, 210, 213, 300, 310, 311, 324, 331, 404, 410, 411, 431. V úseku Tanvald – Kořenov je však nutno počítat s omezeními s ohledem na sklonové poměry tratě podle předpisu SŽDC D40.

Poznámka: Na trati Tanvald - Harrachov st. hr. je povoleno používání elektrického topení 3000 V DC a 22Hz AC včetně úseků s ocelovými pražci. Není povoleno elektrické topení 50 Hz a 16a2/3 Hz - zdroj SŽDC, Ing. Mrzena, TTP 548 C, tab. 8b.

2.3.4.3.5 NASAZENÍ VOZIDEL POŘÍZENÝCH Z DOTACÍ EU MIMO TRATĚ REGIONU SOUDRŽNOSTI NUTS II, PRO KTERÉ BYLA JMENOVITĚ POŘÍZENA

Regionální politika Evropské unie, též politika hospodářské a sociální soudržnosti (HSS), je naplňována mj. prostřednictvím strukturálních fondů, např. Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), z něhož jsou financovány projekty Regionálního operačního programu (ROP). V rámci ROP bylo pořízeno též 14 z 16-ti nových vozidel ČD 840 Stadler RS-1 pro tratě "Jizerskohorské železnice". Cílem HSS je mj. "Evropská územní spolupráce", tj. podpora přeshraniční spolupráce regionů na úrovni NUTS III nacházejících se podél všech vnitřních a některých vnějších pozemních hranic a všech

regionů úrovně NUTS III podél námořních hranic, které jsou od sebe obecně vzdáleny nejvýše 150 kilometrů. Dále je podporována meziregionální a nadnárodní spolupráce regionů. Tento cíl je financovaný z ERDF a v České republice pod něj spadají všechny regiony (ROP).

Z uvedeného vyplývá, že nasazení vozidel ČD 840 je v doslovném souladu s Cílem EU "Evropská územní spolupráce" financovaného z fondu ERDF, ze kterého byla tato vozidla prostřednictvím ROP pořízena.

Dle písemného vyjádření Regionální rady regionu soudržnosti Severovýchod je pro povolení provozu s dotací pořízených vozidel ČD 840 v úseku Harrachov - SPG podmínkou smlouvou Libereckého kraje doložit, že se jedná o objednávku výkonů v závazku veřejné služby.

Příjemce dotace, tedy České dráhy, a.s., může požádat o změnu Smlouvy o poskytnutí dotace formou jejího dodatku, což podléhá schválení Výborem Regionální rady regionu soudržnosti Severovýchod (RRSV). Lze očekávat kladné vyřízení žádosti.

Příprava záměru provozu vlaků do Polska musí být zahájena nejdříve schvalovacím procesem drážních vozidel pro provoz na polských tratích u Drážního úřadu v Polsku (UTK), což je časově a finančně náročné. Již pro tento krok budou potřebovat České dráhy, a.s. určitou záruku, že jistě získají souhlas s nasazením vozidel mimo území regionu soudržnosti Severovýchod. Příprava smluvních vztahů obou objednatelů bude též časově náročnější a k podpisu smluv o financování dopravních služeb ve veřejném zájmu dojde velmi pravděpodobně až před zahájením provozu, kdy už musí mít vozidla povolení k provozu v Polsku. Řešením této situace by mohlo být podání žádosti Českých drah, a.s. o uzavření dodatku s RRSV neprodleně a samotný dodatek uzavřít ještě před doložením smluvních vztahů objednavatelů např. formou platnosti dodatku v den podpisu a nabytí jeho účinnosti podmínit doložením platných smluvních vztahů prokazujících, že se jedná o objednávku výkonů v závazku veřejné služby.

2.3.4.3.6 AKTUÁLNĚ DOSTUPNÁ A VHODNÁ VOZIDLA ČD PRO PROVOZ PŘÍMÝCH VLAKŮ DO SPG Z LIBERCE, PŘÍPADNĚ Z PRAHY

Přímá linka Liberec - SPG

Pro úsek Liberec - Harrachov má na základě řádného poptávkového řízení Liberecký kraj uzavřeno do roku 2026 smlouvu s vítězným uchazečem, kterým jsou České dráhy, a.s. Pro tyto výkony byla pořízena nová vozidla ČD 840 Stadler RS-1 s úpravami pro provoz na sklonově náročném úseku Tanvald - Kořenov, kde je omezený výběr provozovatelných moderních vozidel. Z těchto důvodů je pro přímé vlaky Liberec - SPG v zásadě jediným logickým a smluvně relativně snadno řešitelným způsobem rozšíření výkonů ČD do SPG s využitím vozidel ČD 840. Tímto řešením se mj. předejde smluvním komplikacím, které by mohly nastat, pokud by na vysoutěžených tratích Jizerskohorské železnice začal operovat další dopravce (např. problematika garance a rozúčtování tržeb).

Stávající počet 14-ti turnusových vozidel ČD 840 postačuje, aby při provozu vlaků na úseku Liberec - Tanvald v intervalu 30 minut ve dvojicích (ranní a odpolední špička dnů školního vyučování) byl k dispozici právě jeden vůz ČD 840 pro dopravu v úseku Desná-

Riedlova vila - SPG. S jedním vozem lze v úseku zajistit interval 120 minut. Tento stav nebude v určitých případech (např. školní prázdniny a svátky pouze v PR) kapacitně dostatečný. V případě požadavku na kapacitní posílení ve dnech školního vyučování nebo zajištění výkonů v úseku Desná-Riedlova vila - Harrachov v hodinovém intervalu v odpolední špičce ve dnech školního vyučování je nutné při rozšíření výkonů Jizerskohorské železnice do SPG uvažovat se zvýšením turnusové potřeby o jedno vozidlo. Toto lze doporučit obecně ve všech případech, neboť tím budou odstraněny některé časově rizikové technologické manipulace s vlaky a bude zvýšena provozní stabilita celého systému.

Vzhledem k tomu, že se v současné době, z důvodu nižší reálné disponibility, resp. vysokého správkového stavu vozidel ČD 840, nedaří při dvou záložních vozidlech udržet v provozu potřebných a smlouvou garantovaných 14 turnusových vozidel, je nutné, aby byla v každém případě pro správné plnění smluvních závazků přijata dopravní nápravná opatření. Stávající neuspokojivý stav je možné řešit (bez ohledu na možnost rozšíření výkonů ČD do SPG) některým z následujících způsobů:

- a) Zásadními změnami v managementu oprav ČD u vozů řady 840 (např. zkrácení času opravy formou záměny skladových funkčních celků, apod.);
- b) Navýšením počtu záložních vozidel.

Dle vyjádření ČD bude bod a) řešitelný po uplynutí záruční doby.

Možnosti ČD k navýšení počtu záložních vozidel nebo kapacitního posilování dle skutečné poptávky jsou např. následující:

- a) Možnost nasazení vozidel řady 841 s kompatibilním vícečlenným řízením směr Frýdlant a uvolnění posilových vozů řady 840 pro trať Liberec - Harrachov (- Szklarska Poręba Górná);
- b) Po skončení garance využívat možnost kombinace vozidel řady 840 s jinými soupravami pro kapacitní posílení v časech mimo špičku pracovních dní (ve *špičkovém intervalu 30 minut jsou vysoké požadavky na trakci i technologickou jednoduchost*) a o víkendech, zejména v úseku Tanvald - Harrachov (- Szklarska Poręba Górná);
- c) Využít zájmu LK (UMWD) o objednání dalších vlaků nad rámec JHŽ pro kapacitní posílení v úseku (Liberec -) Tanvald - Harrachov (- Szklarska Poręba Górná).

Pro provoz na tratích směr Frýdlant je podmínkou možnost vícečlenného řízení vozidel (což splňují vozy 840.001-016 a 841.015-017). Pro provoz na trati Liberec - Tanvald - Harrachov je navíc nezbytná schopnost provozu vozidla na sklonově náročné trati Tanvald - Kořenov (splňuje řada 840). Pro kapacitní posílení vlaků v úseku Tanvald - Harrachov by bylo možné použít hnací vozidla dalších řad, pokud by byla připuštěna na tuto trať dle předpisu SŽDC D40 (v úvahu připadají např. řady 750.7, 843 (po realizaci úprav nařízených drážním úřadem), 854.2, případně vozy řady 814 v kombinaci s jiným hnacím vozidlem).

Je zřejmé, že nepravděpodobnou poptávku v úseku Tanvald - Harrachov (-Szklarska Poręba Górná) nelze vyřešit pouze s dostupnými vozidly JHŽ (řada 840). Proto lze doporučit, aby (z vozidel schválitelných pro provoz v úseku Tanvald - Kořenov) byla vybrána nejméně jedna řada, kterou bude možné využívat pro kapacitní posilování vlaků na trati 036. V této souvislosti je vhodné uvážit možnost společného nasazení na vlaku s vozidly ř. 840 a též

zájem objednatele o doplňkové výkony na trati Tanvald - Železný Brod - Turnov, přímé vozy z Prahy do Harrachova a obsluhu polské trati do stanice Szklarska Poręba Górna.

Přímá linka Praha - Harrachov (- SPG)

Pro přímou linku z Prahy se předpokládá využití vozidel, které budou nasazovány na dálkové vlaky Praha - Tanvald. S těmito vozidly se též počítá pro nasazení na doplňkové výkony na trati Tanvald - Železný Brod - Turnov. V současné době jsou na dálkových vlacích nasazovány vozy 854.0 a lokomotivy 750.7, 749, 754.

Ve střednědobém horizontu dojde na základě výběrového řízení Ministerstva Dopravy na dopravce k nahrazení souprav s vozy 843 na lince Liberec - Pardubice. Lze předpokládat, že se pak vozy 843 objeví také v depu Praha a budou nasazovány na výkony Praha - Tanvald. Podmínkou pro nasazení vozů 843 je úprava řídicího software (odstranění složité vazby mezi různými druhy brzd) dle výsledků šetření MU a opětovné doplnění do předpisu SŽDC D40.

S dopravcem ČD, a.s. má Liberecký kraj aktuálně uzavřenu dopravní smlouvu mj. na trať Turnov - Tanvald, na tuto smlouvu lze též objednávat doplňkové výkony na dalších tratích, např. Tanvald - Harrachov st. hr. Z vozidel aktuálně vlastněných dopravcem ČD, a.s. lze s ohledem na extrémní sklonové poměry v úseku Tanvald - Kořenov, doplňkovými výkony na trati Tanvald - Železný Brod - Turnov a eventuálním provozem do Polska teoreticky uvažovat s následujícími řadami:

a) Vozidla 843, resp. soupravy 943+843

Výhody:

- i. Provozní zkušenosti s vozidly v místě;
- ii. EDB, výborné adhezni vlastnosti - všechny nápravy hnané;
- iii. Prověřená schopnost celoročně spolehlivého provozu s řídicím / přívěsným vozem na úseku Tanvald – Kořenov;
- iv. Optimální kapacita soupravy 843 nebo 843+943 pro všechny regionální výkony z Tanvaldu so SPG i Turnova;
- v. Možnost nasazovat soupravy v rámci oběhů pražských rychlíků celotýdenně;
- vi. Vícečlenné řízení - možnost kapacitního posílení soupravy dalšími motorovými a přívěsnými vozy v úseku Turnov - Praha nebo při jednotlivých špičkách poptávky; možnost křídlových přímých vozů Praha - Rovensko p. T. / Praha - Harrachov (- SPG);
- vii. Provoz do Polska lze s výhodou řešit společně s peáží Glucholazy;
- viii. Vozidlo může využívat horní rychlostníky;

Nevýhody:

- i. Omezený počet disponibilních vozů v ČR;
- ii. Aktuálně zákaz provozu v úseku Tanvald - Kořenov po MU do doby úpravy řídicího software;
- iii. Nutná změna dislokace vozů mezi depy;

b) Vozidla 854.2, resp. soupravy 854.2+854.2, 854.2+přívěsný vůz+854.2

Výhody:

- i. Provozní zkušenosti s vozidly v místě, řada 854.2 mám povolený provoz v úseku Tanvald – Kořenov;
- ii. Vozu 854.0 jsou aktuálně celotýdenně nasazovány na rychlíky Praha – Tanvald;
- iii. Prověřená schopnost celoročně spolehlivého provozu sólo na úseku Tanvald – Kořenov;

- iv. Provoz s přívěsným vozem v úseku Tanvald - Kořenov je povolený, ale motorový vůz 854 na něj adhezně nestačí;
- v. Možnost nasazovat soupravy v rámci oběhů pražských rychlíků celotýdenně;
- vi. Ověřený provoz ve vratné soupravě s řídícím vozem;
Nevýhody:
 - i. Omezená kapacita vozu (48 sedadel) není dostatečná na všechny výkony;
 - ii. Provoz 854 s přívěsným nebo řídícím vozem klasické stavby do stoupání v úseku Tanvald - Kořenov není v praxi možný (pro vlaky vedené jedním motorovým vozem je možný pouze provoz s vozem Btax lehké stavby);
 - iii. Vozidlo nemůže využívat horní rychlostníky;
 - iv. Nutná změna dislokace vozů mezi depy (854.0 / 854.2), nutno prověřit dopady této změny (brzdící procenta a stanovená rychlost vlaků při vyšších rychlostech v úseku Turnov-Praha);
 - v. Více motorových vozů aktuálně nelze řídit vícečlenným řízením;
 - vi. Vzhledem ke stáří vozů otázka perspektivy provozu;
- c) Vozidla 750.7, resp. 954+1-2x BdtN (Bvt)+750.7

Výhody:

- i. Lokomotiva o výkonu 1500 kW, EDB, přechodnost A, elektrické vytápění souprav, výborné adhezní vlastnosti - všechny nápravy hnané;
- ii. Schopnost dosahovat vysoké traťové rychlosti (100 km/h) v úseku Praha - Malá Skála s kapacitní soupravou;
- iii. V úseku Tanvald - Kořenov schopnost do stoupání vytlačit až 3 klasické vozy a dále možnost kombinace s motorovými vozy;
- iv. Ověřený provoz ve vratné soupravě s řídícím vozem;
- v. Vysoká kapacita soupravy využitelná při jednotlivých špičkách poptávky;
- vi. Možnost provozu s mezinárodně provozovatelnými vozy RIC, optimální pro řešení dálkového spojení přímými vozy s případnou změnou lokomotiv v SPG;
Nevýhody:
 - i. Možnost nasazovat soupravy v rámci oběhů rakovnických souprav pouze o víkendech;
 - ii. Soupravy mohou být ve většině případů kapacitně předimenzované, drahý provoz, není vhodné na doplňkové výkony na trati Tanvald - Železný Brod – Turnov;
 - iii. Obtížné sestavení efektivních oběhů celotýdenně, resp. při provozu pouze do Harrachova;
 - iv. **Nutné provedení zkoušek pro provoz v úseku Tanvald - Kořenov**
 - v. Souprava nemůže využívat horní rychlostníky;

- d) Kombinace soupravy vlaku v úseku Tanvald - Harrachov (- SPG) z přímých motorových vozů linek Liberec - SPG a Praha - Harrachov (- SPG)

Výhody:

- i. Řeší potřebu kapacitního posilování vlaků z Liberce do SPG v úseku Tanvald - SPG, pokud jsou v Tanvaldě organizovány přípoje od Železného Brodu;
- ii. Možnost provozu přímých vlaků ze směrů Liberec a Praha ve společné trase v úseku Tanvald - SPG (provozní úspora);
- iii. Řeší omezený počet vozidel 840, resp. možnost kapacitního posilování vlaků Jizerskohorské železnice;
- iv. Možnost nastavit optimálně kapacitu souprav při omezené propustnosti trati;
Nevýhody:
 - i. **Nutné provedení zkoušek pro provoz v úseku Tanvald - Kořenov**
 - ii. Složitější technologické manipulace s vlakovými soupravami;

Doporučené řešení

Po zvážení všech faktorů lze jako řešení pro delší časové období doporučit v případě nasazení vozů ř. 843 na rychlíkovou vozbu Praha - Tanvald usilovat o jejich rekonstrukci a následné povolení k provozu na úseku Tanvald - Kořenov a též schválit vozy 843 pro provoz v Polsku. S vozy 843 lze sestavit různé kombinace souprav potřebné kapacity a zároveň lze sestavit celotýdenní efektivní oběhy vozidel, zahrnujícím všechny vlaky na trati 070 Praha - Turnov, rychlíky Praha - Tanvald, doplňkové výkony na trati Turnov - Železný Brod - Tanvald, kapacitní posílení vlaků Jizerskohorské železnice na všech tratích i přímé spojení Prahy s Harrachovem, případně SPG. Velmi důležitá je schopnost kombinovaného provozu s vozy 840. Oba typy mají stejný typ brzdy (kotoučové).

V případě požadavku na provoz přímých dálkových vlaků s klasickými vozy je řešením nasazení lokomotiv 750.7.

Rozhodnutí o volbě nejvhodnějších vozidel podléhá mnoha faktorům a mělo by být učiněno na základě interní rozvahy dopravce.

***Poznámka:** Pro provoz v úseku Tanvald - Kořenov je nutné (mimo ř. 854.2) provést zkoušky a povolit vozidlo předpisem SŽDC D40. Pro provoz do Polska je aktuálně nutné vozidlo schválit v Polsku ze strany UTK dle platných předpisů.*

2.3.4.4 OBLAST PERSONÁLU

Přeshraniční provoz v úseku Harrachov - SPG klade zvýšené nároky na personál dopravce. Členové vlakové čtyři by měli ovládat mimo jiné:

- a) Komunikaci v českém, polském jazyce. Znalost dalších jazyků je vítána;
- b) Předpisy SŽDC D3, SŽDC D40 a místní pohraniční ujednání;
- c) Znalost všech zde platných tarifů (Idol, ČD TR 10, PKP, mezinárodní tarif,...).

2.3.4.5 OBLAST ODBAVOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

Cestující budou v úseku Harrachov - SPG odbavováni vlakovým doprovodem přímo ve vlaku. Počet pracovníků vlakového doprovodu musí být přizpůsoben očekávané poptávce, počtu cestujících ve vlaku, počtu neprůchozích vozidel v soupravě tak, aby bylo možné stihnout odbavení naprosté většiny cestujících v úseku tratě mezi jejich nástupem a výstupem. Řešením může být i zřízení kontaktního místa dopravce v některých stanicích tratě (zejména v žst. Szklarska Poręba Górna, které by kromě prodeje jízdních dokladů zajišťovalo i poskytování turistických informací a další služby). Kritickým úsekem je zejména SPG - Jakuszyce. Předpokládá se využití stávajícího odbavovacího zařízení (POP). S ohledem na platné tarify a výběr cestovního ve více měnách (CZK, PLN, EUR) musí být potřebným způsobem upraven (rozšířen) software odbavovacího zařízení.

2.4 MARKETING

Marketing, jde o proces zaměřený na uspokojování potřeb zákazníka.

Pomocí nástrojů, metod a technik marketingového výzkumu dochází ke zjištění potřeb a přání zákazníka ze strany firem, státních institucí či dalších organizací. Na základě zjištěných skutečností tyto organizace přijmou taková opatření, jejichž cílem je nabídnout zákazníkovi výrobky a služby s co největší přidanou hodnotou, ve správný čas, v ideálním místě a za vhodnou cenu. Marketing je chápán jako proces zaměřený na zákazníka, který prostupuje všemi činnostmi firmy od zajištění zdrojů, přes logistiku, výrobu, skladování až po prodej a zajištění poprodejního servisu.

Skupina expertů diskutovala o potřebě marketingu v rámci tohoto projektu. Výsledek byl očekávaný jak pro polskou tak pro českou stranu je marketing důležitou součástí provozování veřejné dopravy, ovšem ani na jedné straně nejsou ani lidské ani finanční prostředky na realizaci.

Zjišťování potřeb a následná realizace nabídky se děje ve spolupráci s provozovateli dopravy, ovšem záležitosti propagace, důsledného vyhodnocování a reakce na poptávku zůstávají na okraji zájmu objednatelů.

2.4.1.1 PROČ SE ZABÝVAT MARKETINGEM?

Problém veřejné dopravy je společensky velmi významný a v Evropě je dlouhodobý trend, který zvyšuje z mnoha důvodů atraktivitu silniční dopravy individuální bez ohledu na škodlivý vliv, který tento trend přináší (dopravní nehodovost, kongesce, aj). Malý důraz v této oblasti je kladen na rozvoj veřejné dopravy přes to, že se jedná o závazek veřejné služby, přes to, že nabízená kapacita je dostatečná a více cestujících zmenšuje prokazatelnou ztrátu.

2.4.1.2 CÍL MARKETIGOVÝCH AKTIVIT

Jedná se dlouhodobý proces, který umožní objednatelům správně reagovat na potřeby cestujících, vyhodnocovat realizovaná opatření a nastavit vyrovnaný dopravní systém v oblasti počet cestujících versus prokazatelná ztráta versus kvalita služby.

Řídící orgány obou objednatelů budou pravidelně informováni o všech skutečnostech a návrzích.

Shoda nastala v několika bodech:

- a) Využít možnosti spolupráce se zástupci odborů, kteří se zabývají cestovním ruchem a prezentovat a propagovat tento produkt jejich prostřednictvím;
- b) Využít možnost spolupráce s orgány ERN ke spolupráci v oblasti marketingu;
- c) Využití možností se založením společnosti USUS „NOVUM“, ve které jsou účastni i oba objednatelé;
- d) Společný projekt.

3 NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1 PLÁN REALIZACE DVOU VARIANT – SOUBOR NEZBYTNÝCH OPATŘENÍ

Na základě dohody zúčastněných jsou sledovány pouze dvě varianty řešení:

- a) **Hlavní řešení** - poptávka přímých vlaků Liberec - SPG u ČD s návazností ke stávajícímu systému smluvního zabezpečení výkonů v řešené oblasti;
- b) **Záložní řešení** - využití opce u stávající smlouvy s GW TR v případě nemožnosti dosáhnout hlavního řešení od 12/2015, s přestupy mezi vlaky v Harrachově a SPG.

3.2 HLAVNÍ ŘEŠENÍ - POPTÁVKA PŘÍMÝCH VLAKŮ LIBEREC - SPG U ČD

Pro dosažení cíle je nutná následující aktivita a spolupráce ze strany dotčených partnerů:

3.2.1 UMWD

- a) Garance, že výkony v úseku Harrachov st. hr. - SPG jsou v rámci závazku veřejné služby (nasazení vozidel 840 financovaných ROP); T: 30. 6. 2014
- b) Příprava systému smluvního zajištění objednávky výkonů; T: 09/2014
- c) Účinná podpora při schvalování vozidel ČD v Polsku u UTK; T: 11/2015
- d) Garance veřejné (finanční) podpory provozu do roku 2026 s ohledem na dotovaná vozidla; T: 09/2014
- e) Prodloužení smlouvy o spolupráci s Libereckým krajem do roku 2026; T: 2014
- f) Zvýšení kapacity trati v Polsku; T: Budoucnost
- g) Účinná podpora při přípravě mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS); T: 11/2015
- h) Spolupráce s KORID LK při přípravě jízdních řádů; T: 09/2014
- i) Spolupráce s KORID LK při přípravě tarifu; T: 9/2015

3.2.2 OD KÚ LK

- a) Vyřešení problematiky dodatku smlouvy o dotaci na vozidla ČD 840 z ROP; T: 14. 7. 2014
- b) Příprava systému smluvního zajištění objednávky výkonů; T: 09/2014
- c) Garance financování provozu do roku 2026 s ohledem na dotovaná vozidla; T: 09/2014

3.2.3 KORID LK

- a) Sestavení jízdních řádů a získání nabídek dopravců; T: 09/2014
- b) Koordinace potřebných úprav infrastruktury; T: 2015

- c) Příprava tarifu; T: 9/2015
- d) Prodloužení smlouvy o spolupráci s UMWD do roku 2026; T: 2014
- e) Účinná podpora při přípravě mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS); T: 11/2015

3.2.4 PR

- a) Zajištění schválení českých vozidel u UTK po dodání podkladů od ČD; T: 07/2014
- b) Uzavření obchodní smlouvy s českým dopravcem včetně poskytnutí licence pro provoz na úseku Harrachov st. hr. - SPG; T: 11/2014
- c) Objednání tras vlaků v Polsku; T: pravidelně
- d) Příprava tarifu ve spolupráci s UMWD, českým dopravcem a KORID LK; T: 11/2015

3.2.5 ČD

- a) Ve spolupráci s PR zajistit schválení potřebných vozidel pro provoz v Polsku; T: 07/2015
- b) Na základě podkladů (garance ZVS) od LK podat žádost o změnu smlouvy o poskytnutí dotace dodatkem na vozidla pořízená z ROP; T: 07/2014
- c) Na základě podkladů (návrhový JŘ) od objednatelů zpracovat cenovou nabídku provozu; T: 09/2014
- d) Příprava smluvního zajištění s objednateli, provozovatelem dráhy, polským dopravcem; T: 10/2015
- e) Příprava tarifu ve spolupráci s UMWD, PR a KORID LK; T: 10/2015
- f) Zajistit proškolený personál před zahájením provozu v Polsku; T: 11/2015
- g) Uplatnit připomínky k návrhu předpisu SŽDC D40 s cílem dosáhnout maximální operativnost při sestavování souprav v úseku Tanvald – Kořenov; T: 11/2014
- h) Vyřešit nedostatečnou disponibilitu vozidel pro zajištění potřebné kapacity všech vlaků dle uzavřených smluvních závazků JHŽ; T: neprodleně
- i) Vyřešit nedostatečnou disponibilitu vozidel pro zajištění rozšířeného provozu přímých vlaků do SPG a na trati Tanvald - Železný Brod - Turnov (- Praha); T: 12/2015
- j) Účinná podpora při přípravě mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS); T: 11/2015

3.2.6 SŽDC

- k) Dokončit aktualizaci předpisu SŽDC D40 se zapracováním požadavků dopravců; T: 07/2015
- l) Aktivace výhybny Harrachov, případně i Dolní Polubný; T: 12/2015

- m) V rámci aktualizace MPU ustanovit jako PPS Kořenov a SPG, opravit rozhodný spád trati v Polsku (25 namísto 35 promile) a přijmout opatření zvyšující operativnost v době konání hromadných akcí se zvýšenými přepravními nároky; T: 2014
- n) Formou oprav a investic zajistit plnou provozuschopnost trati Tanvald - Harrachov st. hr.; T: průběžně
- o) Účinná podpora při přípravě mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS); T: 11/2015
- p) Zvýšit třídu přechodnosti trati Tanvald - Harrachov st. hr. až na 18 t/nápr.; T: 2025

3.2.7 PMT LINIE KOLEJOWE SP. Z O.O.

- a) Zvýšení kapacity trati v Polsku; T: Budoucnost
- b) Aktivace výhybny Jakuszyce; T: Budoucnost
- c) V rámci aktualizace MPU ustanovit jako PPS Kořenov a SPG, opravit rozhodný spád trati v Polsku (25 namísto 35 promile) a přijmout opatření zvyšující operativnost v době konání hromadných akcí se zvýšenými přepravními nároky; T: 2014
- d) Odstranit rychlostní propady na přejezdech (jejich zabezpečením nebo zrušením), případně zvýšení traťové rychlosti; T: 2015
- e) Formou oprav a investic zajistit plnou provozuschopnost trati; T: průběžně
- f) účinná podpora při přípravě mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS); T: 11/2015

3.2.8 PKP PLK

- a) Zvýšení kapacity trati v Polsku, zejména stanice Szklarska Poręba Górna; T: Budoucnost
- b) Aktivace výhybny Szklarska Poręba Dolna; T: Budoucnost
- c) V rámci aktualizace MPU ustanovit jako PPS Kořenov a SPG, opravit rozhodný spád trati v Polsku (25 namísto 35 promile) a přijmout opatření zvyšující operativnost v době konání hromadných akcí se zvýšenými přepravními nároky; T: 2014
- d) Zvýšení traťové rychlosti, zejména v úseku Piechowice - Jelenia Góra; T: 2015
- e) Formou oprav a investic zajistit plnou provozuschopnost trati; T: průběžně
- f) Účinná podpora při přípravě mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS) T: 11/2015

3.2.9 MD ČR

- a) Sjednání mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS); T: 11/2015
- b) Spolupráce při společném využití souprav v dálkové a regionální dopravě, resp. při sestavě jízdních řádů; T: průběžně
- c) Objednání vlaků dálkové dopravy spojujících Prahu, SPG, případně Wrocław;

T: 2015

3.2.10 MINISTERSTVO TRANSPORTU PR

- a) Sednání mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS);
T: 11/2015
- b) Spolupráce při společném využití souprav v dálkové a regionální dopravě, resp. při sestavě jízdních řádů;
T: průběžně
- c) Objednání vlaků dálkové dopravy spojujících Prahu, SPG, případně Wrocław;
T: 2015
- d) Spolupráce při uzavírání ostatních mezinárodních smluv;
T: průběžně
- e) Garance veřejné podpory provozu dálkových vlaků na co nejdelší období;
T: průběžně

3.2.11 DRÁŽNÍ ÚŘAD ČR

- a) Spolupráce při povolování provozu vozidel polských dopravců do PPS Kořenov;
T: průběžně
- b) Uplatnění závěrů z šetření MU u vozidel 843 a jejich opětovné povolení pro trať Tanvald - Harrachov;
T: 12/2015
- c) Účinná podpora při přípravě mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS);
T: 11/2015

3.2.12 UTK

- a) Schválení vozidel ČD 840 pro provoz do SPG;
T: 11/2015
- b) Účinná podpora při přípravě mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS);
T: 11/2015
- c) Spolupráce při povolování provozu ostatních českých vozidel do PPS SPG;
T: průběžně

3.2.13 ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOST TANVALD, O. P. S.

- a) Předložit věcnou a cenovou nabídku na provoz historických vlaků ve dvou provozních variantách (periodický pravidelný provoz, resp. provoz ve vybrané dny);
T: 07/2014
- b) Návrh smluvního zajištění provozu historických vlaků;
T: 2014

3.3 ZÁLOŽNÍ ŘEŠENÍ - VYUŽITÍ OPCE U STÁVAJÍCÍ SMLOUVY S GW TR V PŘÍPADĚ NEMOŽNOSTI DOSÁHNOUT HLAVNÍHO ŘEŠENÍ OD 12/2015, S PŘESTUPY MEZI VLAKY V HARRACHOVĚ A SPG.

Pro dosažení cíle je nutná následující aktivita a spolupráce ze strany dotčených partnerů:

3.3.1 UMWD

- | | |
|---|------------|
| a) Smluvní a finanční zajištění provozu v dalších letech; | T: 03/2015 |
| b) Účinná podpora při přípravě mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS); | T: 11/2015 |
| c) Spolupráce s KORID LK při přípravě jízdních řádů; | T: 09/2014 |
| d) Spolupráce s KORID LK při přípravě tarifu; | T: 9/2015 |

3.3.2 OD KÚ LK

- | | |
|--|------------|
| a) Příprava systému smluvního zajištění objednávky výkonů; | T: 02/2015 |
| b) Garance financování provozu; | T: 06/2015 |

3.3.3 KORID LK

- | | |
|---|------------|
| a) Sestavení jízdních řádů; | T: 03/2015 |
| b) Koordinace potřebných úprav infrastruktury; | T: 2015 |
| c) Příprava tarifu; | T: 9/2015 |
| d) Účinná podpora při přípravě mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS); | T: 11/2015 |

3.3.4 GW TR

- | | |
|---|------------|
| a) Příprava systému smluvního zajištění objednávky výkonů; | T: 02/2015 |
| b) Garance zajištění provozu v dalším období; | T: 03/2015 |
| c) Účinná podpora při přípravě mezivládní dohody (zjednodušení provozu zavedením režimu PPS); | T: 11/2015 |
| d) Spolupráce s KORID LK při přípravě jízdních řádů; | T: 03/2015 |
| e) Spolupráce s KORID LK při přípravě tarifu; | T: 9/2015 |

4 ZÁVĚR

SKUPINA EXPERTŮ NA JEDNÁNÍ V HEJNICÍ CH



Příloha:

Návrh jízdních řádů