

STUDIE

ZEFEKTIVNĚNÍ PROVOZU ŽELEZNIČNÍ TRATĚ 042 MARTINICE V KRKONOŠÍCH – ROKYTNICE NAD JIZEROU VE VAZBĚ NA CESTOVNÍ RUCH S MOŽNOSTÍ NAPOJENÍ NA VRCHLABÍ

KORID LK, spol. s r.o.

Ing. Otto Pospíšil, Ph.D.

Mgr. Radim Šarapatka

verze dokumentu
k projednání se Zadavatelem
studie



OBSAH

SEZNAM TABULEK	4
SEZNAM OBRÁZKŮ	6
SEZNAM PŘÍLOH	7
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	8
ÚVOD	9
MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ	9
1 ANALÝZA OBLASTI	10
1.1 CHARAKTERISTIKA OBLASTI	10
1.2 TURISTICKÉ ATRAKTIVITY V OKOLÍ TRATĚ	14
2 ANALÝZA STAVU ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY	16
2.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK	16
2.2 OBJEKTY NA TRATI	16
2.3 NÁDRAŽNÍ BUDOVY A OSTATNÍ SOUVISEJÍCÍ INFRASTRUKTURA	16
2.4 NÁVRH NEZBYTNÝCH INVESTIC DO INFRASTRUKTURY	17
3 STÁVAJÍCÍ ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	19
3.1 POPIS DOPRAVNÍHO SPOJENÍ	19
3.2 STATISTIKA VYUŽITÍ	21
3.2.1 STATISTIKA VYUŽITÍ Z POHLEDU CELÉ TRATĚ	21
3.2.2 STATISTIKA VYUŽITÍ Z POHLEDU JEDNOTLIVÝCH SPOJŮ	26
3.2.3 SHRNU TÍ STATISTIKY	28
4 NÁVRH ZATRAKTIVNĚNÍ PROVOZU NA REGIONÁLNÍ TRATI 042	29
4.1 VARIANTA 1 – STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY	29
4.1.1 KONCEPT DOPRAVY	30
4.1.2 SWOT ANALÝZA	32
4.2 VARIANTA 2 – SEZÓN NÍ TURISTICKÝ PROVOZ S POSÍLENÍ M ROLE AUTOBUS V OBLASTI	33
4.2.1 KONCEPT DOPRAVY (ČASOVÉ POLOHY SPOJŮ)	33
4.2.2 SWOT ANALÝZA	36
4.3 VARIANTA 3 – DENNÍ TURISTICKÝ PROVOZ SE SEZÓN NÍ M POSÍLENÍ M A S POSÍLENÍ M ROLE AUTOBUSU	37
4.3.1 KONCEPT DOPRAVY	37
4.3.2 SWOT ANALÝZA	39
4.4 VARIANTA 4 – OMEZENÍ STÁVAJÍCÍ HO ROZSAHU DOPRAVY S POSÍLENÍ M TURISTICKÝ CH JÍZD A POSÍLENÍ M ROLE AUTOBUSU	40
4.4.1 KONCEPT DOPRAVY (ČASOVÉ POLOHY SPOJŮ)	40
4.4.2 SWOT ANALÝZA	42
4.5 SHRNU TÍ VARIANT 1 AŽ 4 Z POHLEDU SROVNÁNÍ DOPRAVNÍ CH VÝKONŮ	43

4.6	ZAČLENĚNÍ HISTORICKÉ DOPRAVY DO DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI A DO IDS IDOL	43
5	NÁVRH PROVOZNIHO MODELU	44
5.1	NÁVRH VYUŽITÍ NÁDRAŽNÍCH BUDOV	44
5.2	NÁVRH NA DOPLNĚNÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	45
5.3	NÁVRH NA DOPLNĚNÍ NOVÝCH ZASTÁVEK	45
6	FINANČNÍ RÁMEC	48
6.1.1	VÝCHOZÍ STAV NÁKLADŮ A VÝNOSŮ NA ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	48
6.1.2	ODHAD NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PRO VARIANTU 1	49
6.1.3	ODHAD NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PRO VARIANTU 2	50
6.1.4	ODHAD NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PRO VARIANTU 3	51
6.1.5	ODHAD NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PRO VARIANTU 4	52
6.1.6	SHRNUTÍ.....	54
7	PROPOJENÍ S TURISTICKÝMI CÍLI	55
7.1	PROPOJENÍ TURISTICKÝCH ATRAKTIVIT.....	55
7.2	PROPOJENÍ S CYKLODOPRAVOU	55
7.3	PROPOJENÍ TRATÍ 042 A 036.....	55
7.3.1	PROPOJENÍ AUTOBUSOVÝMI LINKAMI.....	55
7.3.2	PROPOJENÍ ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ.....	56
8	CESTOVNÍ RUCH – ROZVOJ TURISTICKÉ NABÍDKY A JEJÍ PROPAGACE	59
8.1	NÁVRHY NOSNÝCH TÉMAT PRO NOVOU TURISTICKOU NABÍDKU	59
8.2	STÁVAJÍCÍ TURISTICKÁ NABÍDKA, PŘIPRAVOVANÉ PROJEKTY A NÁVRHY PROJEKTŮ.....	60
8.2.1	MARTINICE V KRKONOŠÍCH.....	60
8.2.2	JILEMNICE, HRABAČOV.....	61
8.2.3	VÍCHOVÁ NAD JIZEROU.....	61
8.2.4	HORNÍ SYTOVÁ	62
8.2.5	PONIKLÁ (PONIKLÁ, PONIKLÁ ZASTÁVKA).....	62
8.2.6	JABLONEC NAD JIZEROU, JABLONEC NAD JIZEROU – HRADSKO	63
8.2.7	ROKYTNICE NAD JIZEROU	63
8.3	NÁVRHY AKTIVIT A PROJEKTŮ, KTERÉ Povedou K ROZVOJI PRODUKTU „POJIZERSKÝ PACIFIK“	64
8.4	NÁVRHY PROPAGACE A PREZENTACE PRODUKTU „POJIZERSKÝ PACIFIK“	65
8.4.1	NÁVRH PROPAGAČNÍCH AKTIVIT.....	65
9	ZÁSObNÍK ÚKOLŮ A PROJEKTŮ	67
ZÁVĚR	71

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Základní demografické údaje a srovnání 6 obcí u trati č. 042	11
Tabulka 2 – Dojíždka do škol a za prací za 6 obcí u trati č.042.....	13
Tabulka 3 – Nejvýznamnější zaměstnavatelé regionu	13
Tabulka 4 – Ubytovací zařízení a hosté v roce 2017 v 6 obcích u trati.....	14
Tabulka 5 – Turistické zajímavosti v okolí trati č. 042	14
Tabulka 6 – Vybavení stanic a dopraven na trati č. 042.....	17
Tabulka 7 – Návaznosti VLAK – BUS v Jablonci nad Jizerou (směr Rokytnice n. Jiz.) v pracovní dny	19
Tabulka 8 – Návaznosti VLAK – BUS v Jablonci nad Jizerou (směr Rokytnice n. Jiz.) o víkendu.....	19
Tabulka 9 – Návaznosti BUS – VLAK v Jablonci nad Jizerou (ze směru Rokytnice n. Jiz.) v pracovní dny	20
Tabulka 10 – Návaznosti BUS – VLAK v Jablonci nad Jizerou (ze směru Rokytnice n. Jiz.) o víkendu ...	20
Tabulka 11 – Využití vlaků z Martinic v Krk. do Jablonce n. Jiz. v pracovní den (po úsecích)	26
Tabulka 12 – Využití vlaků z Jablonce n. Jiz. do Martinic v Krk. v pracovní den (po úsecích)	27
Tabulka 13 – Využití vlaků z Martinic v Krk. do Jablonce n. Jiz. o víkendu (po úsecích)	27
Tabulka 14 – Využití vlaků z Jablonce n. Jiz. do Martinic v Krk. o víkendu (po úsecích)	27
Tabulka 15 – Koncept jízdního řádu pro var. 1.....	30
Tabulka 16 – Modifikovaný koncept jízdního řádu pro var. 1.....	30
Tabulka 17 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 1.....	31
Tabulka 18 – Navržený rozsah autobusové dopravy pro var. 1	31
Tabulka 19 – SWOT analýza varianty 1	32
Tabulka 20 – Koncept jízdního řádu autobusů pro var. 2	33
Tabulka 21 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 2.....	35
Tabulka 22 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 2 (variantní).....	35
Tabulka 23 – Navržený rozsah autobusové dopravy pro var. 2	36
Tabulka 24 – SWOT analýza varianty 2	36
Tabulka 25 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 3.....	38
Tabulka 26 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 3 (variantní).....	38
Tabulka 27 – Navržený rozsah autobusové dopravy pro var. 3	38
Tabulka 28 – SWOT analýza varianty 3	39
Tabulka 29 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 4.....	41
Tabulka 30 – Navržený rozsah autobusové dopravy pro var. 4	41
Tabulka 31 – SWOT analýza varianty 4	42
Tabulka 32 – Porovnání dopravních výkonů v jednotlivých variantách	43
Tabulka 33 – Popis míst nových potenciálních zastávek na trati	46
Tabulka 34 – Finanční náklady na zajištění stávajícího rozsahu dopravy.....	48
Tabulka 35 – Odhad finančních nákladů pro var. 1	49

Tabulka 36 – Odhad finančních úspor pro zavedení historického konceptu dopravy ve var. 2	50
Tabulka 37 – Odhad finančních úspor pro zavedení historického konceptu dopravy ve var. 3	51
Tabulka 38 – Odhad finančních nákladů pro var. 3	52
Tabulka 39 – Odhad finančních úspor pro zavedení historického konceptu dopravy ve var. 4	53
Tabulka 40 – Odhad finančních nákladů pro var. 4	53
Tabulka 41 – Porovnání odhadu finančních nákladů jednotlivých variant s výchozím stavem	54
Tabulka 42 – Ubytování hosté v Libereckém kraji dle zemí původu	56
Tabulka 43 – SWOT analýza propojení železničních tratí 036 a 042 (přes Horní Rokytnici)	58
Tabulka 44 – Úkoly nezávislé na zvolené variantě dopravního řešení	67
Tabulka 45 – Úkoly vázané na var. 1	68
Tabulka 46 – Úkoly vázané na var. 2	68
Tabulka 47 – Úkoly vázané na var. 3	69
Tabulka 48 – Úkoly vázané na var. 4	70

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Trať 042 (zdroj: KORID LK).....	12
Obrázek 2 – SRV v Hrabačově.....	18
Obrázek 3 – SRV v Jablonci nad Jizerou – Hradsku.....	18
Obrázek 4 – SRV v Poniklé.....	18
Obrázek 5 – SRV v Jablonci nad Jizerou.....	18
Obrázek 6 – Průměrný počet cestujících v prac. den v úseku Martinice v Krk. – Jilemnice.....	21
Obrázek 7 – Průměrný počet cestujících v prac. den v úseku Jilemnice – Martinice v Krk.....	22
Obrázek 8 – Průměrný počet cestujících v prac. den v úseku Martinice v Krk. – Jilemnice.....	22
Obrázek 9 – Průměrný počet cestujících o víkendu v úseku Jilemnice – Martinice v Krk.....	23
Obrázek 10 - Průměrný počet cestujících v prac. den v úseku Jilemnice – Jablonec nad Jizerou.....	24
Obrázek 11 – Průměrný počet cestujících v prac. den v úseku Jablonec nad Jizerou – Jilemnice.....	24
Obrázek 12 – Průměrný počet cestujících o víkendu v úseku Jilemnice – Jablonec nad Jizerou.....	25
Obrázek 13 – Průměrný počet cestujících o víkendu v úseku Jablonec nad Jizerou – Jilemnice.....	25
Obrázek 14 Studie kulturně – sportovního centra na nádraží v Jablonci nad Jizerou (Pavel Fush, 2017)	44
Obrázek 15 – Přejezdník v Jablonci n.J. – křížení se sil.č.I/14 směr Jilemnice.....	45
Obrázek 16 – Územní rezerva pro propojení tratí 036 a 042 v územních plánech Harrachova a Rokytnice nad Jizerou (zdroj: KORID LK a spojené ÚP měst).....	57

SEZNAM PŘÍLOH

Číslování příloh PX-YY-ZZ, kde:

P... označení „příloha“,

X... číslo hlavní kapitoly,

YY... číslo podkapitoly

ZZ... pořadové číslo přílohy v rámci podkapitoly

P2-03-01_Martinice v Krkonoších

P2-03-02_Jilemnice

P2-03-03_Hrabačov

P2-03-04_Víchová nad Jizerou

P2-03-05_Horní Sytová

P2-03-06_Poniklá

P2-03-07_Poniklá zastávka

P2-03-08_Jablonec nad Jizerou-Hradsko

P2-03-09_Jablonec nad Jizerou

P2-03-10_Rokytnice nad Jizerou

P3-01-01_Jízdní_rád_042_GVD_2017-18

P4-01-01_Modelový jízdní řád – var_1

P4-02-01_Modelový jízdní řád – var_2

P4-02-02_Modelový jízdní řád – var_2a

P4-03-01_Modelový jízdní řád – var_3

P4-03-02_Modelový jízdní řád – var_3a

P4-04-01_Modelový jízdní řád – var_4

P8-01_Pojizerský Pacifik – leták

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

CDV	cena dopravního výkonu
ČD	České dráhy, a.s.
ČSÚ	český statistický úřad
GVD	grafikon vlakové dopravy
IDS IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
KORID LK	Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje
KRNAP	Krkonošský národní park
KÚLK	Krajský úřad Libereckého kraje
LK	Liberecký kraj
MHD	městská hromadná doprava
ORP	obec s rozšířenou působností
SLDB	sčítání lidu, domů a bytů
SMO	Svazek měst a obcí
SRV	síť radiová vlaková
SWOT (analýza)	Analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
ZÚR LK	Zásady územního rozvoje Libereckého kraje

ÚVOD

MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ

Železniční trať 042 podle názoru zpracovatele této studie v sobě skrývá dosud ne zcela využitý a zároveň i obtížně využitý potenciál. Obtížnost jeho využití je spatřována především v tom, že trať je fyzicky ukončena cca 3 km od centra Rokytнице nad Jizerou a 5 km od Horní Rokytнице. V oblasti jsou tak pro dopravní obslužnost hojně využívány autobusy a železniční doprava zde neplní roli páteřního systému veřejné dopravy. Jak je uvedeno v kapitole, která popisuje stávající zajištění dopravy na této trati, počet cestujících v železniční dopravě je stagnující až klesající.

Účelem této studie je analyzovat stávající stav a popsat možnosti využití této trati do budoucna, neboť zpracovatel této studie nepovažuje stávající koncepci železniční a autobusové dopravy v oblasti Jilemnicka a Rokytnicka za dlouhodobě udržitelnou, ať už s ohledem na souběhy vlak – bus v některých časech, tak s ohledem na nízkou kvalitu železniční dopravy.

Studie navrhuje 4 varianty dopravního řešení, přičemž lze shrnout, že první varianta je založena na podpoře funkce železnice pro běžnou dopravní obslužnost do škol s rozvojem kvality, další dvě varianty popisují možnosti využití převážně pro turistický ruch a čtvrtou variantu lze popsat jako přechodnou mezi stávajícím stavem a turistickým provozem.

Ve studii jsou také uvedeny možnosti úprav infrastruktury a využití stávající infrastruktury, především budov. Dále jsou uvedeny možnosti propagace této tratě nazvané jako „Pojizerský Pacifik.“

1 ANALÝZA OBLASTI

1.1 CHARAKTERISTIKA OBLASTI

Železniční trať s označením 042 z Martinic v Krkonoších do Rokytnice nad Jizerou prochází ve východní části Libereckého kraje přes Jilemnici údolím říčky Jilemky a od Horní Sytové údolím horního toku řeky Jizery. Obě údolí náleží do oblasti Podkrkonoší.

Úředně spadá sledovaná oblast do území obce s rozšířenou působností (ORP) Jilemnice.

Trať v celé délce sleduje silnici č. II/286 (Martinice – Hrabačov) a I/14 (Hrabačov – Rokytnice nad Jizerou)

Krkonoše i Podkrkonoší jsou oblastí atraktivních cílů zimní i letní dovolené, která sem každoročně přiláká až 6 miliónů návštěvníků ročně (kvalifikovaný odhad KRNApu), to se ale týká celých hor. Do samotného území obce s rozšířenou působností Jilemnice ročně zavítá 55 tisíc návštěvníků na pobyt delší než jeden den. I z tohoto výčtu je nutné vybrat užší obslužené území, které sestává z obcí:

- Martinice v Krkonoších
- Jilemnice
- Víchová nad Jizerou
- Poniklá
- Jablonec nad Jizerou
- Rokytnice nad Jizerou

Trať v údolí obsluhuje pouze spodní konec Rokytnice nad Jizerou. Centrum města i zdejší lyžařský areál jsou od nádraží až 6,3 km do kopce. Významnějším obsluženým cílem je pouze město Jilemnice. Ostatní obce výše po trati již nevytvoří takový potenciál cestujících, aby obsazenost vlaků odpovídala minimálním požadavkům na provoz osobní drážní dopravy. Souběžné vedení s hlavní silnicí nedává této trati ani výhodu rychlejšího spojení.

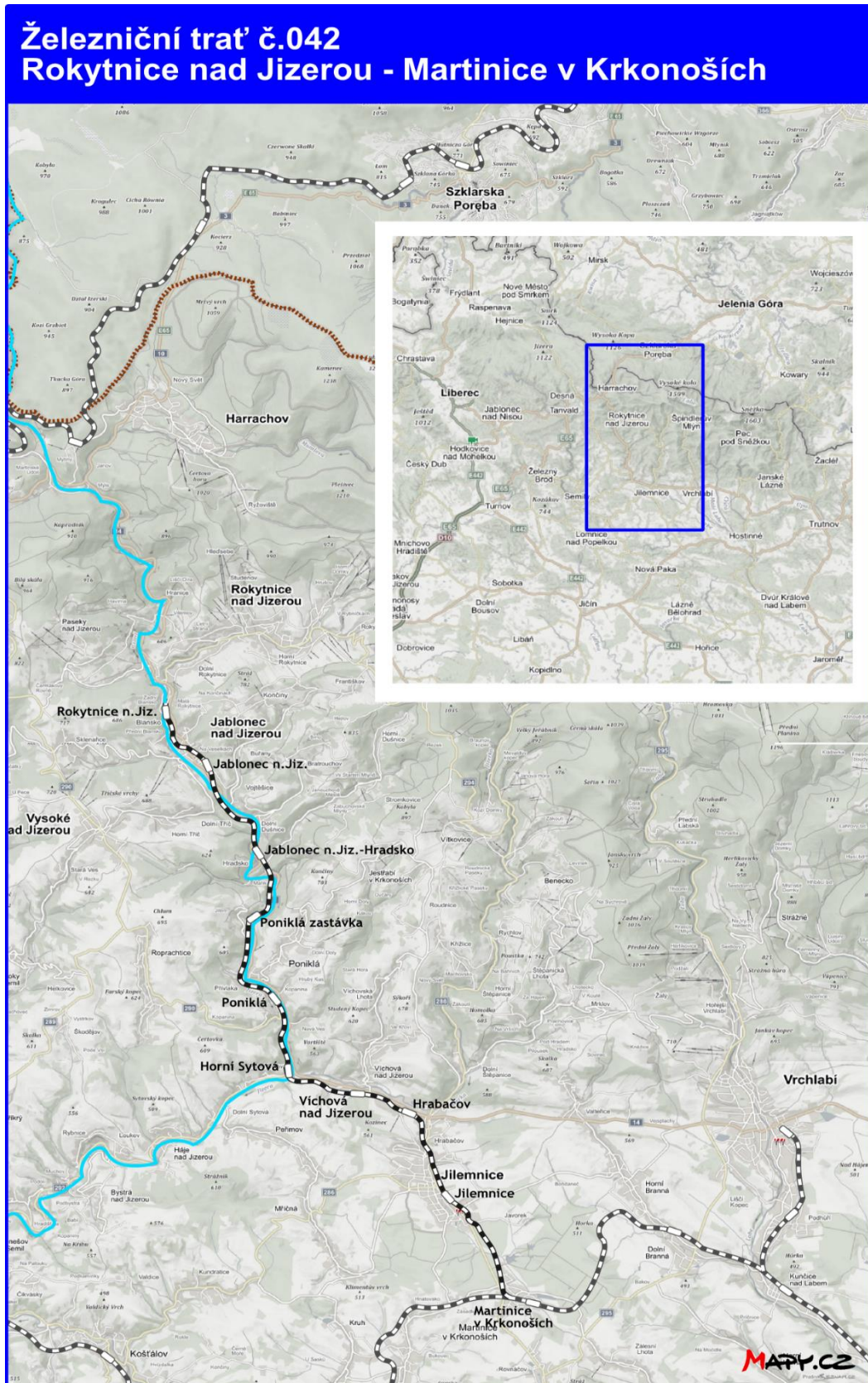
	Počet obyvatel 2017	Porovnání počtu obyvatel				Počet obyvatel 2017 dle věkových kategorií						průměrný věk 2017	Míra registrované nezaměstn. v % 2017		Vyjíždějící mimo obec (SLDB 2011)		
		2013-2017		1900-2017		0-14		15-64		65+			muži	ženy	do zaměstnání	do školy	
Martinice v Krkonoších	607	8	1,3%	-331	-54,5%	95	16%	405	66,7%	107	17,6%	41,4	3,7	5,6	107	47	
Jilemnice	5 410	-186	-3,4%	1 057	19,5%	827	15%	3 489	64,5%	1 094	20,2%	42,9	8,6	8,4	497	246	
Víchová nad Jizerou	950	-10	-1,1%	-826	-86,9%	142	15%	634	66,7%	174	18,3%	41,8	8,4	10,7	137	106	
Poniklá	1 125	-18	-1,6%	-1 472	-130,8%	135	12%	730	64,9%	260	23,1%	44,7	14,1	10,4	144	75	
Jablonec nad Jizerou	1 670	-63	-3,8%	-2 917	-174,7%	186	11%	1 098	65,7%	386	23,1%	45,5	13,8	13,8	187	94	
Rokytnice nad Jizerou	2 670	-152	-5,7%	-4 279	-160,3%	355	13%	1 687	63,2%	628	23,5%	45,3	11,9	7,9	200	131	
6 obcí u trati celkem	12 432	-421	-3,4%	-8 768	-70,5%	1 740	14%	8 043	64,7%	2 649	21,3%	43,8			1 272	699	
ORP Jilemnice	22 118	-345	-1,6%	-22 602	-102,2%	3 346	15,1%	14 224	64,3%	4 584	20,7%	42,9	10,9	11,1	2 592	1 350	
Liberecký kraj	441 300	2 691	0,6%	-98 104	-22,2%	71 109	16,1%	284 306	64,4%	85 885	19,5%	41,9	8,8	12,1	41 305	16 821	
Česká republika	10 610 055	97 636	0,9%	1 236 027	11,6%	1 670 677	16%	6 899	195	65,0%	183	19,2%	42,2	8,4	10,6	1 137 176	429 734

Tabulka 1 – Základní demografické údaje a srovnání 6 obcí u trati č. 042
Zdroj: KORID LK dle www.czso.cz

Celkových 6 obcí, které obsluhuje železniční trať č. 042, obývá celkem 12 432 obyvatel, což je o 70,5 % počtu obyvatel méně než v roce 1900, kdy se tato trať budovala. Nárůst obyvatel s porovnáním s rokem 1900 zaznamenala pouze Jilemnice, zato všechny ostatní obce dále po trati do Rokytnice mají propad obyvatel ještě výraznější. Odliv obyvatelstva zdejších obcí zapříčinily jak hospodářská krize ve 30. letech 20 století, obě světové války, tak především odsun obyvatelstva po roce 1945. V současné době obyvatel obcí při porovnání stavu v roce 2013 a v roce 2017 i nadále mírně ubývá. Průměrný věk obyvatel 6 obcí je vyšší než průměr obyvatelstva Jilemnicka, i než krajský a celostátní průměr.

Míra nezaměstnanosti stoupá směrem do hor, v Rokytnici nad Jizerou je zas poměrně nízká.

Do zaměstnání do jiné obce vyjíždělo dle SLDB 2011 až 15,8 % ekonomicky aktivních obyvatel (1 272) a do škol celkem 699 žáků a studentů.



Obrázek 1 – Trať 042 (zdroj: KORID LK)

Tabulka 2 – Dojíždka do škol a za prací za 6 obcí u trati č.042

školní rok 2017/2018	ZŠ			SŠ a VOŠ			CELKEM
	z obce	potencionálně po 042	dojíždějící jinudy	z obce	potencionálně po 042	dojíždějící jinudy	
Martinice v Krkonoších	31		5		9	7	52
Jilemnice	545	129	167	116	33	208	1 198
Výchová nad Jizerou	31				30		61
Poniklá	56	4	7		21		88
Jablonec nad Jizerou	107	14	21			46	188
Rokytnice nad Jizerou	206		16		2	54	278
CELKEM	976	147	216	116	95	315	1 865

Zdroj: KORID LK dle údajů KÚLK

Ve školním roce 2017/2018 bylo v 6 obcích u trati registrováno a navštěvovalo zdejší školská zařízení (7 ZŠ a 1 SŠ) celkem 1 865 studentů, z nichž 773 dojíždělo mimo obec svého bydliště. Z dojíždějících mohlo potencionálně využívat vlaky na trati č. 042 celkem 242 žáků a studentů, kteří ovšem mohli volit i jiný druh dopravy (autobus, spolujízdu autem, nebo kolo).

Z celkových 3 469 ekonomických subjektů registrovaných v obcích při trati je 657 zaměřeno na obchod, 489 na ubytování, stravování a pohostinství, 471 na stavebnictví, 393 na výrobu, 243 na zemědělství a lesnictví. Největšími zaměstnavateli v oblasti jsou společnost DEVRO s.r.o. sídlící v jilemnickém Hrabačově a ŠKODA Auto ve Vrchlábí.

Tabulka 3 – Nejvýznamnější zaměstnavatelé regionu

Společnost	Obec	Počet zaměstnanců	údaje z roku
DEVRO s.r.o. (ex. CUTSIN)	Jilemnice	2 174	2015
ŠKODA AUTO	Vrchlábí	779	2015
Masarykova Městská Nemocnice	Jilemnice	324	2015
MEHLER Engineered Products s.r.o. (ex. Technolen)	Jilemnice	199	
EMBA, spol.s r.o.	Paseky nad Jizerou	140	
Singing Rock	Poniklá	70	2017

Zdroj: KORID LK dle google.com

Za rok navštíví 6 obcí při trati více než 55 tisíc návštěvníků, kterým slouží 100 ubytovacích zařízení s cca 3 600 lůžky. Hosté zde tráví vícedenní pobyty, celkový průměr tvoří 3,8 dne. Nejvíce turistů jezdí do Rokytnice nad Jizerou.

Tabulka 4 – Ubytovací zařízení a hosté v roce 2017 v 6 obcích u trati

údaje za 2017	Hosté za rok	Počet hromadných ubytovacích zařízení	Počet lůžek	Průměrný počet přenocování
Martinice v Krkonoších				
Jilemnice	2 758	6	201*	3,2
Víchová nad Jizerou		1		
Poniklá		1		
Jablonec nad Jizerou	7 483	14	504*	3,4
Rokytnice nad Jizerou	45 396	78	2 892*	3,9
6 obcí u trati celkem	55 637	100	3 597*	3,8

Pozn.: *... aritmetický průměr údaje z roku 2015, kdy se počet zařízení lišil nevyplněné údaje nejsou k dispozici

Zdroj: KORID LK dle údajů ČSÚ

1.2 TURISTICKÉ ATRAKTIVITY V OKOLÍ TRATĚ

Okolí trati nabízí návštěvníkům především údolí řeky Jizery, která bývá v určitých úsecích za dostatečného stavu vody splavná. Dále do kopců čekají návštěvníky krkonošské hřebeny nebo na druhou stranu kopce Podkrkonoší, z nichž se na Krkonoše a na Český ráj na druhé straně nabízí zajímavé výhledy.

Z jednotlivých železničních stanic a dopraven lze dojít, či dojet na kole k níže uvedeným místům. Dobře vedenou trasou lze poměrně snadno obsáhnout více cílů, z nichž nejzajímavější budou jistě ta zapadlejší a skrytá místa, která jsou mnohdy velmi blízko této trati.

Tabulka 5 – Turistické zajímavosti v okolí trati č. 042

ŽST	Zajímavost	Obec	km
Martinice v Krkonoších	Nádraží s mechanickým zabezpečením – kulturní památka	Martinice v Krkonoších	0
	zámek	Studenec	4,7
	Tvrziště Líšný	Studenec	5,1
Jilemnice	kino	Jilemnice	0,4
	Plavecký bazén	Jilemnice	1,1
	Krkonošské muzeum	Jilemnice	1,2
	Zámek	Jilemnice	1,2
	Památník J.A.Komenského	Horní Branná	4,7
	Plátenický dům	Horní Branná	5,2
	Hrobka sv.Kříže	Horní Branná	
Hrabačov	Zámek	Horní Branná	
	Kaple Sv.Isidora	Jilemnice	1,3
	Skiareál Kozinec	Jilemnice – Hrabačov	0,4
	domek B. Hanče	Jilemnice – Hrabačov	1
	Hrabačovská zvonička	Jilemnice – Hrabačov	1
	Krakonošovo muzeum motocyklů	Benecko – Dolní Štěpanice	2,2

ŽST	Zajímavost	Obec	km
	Zřícenina hradu Štěpanice	Benecko – Dolní Štěpanice	3,8
Víchová nad Jizerou	Kotecký a Víchovský vodopád	Víchová nad Jizerou	2,2
Horní Sytová	Pozůstatky Mladkovského hrádku	Víchová nad Jizerou	1,1
	Peřimovský most	Peřimov	1,9
Poniklá	Ponikelská jeskyně	Poniklá	0,6
	Tuláčkova náves	Poniklá	2,7
	Vánoční ozdoby Rautis a.s.	Poniklá	2,8
	Muzeum krkonošských řemesel	Poniklá	2,9
	Skiareál Homole	Poniklá	3,5
	Koupaliště	Poniklá	3,5
	Jablonec nad Jizerou – Hradsko	Zřícenina hradu Níštějka	Vysoké nad Jizerou (u Jizery)
Kamenný most přes trať		Poniklá	1,9
Jablonec nad Jizerou	Skiareál Kameneč	Jablonec nad Jizerou	1,1
	Buřanská skála	Jablonec nad Jizerou – Buřany	1,1
	Koupaliště	Jablonec nad Jizerou	1,2
	Janatův Mlýn	Jablonec nad Jizerou – Buřany	3,2
	Vlastivědné muzeum	Vysoké nad Jizerou	3,8
	Kramářova vila	Vysoké nad Jizerou	4
	Skiareál Větrov	Vysoké nad Jizerou	4
	Skiareál Šachty	Vysoké nad Jizerou	4
	Rozhledna U Borovice	Vysoké nad Jizerou	7,1
Rokytnice nad Jizerou	Jeskyně netopýří mlýn	Rokytnice nad Jizerou	1,1
	Rokytnická jeskyně	Rokytnice nad Jizerou	1,2
	Skiareál Studenov	Rokytnice nad Jizerou	4,1
	Skiareál	Paseky nad Jizerou	4,5
	Krkonošské muzeum	Paseky nad Jizerou	4,5
	Stará škola	Paseky nad Jizerou	4,5
	Lyžařské vleky Hvězda	Rokytnice nad Jizerou	5,2
	Muzeum a galerie Starý kravín	Rokytnice n.Jiz. - Františkov	5,3
	Skiareál Lysá hora	Rokytnice nad Jizerou	6,3
	Lanovka na Lysou Horu	Rokytnice nad Jizerou	6,3

Zdroj: KORID LK dle mapy.cz

2 ANALÝZA STAVU ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Na předmětné železniční trati o délce **20,46 km** se nachází **10 dopraven a stanic** a vlečka do areálu společnosti DEVRO.

Trať v celé délce sleduje silnici č. II/286 (Martinice – Hrabačov) I/14 (Hrabačov – Rokytнице nad Jizerou) stejně jako říčky Jilemku, Jizerku a řeku Jizeru.

Maximální rychlost trati je v rozmezí 45 – 50 km/h s místním snížením na 40 km/h, ale i na 30 km/h na konci trati v dopravně Rokytнице nad Jizerou.

Strojvedoucí má ohlašovací povinnost v dopravnách (D3): Rokytнице n. J., Jablonec n. J., Jablonec n. J. Hradsko a Poniklá. Stanice Jilemnice je sídlem dirigujícího dispečera (D3), který na trati řídí provoz. Další stanicí na trati je stanice Martinice v Krkonoších.

Na jaře 2018 instalovala SŽDC do dopraven rádiové vysílače, které do budoucna usnadní komunikaci mezi řízením trati a vlakvedoucím.



Průběh žel. trati č. 042 (Zdroj: o Wikipedie)

2.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

Železniční trať je v celé délce jednokolejná s více kolejemi ve stanicích Martinice v Krkonoších a Jilemnice a v dopravnách D3 Hrabačov, Poniklá, Jablonec nad Jizerou a Rokytнице nad Jizerou.

V dopravně Hrabačov je napojen železniční vlečkou areál společnosti DEVRO.

Stav kolejového svršku odpovídá významu trati a nepotřebuje zásadní investice vedoucí k jeho zlepšení nad rámec pravidelných oprav.

2.2 OBJEKTY NA TRATI

Úzký terén společný pro silnici i řeku trať překonává **1 tunelem**, **dvěma mosty** přes říčku Jilemku, **4 mosty** přes řeku Jizeru, **6 mosty** přes silniční komunikaci, z toho dva spojené s mostem přes řeku Jizeru. Na trati je **21 železničních přejezdů** zabezpečených pouze výstražnými kříži a **5 přejezdů se světelnou signalizací bez závor**.

Přes trať vede jediný most pro pěší mezi dopravnami Poniklá zastávka a Jablonec nad Jizerou – Hradsko.

2.3 NÁDRAŽNÍ BUDOVY A OSTATNÍ SOUVISEJÍCÍ INFRASTRUKTURA

Největší nádražní budova na trati je ve stanici Martinice v Krkonoších a pouhý přístřešek je v dopravně Poniklá – zastávka.

Plně využitá je budova ve stanici Jilemnice a dopravnách Jablonec nad Jizerou a Poniklá, kde zbývající prostory slouží k nájemnímu bydlení. K nájemnímu bydlení slouží i budova v dopravě Jablonec nad Jizerou – Hradsko.

Budovy v dopravě Rokytnice nad Jizerou, Horní Sytová, Víchová nad Jizerou, Hrabačov zejí prázdností a velký objekt v dopravě Martinice v Krkonoších není zdaleka využitý celý.

Objekt v dopravě Víchová nad Jizerou má již vydaný demoliční výměr a bude nahrazen prefabrikovaným přístřeškem.

Celá trať a všechny stanice i dopravní s výjimkou stanice Jilemnice patří České republice a správou tohoto majetku je pověřena SŽDC. Pozemek železniční stanice v Jilemnici bez staniční budovy (ve správě SŽDC) je v majetku společnosti České dráhy a.s., které dále vlastní jednotlivé provozní objekty v ostatních stanicích a dopravnách na trati. Více v samostatných přílohách (P2-03-01 až P2-03-10) – situační studie žel. stanic a dopraven na trati 042.

Ve stanicích i dopravnách jsou i další objekty jako budovy dílen, výtopy, toalety a další.

Tabulka 6 – Vybavení stanic a dopraven na trati č. 042

Stanice/dopravna	Výpravní budova	počet kolejí	Další objekty	Nákladíště
Martinice v Krkonoších	ano	5	sklady, výtopna, WC, garáže	ano
Jilemnice	ano	4	výtopna, WC, administrativní budova, sklad	ano
Hrabačov	ano	4, z toho jedna vlečka do DEVRO s.r.o.	sklad	ano
Víchová nad Jizerou	(plánovaná demolice objektu)	1		ne
Horní Sytová	ano	1	sklad	ano
Poniklá	ano	3	WC, sklady, kůlna	ano
Poniklá zastávka	pouze přístřešek	1		ne
Jablonec nad Jizerou – Hradsko	ano	1	WC, sklad	ano
Jablonec nad Jizerou	ano	3	sklad, čerpací stanice PHM,	ano
Rokytnice nad Jizerou	ano	4	sklad, WC,	ano

Zdroj: KORID LK

2.4 NÁVRH NEZBYTNÝCH INVESTIC DO INFRASTRUKTURY

V současné době není nutné na trati provádět samostatné investiční akce nad rámec běžné úpravy. Pro zrychlení provozu na trati již byla instalována síť rádiová vlaková (SRV) v rámci akce „Úprava rádiových sítí SRV na tratích D3 – SSV“. Která bude na podzim 2018 ve zkušebním provozu.

Odstraní se nutnost komunikace strojvedoucích s dispečerem v Jilemnici. Toto zařízení – anténa se skříní je instalováno v Hrabačově, Poniklé, Jablonci nad Jizerou – Hradsku a v Jablonci nad Jizerou.



Obrázek 2 – SRV v Hrabačově



Obrázek 3 – SRV v Jablonci nad Jizerou – Hradsku



Obrázek 4 – SRV v Poniklé



Obrázek 5 – SRV v Jablonci nad Jizerou

Doporučuje se doplnit tzv. „přejezdňíky“ k světelně zabezpečeným přejezdům, které omezí četnost ohlašovací povinností, čímž bude urychlen provoz na trati. Viz kapitola (5.2).

S ohledem na zvolený koncept dopravy přichází v úvahu budování nových zastávek blíže zástavbě (viz kapitola 5.3).

3 STÁVAJÍCÍ ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

3.1 POPIS DOPRAVNÍHO SPOJENÍ

Stávající koncepce dopravy na železniční trati 042 je odvozena od provozního modelu na páteřní trati 040 (Chlumeck nad Cidlinou – Stará Paka – Martinice v Krkonoších – Trutnov). Na trati 040 je zajištěna doprava převážně spěšnými vlaky, které se křížují v železniční stanici Martinice v Krkonoších. Vzniká zde tak možnost obousměrného přestupu od Jablonce nad Jizerou jak ve směru Trutnov, tak ve směru Stará Paka (přestup směr Hradec Králové a Pardubice) a Chlumeck nad Cidlinou (přestup směr Praha).

Základní provozní model na trati 042 je 2-hodinový interval osobních vlaků v úseku Martinice v Krkonoších – Jilemnice – Jablonec nad Jizerou. Do Rokytнице nad Jizerou zajíždí t.č. pouze jeden pár vlaků o víkendu v dopoledních hodinách. Důvodem je především excentrická poloha nádraží od města Rokytнице nad Jizerou (cca 1 km na okraj Dolní Rokytнице, cca 3 km do centra města, cca 5 km do Horní Rokytнице). Jízdní řád je uveden v příloze:

P3-01-01_Jizdni_rad_042_GVD_2017-18.

Na většinu spojů navazuje u dopravny Jablonec nad Jizerou autobus směrem do Rokytнице nad Jizerou, přestupní doba se však pohybuje v rozmezí od 2 až do cca 30-ti minut (!) – viz tabulky níže.

Tabulka 7 – Návaznosti VLAK – BUS v Jablonci nad Jizerou (směr Rokytнице n. Jiz.) v pracovní dny

Jablonec nad Jizerou	příj. VLAK	5:42	7:42	9:42	11:43	13:42	15:42	17:42	19:45
Jablonec n.Jizerou,,žel.st.	odj. BUS	není přípoj	7:45	10:04	11:49	14:10	15:45	17:47	19:47
Rokytнице n.Jizerou,,nám.	příj. BUS		7:54	10:14	11:58	14:21	15:54	17:56	19:56
Rokytнице n.J.,Horní Rok.	příj. BUS		7:59	10:19	12:03	14:27	15:59	18:01	20:00

Zdroj: KORID LK

Komentář: V pracovní dny navazují na vlaky ze směru Jilemnice autobusové linky č. 941, 942, 951 a 952 ve směru Rokytнице. Na vybrané spoje navazují též spoje linky 942 do Harrachova. V 11:49 a 11:47 navazuje linka 941, která však je přímá z Jilemnice a jede tak v souběhu s vlakem.

Tabulka 8 – Návaznosti VLAK – BUS v Jablonci nad Jizerou (směr Rokytнице n. Jiz.) o víkendu

Jablonec nad Jizerou	příj. VLAK	7:42	9:42	11:43	13:42	15:42	17:42	19:45
Jablonec n.Jizerou,,žel.st.	odj. BUS	8:02	10:02	12:02	14:02	16:02	18:00	20:02
Rokytнице n.Jizerou,,nám.	příj. BUS	8:12	10:13	12:12	14:13	16:13	18:09	20:12
Rokytнице n.J.,Horní Rok.	příj. BUS	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:14	20:20

Zdroj: KORID LK

Komentář: O víkendu navazují na vlaky ze směru Jilemnice spoje autobusových linek 941, 942 a 951. Delší přestupní doba je dána tím, že linka 942 má v dopravě Jablonec n.Jiz.,žel.st. ostrý obrát a navazuje též v opačném směru. Časová poloha linky 951 je dána návazností v Semilech od rychlíku z Hradce Králové.

Tabulka 9 – Návaznosti BUS – VLAK v Jablonci nad Jizerou (ze směru Rokytnice n. Jiz.) v pracovní dny

Rokytnice n.J.,Horní Rok.	odj. BUS	5:35	7:36	9:20	11:30	13:36	15:30	17:40	19:30
Rokytnice n.Jizerou,,nám.	odj. BUS	5:39	7:41	9:26	11:36	13:41	15:35	17:45	19:35
Jablonec n.Jizerou,,žel.st.	příj. BUS	5:49	7:55	9:36	11:50	13:53*	15:50	17:58	19:47
Jablonec nad Jizerou	odj. VLAK	6:15	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:13

Zdroj: KORID LK

* U spoje s příjezdem ve 13:53 nutno přestoupit v zastávce Rokytnice n.Jiz.,,host.

Kurzívou označené a šedě podbarvené spoje zastavují pouze na náměstí (docházková doba cca 10 minut), resp. v zastávce „Hybler“ (docházková doba 2 minuty).

Komentář: Na vlak směr Jilemnice navazují linky 941, 942, 944 a 951. V ranních hodinách je zajištěno přímé autobusové spojení Rokytnice nad Jizerou a Jilemnice (linkami 941, 975 a 980), a proto není tak vysoká poptávka po zajištění dalších a těsnějších návazností ze strany cestujících veřejnosti. Delší přestupní doby v pracovní dny ovlivňují primárně jiné požadavky ze strany cestujících na časové polohy spojů.

Tabulka 10 – Návaznosti BUS – VLAK v Jablonci nad Jizerou (ze směru Rokytnice n. Jiz.) o víkendu

Rokytnice n.J.,Horní Rok.	odj. BUS	7:36	9:41	11:36	13:41	15:30	17:41	19:36
Rokytnice n.Jizerou,,nám.	odj. BUS	7:45	9:49	11:45	13:49	15:35	17:49	19:45
Jablonec n.Jizerou,,žel.st.	příj. BUS	7:58	10:01	11:58	14:01	15:46	18:01	19:58
Jablonec nad Jizerou	odj. VLAK	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:13

Zdroj: KORID LK

Komentář: O víkendu navazují na vlaky ve směru Jilemnice spoje autobusových linek 930, 942 a 951. Důvody delší přestupní doby jsou obdobné s opačným směrem (viz komentář k tab. 8).

Dopravní spojení Rokytnicka a Jilemnicka je kromě vlaku zajištěno dále autobusovými linkami. Jedná se zejména o linku 941 (Rokytnice n.Jiz. – Jilemnice – Vrchlabí/Martinice n.Jiz.) a dále na linkách 975 a 980 spoje, které dále pokračují do Hradce Králové, resp. Prahy. Mezi Jabloncem nad Jizerou a Jilemnicí je také v provozu linka 940 (z Ústí nad Labem a Liberce). Z Poniklé pak ve směru Jilemnice vede autobusová linka 946, která jede z Jestřabí v Krkonoších a horní části obce Poniklá. Koncept autobusové dopravy podléhal větším změnám v roce 2010 a cílem bylo zjednodušit linkové vedení a omezit souběhy mezi vlakem a autobusem. Nicméně v některých časech po projednání s obcemi a cestujícími byly souběhy vlaku a autobusu zachovány. Nejedná se o optimální stav ani z pohledu rovnoměrného zajištění spojů v oblasti, ani z pohledu potenciálu železnice. V kap. 4 tak budou nastíněny možnosti, jak tento koncept dopravy změnit.

3.2 STATISTIKA VYUŽITÍ

Statistika využití je sledována za období leden 2014 až březen 2018 pro celou trať, resp. za období leden 2017 – březen 2018 v detailu po jednotlivých spojích. Po celou tuto dobu nedocházelo na trati 042 k žádným podstatným změnám v jízdním řádu a celkový rozsah dopravy je konstantní.

3.2.1 STATISTIKA VYUŽITÍ Z POHLEDU CELÉ TRATĚ

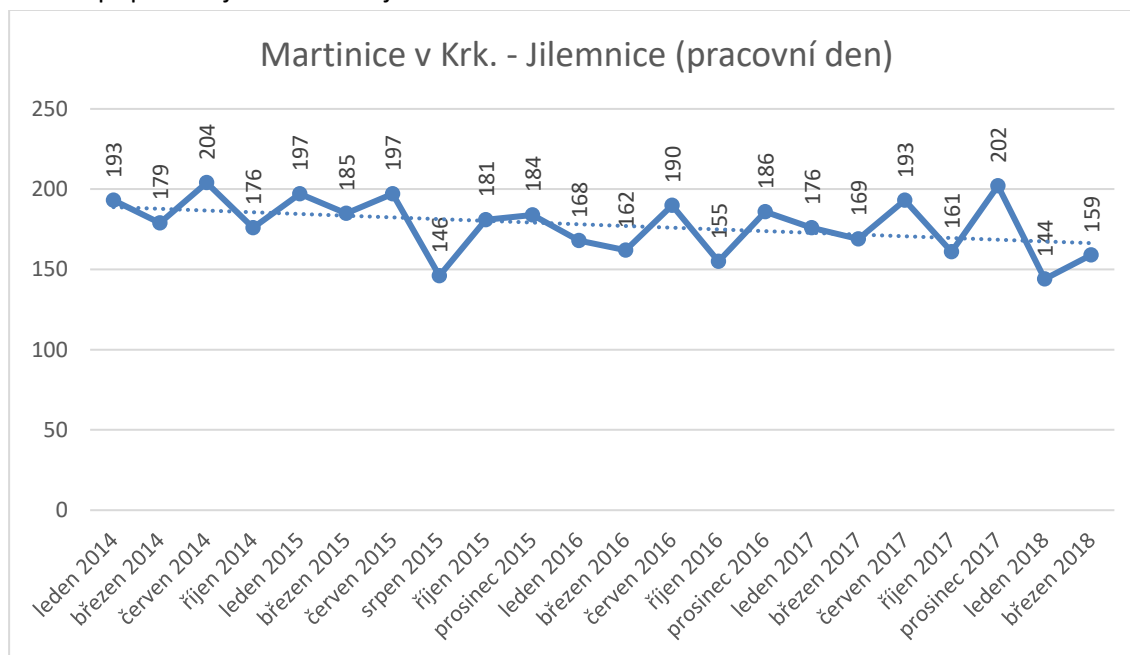
Jak vyplývá z dat za období leden 2014 až březen 2018, počet cestujících na trati 042 má klesající trend. Statistika byla z pohledu tratě z důvodu „zlomu frekvence cestujících“ zpracována pro dva úseky, a to:

- Martinice v Krkonoších – Jilemnice a zpět;
- Jilemnice – Jablonec nad Jizerou a zpět.

Dále byla statistika zpracována odděleně pro pracovní dny a pro víkend.

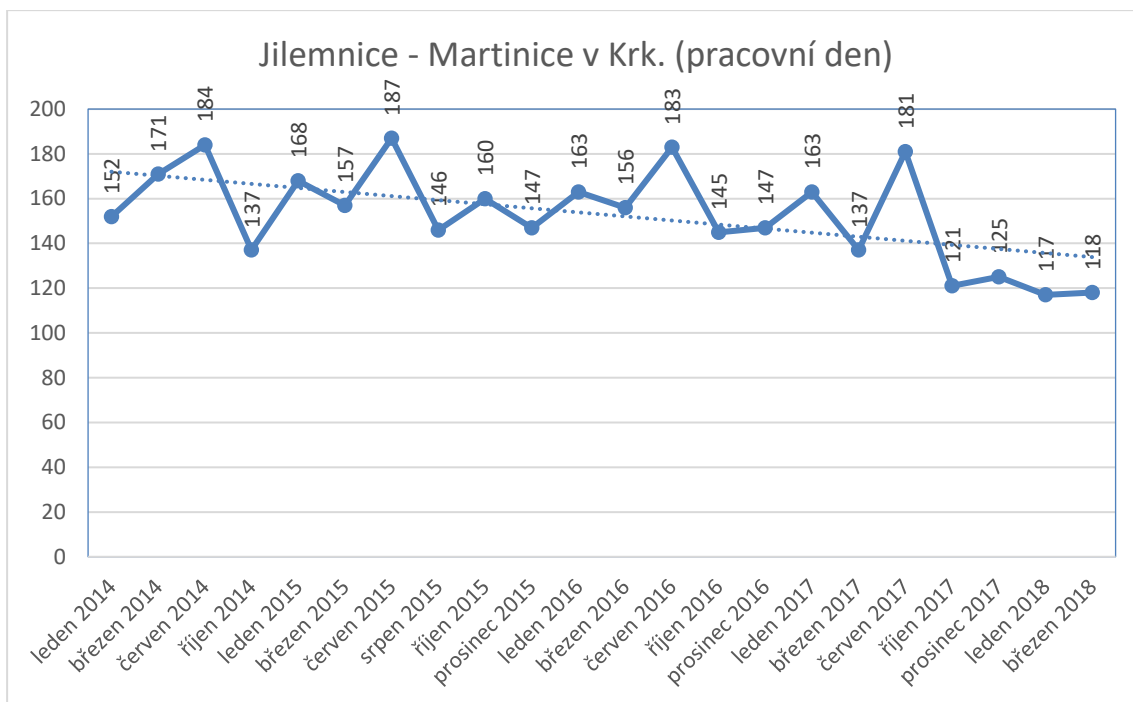
3.2.1.1 STATISTIKA VYUŽITÍ V ÚSEKU MARTINICE V KRKONOŠÍCH – JILEMNICE A ZPĚT

V pracovní dny, jak je patrné z obrázků uvedených níže (viz Obrázek 6, Obrázek 7), je v úseku Martinice v Krkonoších – Jilemnice přepravováno cca 150 až 200 cestujících, v opačném směru je to cca 120 až 180 cestujících za den. V jednotlivých sčítacích kampaních dochází k výkyvům, které jsou způsobeny rozdílnou přepravní poptávkou v průběhu roku (s vlivem dopravy do škol, sezónního období apod.), ale v obou případech je trend klesající.



Obrázek 6 – Průměrný počet cestujících v prac. den v úseku Martinice v Krk. – Jilemnice

Zdroj: KORID LK

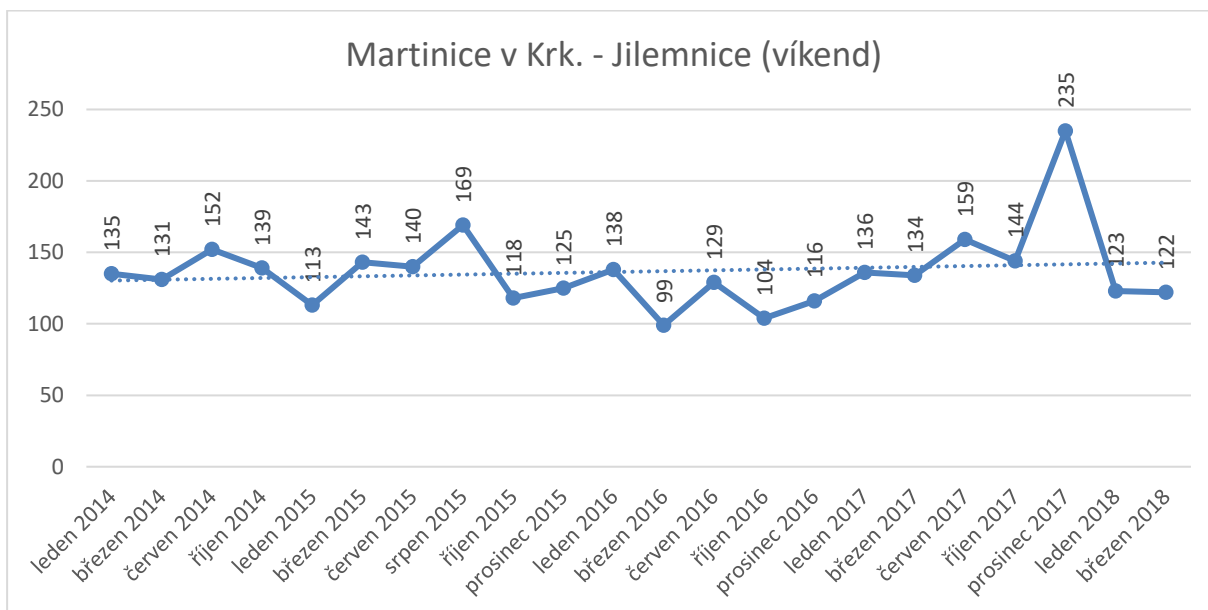


Obrázek 7 – Průměrný počet cestujících v prac. den v úseku Jilemnice – Martinice v Krk.

Zdroj: KORID LK

Na doplněnou je potřeba uvést, že z detailních statistik je patrný větší počet cestujících v pátek ve směru do Jilemnice, který si lze zdůvodnit především návratem studentů, příp. pracujících z větší vzdálenosti (Hradec Králové, Praha, Morava atd.). To je také částečně příčinou toho, že průměrný počet cestujících ve směru do Jilemnice je větší než ve směru opačném.

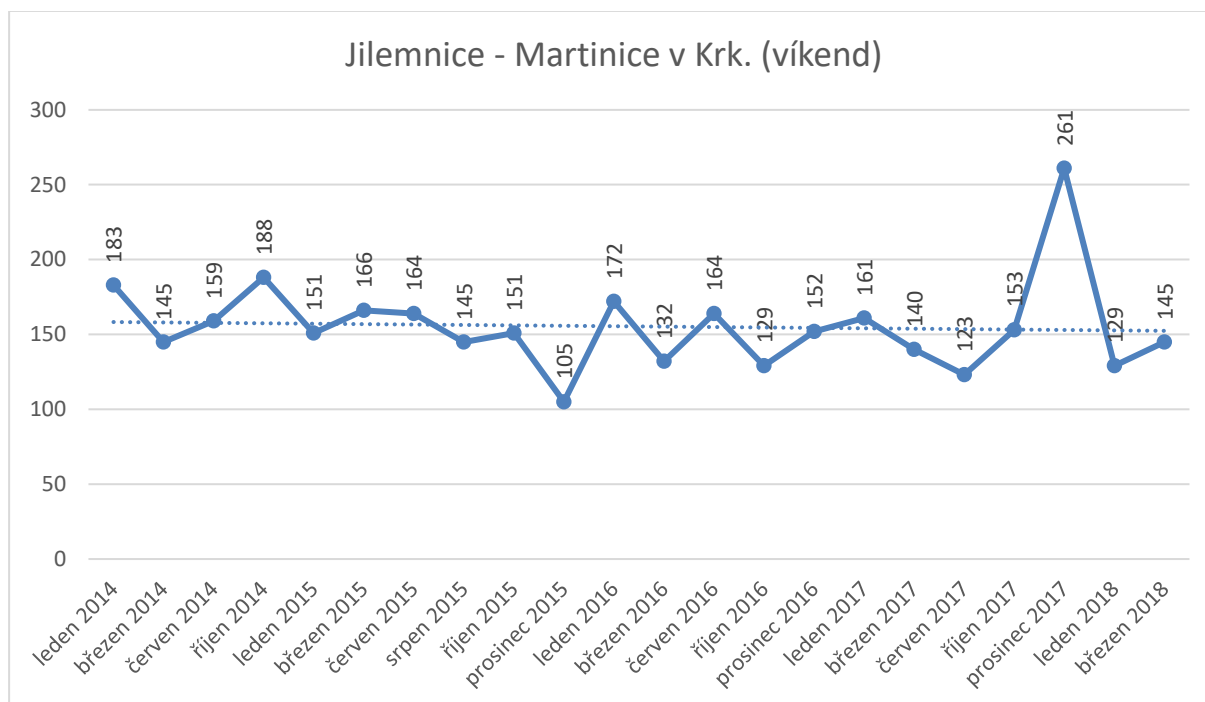
O víkendu ve směru do Jilemnice pozitivně ovlivňuje trendovou křivku jedna sčítací kampaň (prosinec 2017), v rámci které byl zaznamenán výrazně nadprůměrný počet cestujících, než bylo běžné v rámci ostatních sčítacích kampaní, a to až o 50 %. Pokud by byl tento výkyv pominut, lze konstatovat počet cestujících jako stabilní okolo 120 až 150 cestujících za den.



Obrázek 8 – Průměrný počet cestujících v prac. den v úseku Martinice v Krk. – Jilemnice

Zdroj: KORID LK

O víkendu ve směru z Jilemnice byl zaznamenán podobný výkyv. V tomto případě lze konstatovat mírný pokles cestujících. Statistiku nezlepšuje ani fakt, že v neděli je část vlaků více využívána lidmi dojíždějícími týdně do větších vzdáleností. V posledních letech nelze ani tvrdit, že by neděle byla silnější než sobota.



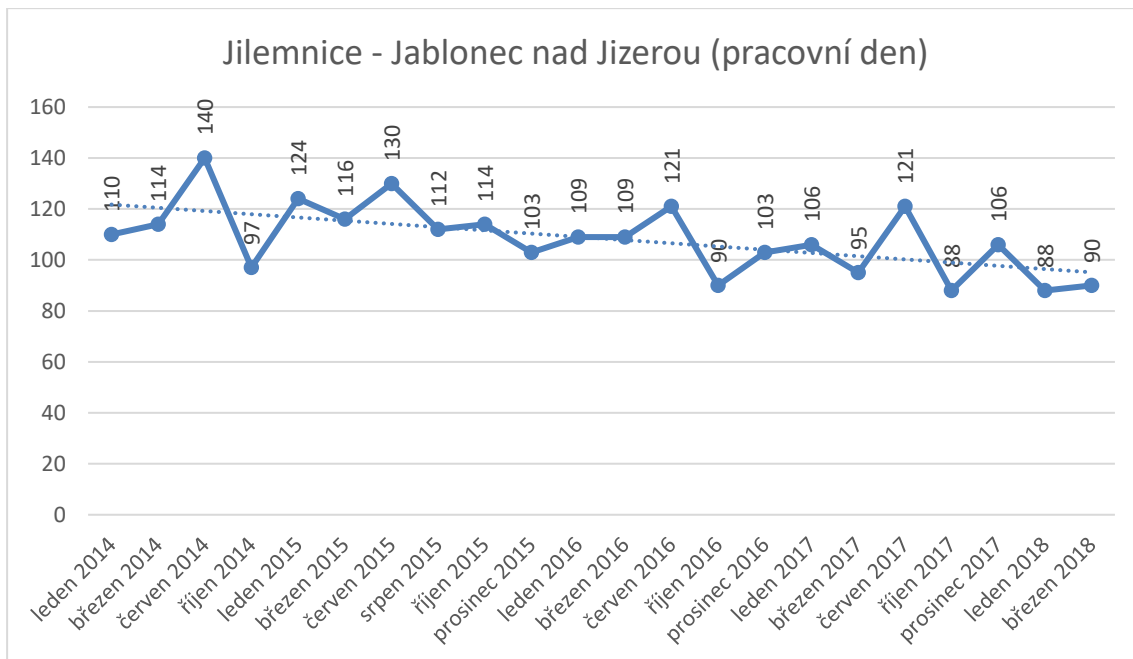
Obrázek 9 – Průměrný počet cestujících o víkendu v úseku Jilemnice – Martinice v Krk.

Zdroj: KORID LK

3.2.1.2 STATISTIKA VYUŽITÍ V ÚSEKU JILEMNICE – JABLONEC NAD JIZEROU A ZPĚT

Pozn.: Statistika pro tento úsek trati byla vztažena k nejsilnějšímu úseku Jilemnice – Vichová n. Jiz.

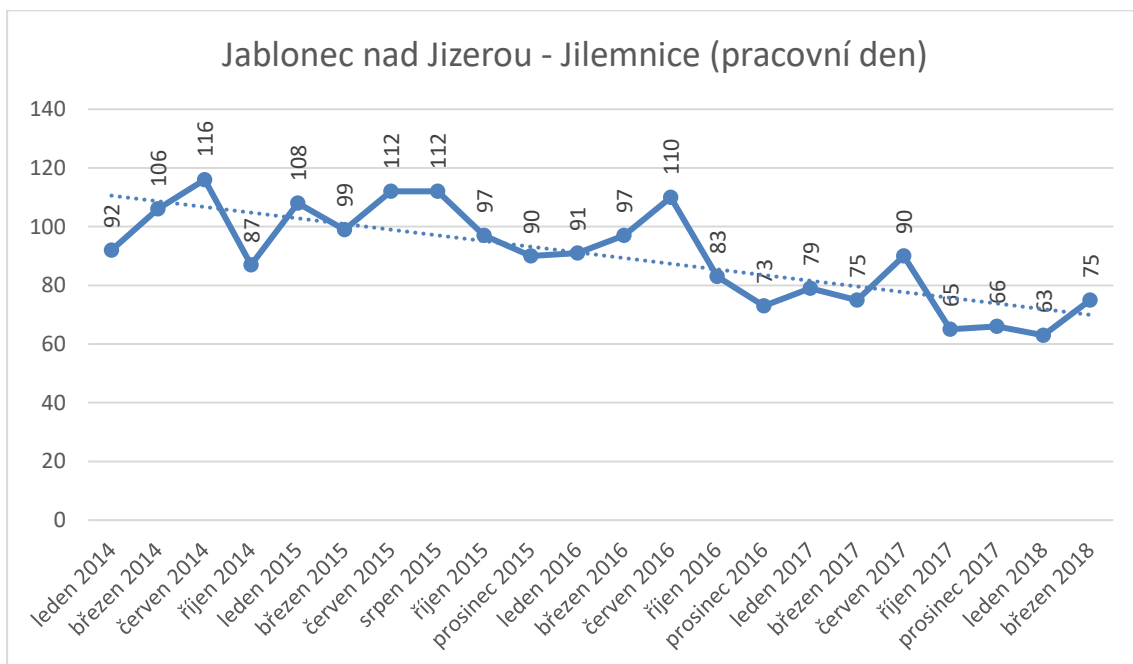
V pracovní dny v úseku Jilemnice – Jablonec nad Jizerou postupně klesá počet cestujících na hodnotu okolo 100 cestujících za den a stále častěji se ve sčítacích kampaních objevují hodnoty i pod touto hranicí (viz Obrázek 10).



Obrázek 10 - Průměrný počet cestujících v prac. den v úseku Jilemnice – Jablonec nad Jizerou

Zdroj: KORID LK

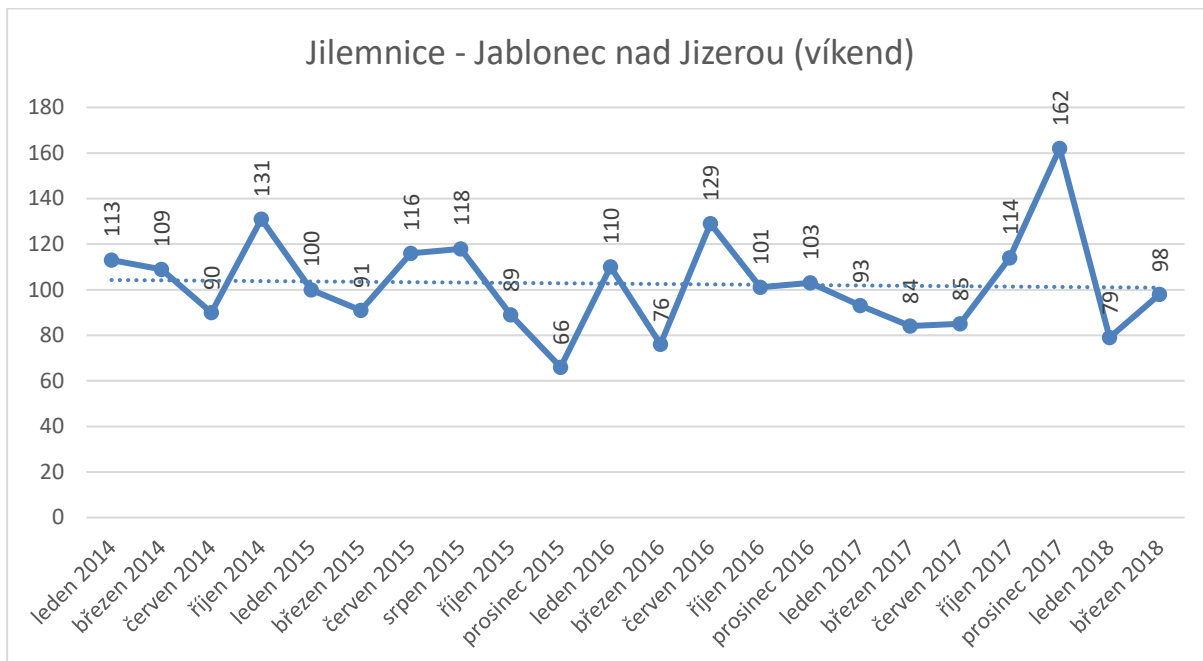
V pracovní dny ve směru z Jablonce nad Jizerou do Jilemnice je zaznamenán ještě větší pokles cestujících, a to dokonce pod 80 cestujících za den (viz Obrázek 11).



Obrázek 11 – Průměrný počet cestujících v prac. den v úseku Jablonec nad Jizerou – Jilemnice

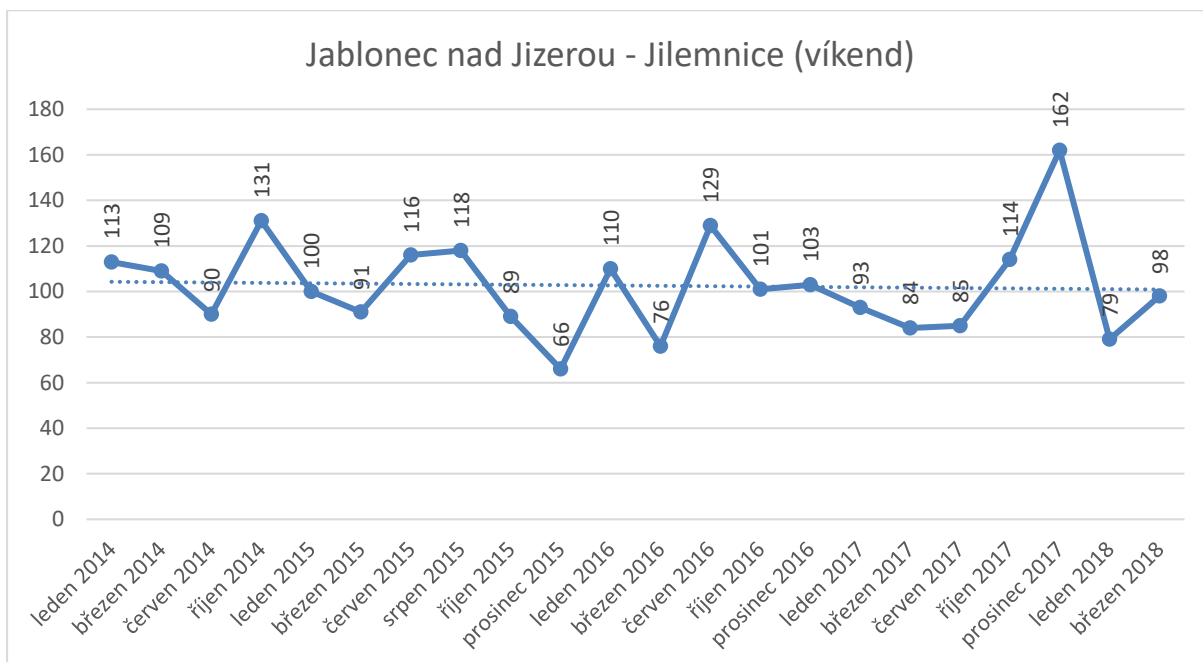
Zdroj: KORID LK

O víkendu, jak je patrné z obrázků uvedených níže, je počet cestujících relativně stabilní okolo 100 cestujících za den (viz Obrázek 12 a Obrázek 13).



Obrázek 12 – Průměrný počet cestujících o víkendu v úseku Jilemnice – Jablonec nad Jizerou

Zdroj: KORID LK



Obrázek 13 – Průměrný počet cestujících o víkendu v úseku Jablonec nad Jizerou – Jilemnice

Zdroj: KORID LK

3.2.2 STATISTIKA VYUŽITÍ Z POHLEDU JEDNOTLIVÝCH SPOJŮ

Další část statistiky je zaměřena s využitím dat za období leden 2017 až březen 2018 na jednotlivé spoje. Využití bylo odděleně analyzováno pro pracovní dny a pro víkendy. Níže uvedené přehledy uvádějí průměr za pracovní den a za víkend. Nepostihují tak výkyvy v přepravní špičce ve vybrané dny. Zpracovatel studie detailními statistikami však disponuje a případné významné odchylky jsou komentovány.

Vysvětlení pro tabulky 11 – 14:

Každá z následujících tabulek 11 – 14 tabulka obsahuje vedení spoje v čase a údaje o:

- průměrném využití – jedná se o aritmetický průměr sčítacích kampaní vztahený k nejsilnější části úseku (tj. v případě úseku Jilemnice – Jablonec n.Jiz. se jedná o úsek Jilemnice – Víchová n.Jiz.);
- maximálním průměrném využití – jedná se o údaj, který ze sledovaných sčítacích kampaní obsahuje maximální hodnotu průměru (nejedná se o maximální využití vlaku).

3.2.2.1 STATISTIKA JEDNOTLIVÝCH SPOJŮ V PRACOVNÍ DNY

Jak již bylo uvedeno v kap. 3.2.1 (pro celou trať), úsek Martinice v Krkonoších – Jilemnice je z pohledu přepravní poptávky frekvenčně silnější, a to téměř násobně. Při detailním rozboru jednotlivých vlakových spojů lze konstatovat, že to platí i pro většinu spojů, a to i přesto, že v žel. stanici Jilemnice dochází k tzv. „zlomu frekvence“, tj. většina cestujících (cca 60 až 80 %) jedoucích z Martinic v Krk. v Jilemnicích vystoupí a jiní nastoupí.

Směr přepravní špičky je vzhledem k rozložení pracovních příležitostí a škol „ráno ze směru Jablonec nad Jizerou“ a odpoledne naopak. Tomu odpovídá i využití jednotlivých spojů v čase – viz Tabulka 11. Spoj s odjezdem v 15:04 z Martinic v Krk., resp. v 15:11 z Jilemnice je frekvenčně nejsilnější. Jeho průměr ovlivňuje i fakt, že v pátek dosahuje pravidelně svého maxima (běžně okolo 50 cestujících z Martinic).

Tabulka 11 – Využití vlaků z Martinic v Krk. do Jablonce n. Jiz. v pracovní den (po úsecích)

Martinice v Krkonoších	5:04	6:59	8:58	11:04	12:58	15:04	16:58	19:07	20:58	22:04
Jilemnice	5:10	7:05	9:04	11:10	13:04	15:10	17:04	19:13	21:04	22:10
<i>průměrné využití</i>	3,71	18,14	17,29	17,57	23,00	39,43	24,14	17,71	7,00	4,57
<i>max. průměrné využití</i>	5,00	24,00	25,00	23,00	30,00	44,00	31,00	30,00	18,00	13,00

Jilemnice	5:11	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:14		
Jablonec nad Jizerou	5:42	7:42	9:42	11:43	13:42	15:42	17:42	19:45		
<i>průměrné využití</i>	3,00	8,00	10,86	11,71	15,14	20,29	13,14	9,14		
<i>max. průměrné využití</i>	4,00	11,00	14,00	18,00	19,00	23,00	15,00	13,00		

Zdroj: KORID LK

Z rozboru využití jednotlivých vlaků ve směru z Jablonce nad Jizerou vyplývá, že během dne není prakticky jasný rozdíl ve špičce a jejím směru. To je důvod, proč v rámci kap. 3.2.1 bylo zjištěno, že směr trati z Jablonce nad Jizerou dosahuje nižších hodnot. Zpracovatel studie je názoru, že jednou z příčin je hustší nabídka autobusových spojů v ranních hodinách, které jsou přizpůsobeny lépe potřebám pro dojížděku obyvatel z oblasti Jablonce nad Jizerou a Rokytнице nad Jizerou do práce a do škol v Jilemnicích. Zatímco poloha vlakových spojů odpovídá návaznostem na spěšné vlaky do Staré Paky (Chlumce nad Cidlinou, příp. s přestupem do Hradce Králové) a Trutnova.

Tabulka 12 – Využití vlaků z Jablonce n. Jiz. do Martinic v Krk. v pracovní den (po úsecích)

Jablonec nad Jizerou			6:15	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:13
Jilemnice			6:46	8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46	20:44
<i>průměrné využití</i>			11,00	9,43	11,29	10,57	9,14	10,29	6,71	3,86
<i>max. průměrné využití</i>			13,00	14,00	15,00	13,00	12,00	14,00	8,00	5,00

Jilemnice	4:54	5:41	6:49	8:49	10:55	12:49	14:55	16:49	18:55	20:45
Martinice v Krkonoších	5:00	5:47	6:55	8:55	11:01	12:55	15:01	16:55	19:01	20:51
<i>průměrné využití</i>	6,14	8,86	31,14	15,57	13,86	17,43	15,71	16,29	9,00	4,00
<i>max. průměrné využití</i>	8,00	12,00	46,00	28,00	18,00	25,00	23,00	22,00	11,00	7,00

Zdroj: KORID LK

3.2.2.2 STATISTIKA JEDNOTLIVÝCH SPOJŮ O VÍKENDU

Z rozboru sčítacích kampaní jednotlivých spojů o víkendu vyplývá, že průměrná obsazenost jednotlivých vlaků je o víkendu podobná nebo i vyšší než pracovní dny (viz Tabulka 13). Je to způsobeno částečně turismem v regionu a také tím, že o víkendu je omezena nabídka autobusových spojů.

Ve směru z Martinic v Krk. do Jilemnice a dále do Jablonce n.Jiz. bývají maxima dosahována obvykle v sobotu.

Tabulka 13 – Využití vlaků z Martinic v Krk. do Jablonce n. Jiz. o víkendu (po úsecích)

Martinice v Krkonoších	6:59	8:58	11:04	12:58	15:04	16:58	19:07	20:58	22:04
Jilemnice	7:05	9:04	11:10	13:04	15:10	17:04	19:13	21:04	22:10
<i>průměrné využití</i>	7,71	22,57	24,57	19,07	26,07	24,29	15,36	8,21	3,43
<i>max. průměrné využití</i>	10,00	53,50	49,00	45,00	40,00	35,50	27,00	16,50	5,00

Jilemnice	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:14		
Jablonec nad Jizerou	7:42	9:42	11:43	13:42	15:42	17:42	19:45		
<i>průměrné využití</i>	6,36	16,00	16,57	15,21	13,93	12,86	8,86		
<i>max. průměrné využití</i>	8,00	20,50	24,50	22,50	21,50	21,00	13,50		

Zdroj: KORID LK

Ve směru z Jablonce n.Jiz. obvykle bývají víkendová maxima dosahována v neděli, ale toto platí pro odpolední vlaky, a ne ve všech sčítacích kampaních je toto potvrzeno. To může být způsobeno tím, že v neděli sice ovlivňuje počet cestujících týdenní dojíždka, ale sobota bývá častěji silnější den z pohledu turismu.

Tabulka 14 – Využití vlaků z Jablonce n. Jiz. do Martinic v Krk. o víkendu (po úsecích)

Jablonec nad Jizerou			8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:13
Jilemnice			8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46	20:44
<i>průměrné využití</i>			12,14	13,07	10,57	21,21	20,36	17,50	6,79
<i>max. průměrné využití</i>			19,50	16,00	15,50	55,00	28,00	23,50	11,50

Jilemnice	4:35	6:49	8:49	10:55	12:49	14:55	16:49	18:55	20:45
Martinice v Krkonoších	4:40	6:55	8:55	11:01	12:55	15:01	16:55	19:01	20:51
<i>průměrné využití</i>	2,67	9,21	16,14	15,93	24,64	29,00	27,93	30,43	5,64
<i>max. průměrné využití</i>	4,00	18,00	24,00	21,50	69,50	55,00	38,50	55,50	10,00

Zdroj: KORID LK

3.2.3 SHRNU TÍ STATISTIKY

S výjimkou několika vlaků (především odpoledne z Martinic v Krk. do Jilemnice) lze konstatovat využití jednotlivých vlaků za průměrné až podprůměrné. Především v úseku Jablonec nad Jizerou – Jilemnice existuje velká část spojů s využitím okolo (i pod) 10 cestujících na spoj. Poptávka je velmi slabá v okrajových částech provozního období (i pod 5 cestujících) a zároveň ve směru z Jablonce nad Jizerou do Jilemnice je zjevný nedostatek cestujících v ranní špičce (viz 3.2.2.1).

Těchto statistik bude dále využito pro zpracování variant v návrhové části – viz kap. 4.

4 NÁVRH ZATRAKTIVNĚNÍ PROVOZU NA REGIONÁLNÍ TRATI 042

Zpracovatel této studie se zohledněním analytické části tohoto dokumentu (viz kap. 1, 2, 3) navrhuje z pohledu udržitelného rozvoje tratě 042 čtyři varianty provozu. Všechny navržené varianty mají za cíl nalézt pro železniční dopravu v regionu důstojnou a udržitelnou roli. Tento návrh naopak nerozpracovává variantu zrušení trati a její využití jako cyklostezky.

Za tzv. „nulovou“ variantu je považován stávající stav dopravy beze změn, který však zpracovatel této studie považuje za dlouhodobě neudržitelný s ohledem na klesající trend využití železniční dopravy (viz kap. 3).

Zpracovatel ke každé variantě uvádí SWOT analýzu a zároveň předpokládá, že konečný výběr varianty bude proveden po diskuzi dotčených subjektů (tj. především obcí).

4.1 VARIANTA 1 – STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY

Tato varianta je založena na následujících základech:

1. Rozsah železniční dopravy zachován ve 2-hodinovém intervalu v období 5 – 19 hodin ve směru do Jablonce nad Jizerou, resp. 6 – 20 hodin ve směru do Jilemnice a Martinic v Krk.
Pozn.: Na každý vlakový spoj by v Jablonci nad Jizerou navazoval autobusový spoj ve směru Rokytnice nad Jizerou, dtto v opačném směru.
2. Koncept spěšných vlaků na trati 040 zůstává beze změn.
Pozn.: Variantně lze akceptovat přesun křižování Sp vlaků ze stanice Martinice v Krk. do stanice Kunčice nad Labem. (Pro osobní vlaky na trati 042 by to znamenalo v příp. zachování návazností také od Trutnova pozdější odjezd z Martinic v Krk. a obrat v Jablonci nad Jizerou cca v čase 5:00.)
3. Koncept autobusové dopravy v oblasti by byl přepracován tak, aby byly eliminovány souběhy v relaci Jilemnice – Jablonec nad Jizerou.
4. Z pohledu kvality dopravy by bylo potřeba nasadit alespoň částečně modernizované vozidlo s bezbariérovým přístupem.
5. Z pohledu infrastruktury by byla potřeba modernizace nástupišť tak, aby byl umožněn bezbariérový přístup do vozidla. Za vhodné lze považovat také zkrášlení budov.
6. Dále by z pohledu zkrácení docházkové vzdálenosti bylo vhodné vybudování nových žel. zastávek (v Jilemnici, v Jablonci nad Jizerou, příp. v Poniklé – viz kap. 5.3).
7. Rozsah železniční dopravy by byl smluvně zajištěn v rámci ze strany Libereckého kraje v běžném režimu (buď samostatnou smlouvou, nebo provozně propojeno s tratěmi v oblasti Trutnovska ve spolupráci s Královéhradeckým krajem).

4.1.1 KONCEPT DOPRAVY

Koncepce dopravy v případě této varianty vychází z uzlu L:00 v Martinicích v Krk. a X:00 v Jablonci nad Jizerou. Tato varianta tedy vychází z křižování spěšných vlaků na trati 040 v Martinicích v Krkonoších. Koncept lze z hlediska jízdního řádu popsat následovně (viz Tabulka 15, Tabulka 16 a Příloha P4-01-01):

Tabulka 15 – Koncept jízdního řádu pro var. 1

BUS ↓	VLAK ↓			
	L:04*	Martinice v Krk.		S:55
S:30	L:11	Jilemnice	L:30	S:45
L:00	L:42	Jablonec nad Jizerou	L:00	S:15
↓	BUS ↓		↑	VLAK ↑
X:00	X:00	Jablonec nad Jizerou	X:00	X:00
X:10 (centrum), X:15 (Hor.Rok.)	X:10 (centrum), X:15 (Hor.Rok.)	Rokytnice nad Jizerou	X:45 (Hor. Rok.) X:50 (centrum)	X:45 (Hor. Rok.) X:50 (centrum)
			BUS ↑	BUS ↑

Zdroj: KORID LK

* Časovou polohu odjezdu vlaku z Martinic v Krk. (resp. příjezdu zpět) doporučuje zpracovatel této studie i nadále přizpůsobovat příjezdům a odjezdům spěšných vlaků. Ty v současnosti nejsou vedeny v přesném 2-hodinovém intervalu, ale jsou upraveny tak, aby v žel.st. Trutnov byly zajištěny přípoje jednou za 4 hodiny.

P4-01-01_Modelový jízdní řád – var_1

Jak je z konceptu zřejmé, základní časová poloha vlaků vázaná na uzel v Martinicích v Krk. znamená delší přestupní dobu na autobus do Rokytnice nad Jizerou. Kratší přestupní doby na autobus je problematické systémově zajistit tak, aby fungovaly pravidelné uzly v regionu. Paradoxně kratší návaznosti tak přináší koncept s křižováním spěšných vlaků na trati 040 ve stanici Kunčice nad Labem, kdy odjezd vlaku na trať 042 je vázán příjezdem „druhého“ přípoje, tj. od Trutnova (cca L:10) – viz Tabulka 16). Na druhou stranu nevýhodou této varianty jsou delší přestupní doby od vlaků ze Staré Paky (dtto v opačném směru). Tuto nevýhodu lze eliminovat doplněním vložených vlaků Martinice v Krk. – Jilemnice, ale to znamená nárůst nákladů. Navíc to nijak neřeší spojení v relaci ze Staré Paky dále za Jilemnici.

Tabulka 16 – Modifikovaný koncept jízdního řádu pro var. 1

BUS ↓	VLAK ↓			
	L:15	Martinice v Krk.		S:45
S:30	L:25	Jilemnice	L:30	S:35
L:00	L:56	Jablonec nad Jizerou	L:00	S:05
↓	BUS ↓		↑	VLAK ↑
X:00	X:00	Jablonec nad Jizerou	X:00	X:00
X:10 (centrum), X:15 (Hor.Rok.)	X:10 (centrum), X:15 (Hor.Rok.)	Rokytnice nad Jizerou	X:45 (Hor. Rok.) X:50 (centrum)	X:45 (Hor. Rok.) X:50 (centrum)
			BUS ↑	BUS ↑

Zdroj: KORID LK

Z hlediska zajištění autobusové dopravy zpracovatel předpokládá, že tato by byla v provozu modelově každé 2 hodiny přímou linkou Jilemnice – Rokytnice nad Jizerou s doplněním spojení mezi Jabloncem nad Jizerou a Rokytnicí nad Jizerou (což by mohla být linka do/ze Semil).

Za účelem dalšího ekonomického posouzení (viz kap. 6) navrhuje zpracovatel této studie pro variantu 1 rozsah dopravy pro železniční dopravu (viz Tabulka 17) a autobusovou dopravu (viz Tabulka 18).

Tabulka 17 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 1

Úsek	Počet párů spojů v PD	Počet párů spojů sone	Dopravní výkon	Srovnání se SQ
Martinice v Krk. – Jilemnice	10	9	28 304	0
Jilemnice – Jablonec n.J.	8	7	78 624	0
Jablonec n.J. – Rokytnice n.J.	--	1	448	0
		Celkem	107 376	0

Zdroj: KORID LK

V rámci varianty 1 zpracovatel této studie neuvažuje o změně rozsahu dopravních výkonů železniční dopravy.

Tabulka 18 – Navržený rozsah autobusové dopravy pro var. 1

Úsek	Počet párů spojů v PD	Počet párů spojů sone	Dopravní výkon	Srovnání se SQ
Martinice v Krk. – Jilemnice	viz komentář pod tabulkou			
Jilemnice – Jablonec n.J.	11	4	103 392	16 192
Jablonec n.J. – Rokytnice n.J.	22	10	93 604	0

Zdroj: KORID LK

Z hlediska návrhu autobusové dopravy zpracovatel této studie konstatuje, že konkrétní návrhy pro úsek Martinice v Krk. – Jilemnice nejsou součástí studie a pro účely dalších ekonomických posouzení je uvažován stávající stav. Důvodem je skutečnost, že t.č. jedná Liberecký kraj s Královéhradeckým a Středočeským krajem o koncepční změně v linkové dopravě, která může mít podstatný vliv na dopravu regionální v této oblasti.¹ Změna však přímo nesouvisí s touto studií.

Navržený nárůst rozsahu dopravy v úseku Jilemnice – Jablonec nad Jizerou vyplývá ze systémového zajištění dopravy v prac. dny každou hodinu v prokladu vlak – bus.

¹ T.č. probíhají jednání o koncepční objednávce dálkové linky Praha – Ml. Boleslav – Jičín – Jilemnice – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn.

4.1.2 SWOT ANALÝZA

Pro variantu 1 uvádí zpracovatel SWOT analýzu – viz Tabulka 19.

Tabulka 19 – SWOT analýza varianty 1

SWOT analýza	Interní analýza	
	Silné stránky	Slabé stránky
Externí analýza	<ul style="list-style-type: none"> • návaznosti železniční dopravy v Martinicích v Krk. ve směru Trutnov a Stará Paka (Hradec Králové, Chlumeč nad Cidlinou) • pravidelné návaznosti v Jablonci nad Jizerou • rozvoj infrastruktury (silná stránka podmíněna vlastní realizací) • rozvoj kvality žel. dopravy (silná stránka podmíněna realizací) • vyšší spolehlivost dopravy v době nepříznivých povětrnostních podmínek • větší možnosti pro přepravu spoluzavazadel, jízdních kol a kočárků 	<ul style="list-style-type: none"> • časová poloha ve 2- hodinovém intervalu není vhodná pro dojíždku do práce a do školy v Jilemnici (a jiná poloha vlakových spojů není vhodná s ohledem na návaznosti v Martinicích) • železniční dopravou nelze zajistit přímé spojení Rokytnice nad Jizerou s Jilemnicí • varianta bez turistického spojení (nostalgičtých jízd) • v případě křižování spěšných vlaků v Kunčicích nad Labem delší přestupní doba ze směru Stará Paka, nebo nutnost zavést vložené vlaky Martinice v Krk. – Jilemnice
	<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> • zajistit návaznosti v Jablonci nad Jizerou též do směrů Harrachov a Vysoké nad Jizerou • (výhledově) prodloužení trati do Rokytnice nad Jizerou 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> • cestující nepřijmou zásadní úpravy autobusových spojů (odstranění souběhů) • pokračující klesající trend využití veřejné dopravy • odliv části cestujících po přesunu křižování na trati 040 z Martinic v Krk. do Kunčic nad Labem • MD ČR změnou koncepce rychlíkové dopravy a/nebo KHK změnou koncepce dopravy přesune křižování na trati 040 do Staré Paky => rozpad návaznosti ve směru Trutnov, nebo Chlumeč nad Cidlinou z tratě 042

Zdroj: KORID LK

4.2 VARIANTA 2 – SEZÓNŇÍ TURISTICKÝ PROVOZ S POSÍLENÍM ROLE AUTOBUS V OBLASTI

Tato varianta je založena na následujících základech:

1. Veškerá dopravní obslužnost v relaci Rokytnice nad Jizerou – Jablonec nad Jizerou – Jilemnice by byla zajištěna autobusovými linkami.
2. Role železniční dopravy by spočívala v turistické dopravě v sezónním období a nebyla by vázána na běžné autobusové linky v oblasti.
3. Turistická linka by region Jilemnicka propojovala také s regionem Vrchlabsko.
4. Z hlediska propojitelnosti Jilemnicka a Tanvaldska by byla vhodná koordinace s provozem na Zubačce a propojení historickou autobusovou linkou Kořenov (Harrachov) – Jablonec nad Jizerou.
5. Z hlediska požadavků na infrastrukturu postačuje udržování provozuschopného stavu a dále je vhodné „zkrášlení“ železničních stanic a dopraven.
6. Z hlediska požadavků na vozový park by bylo potřeba zajistit historická vozidla (např. motorový vůz M131.1 „Hurvínek“, souprava parní lokomotiva + historické vozy 2. nebo 3. třídy).
7. Rozsah železniční dopravy by byl smluvně zajištěn zvláštní smlouvou pro tuto trať s požadavky na zajištění historického provozu.
8. Pro spojení Jilemnice a Martinic v Krkonoších v návaznosti na spěšné vlaky by bylo potřeba upravit autobusové spoje, nebo zavést linku Jilemnice – Martinice v Krk.,žel.st., která by zároveň na území Jilemnice mohla plnit roli MHD.

4.2.1 KONCEPT DOPRAVY (ČASOVÉ POLOHY SPOJŮ)

4.2.1.1 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Koncept autobusové dopravy lze v této variantě postavit v 1-hodinovém intervalu spojů (viz Tabulka 20), přičemž dále s ohledem na skutečnou přepravní potřebu jej lze modifikovat a např. v období dopravního sedla realizovat dopravu ve 2-hodinovém intervalu.

Spojení lze realizovat buď jako přímé z Jilemnice do Rokytnice, nebo např. 1x/2 hodiny s přestupem v Jablonci nad Jizerou ve vazbě na linku Semily – Rokytnice nad Jizerou. (Pokud by bylo celodenně přímé spojení Jilemnice – Rokytnice nad Jizerou, není vhodné vést současně systémové přímé spojení Semily – Rokytnice nad Jizerou, neboť vznikaly souběhy spojů.)

Tabulka 20 – Koncept jízdního řádu autobusů pro var. 2

BUS ↓		
X:30	Jilemnice	X:30
X:00	Jablonec nad Jizerou	X:00
X:10 (centrum), X:15 (Hor.Rok.)	Rokytnice nad Jizerou	X:45 (Hor. Rok.) X:50 (centrum)
		BUS ↑

Zdroj: KORID LK

4.2.1.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Koncepci železničního řádu je třeba řešit odděleně pro následující varianty:

1. Pomalá trasa (parní vlak) s křižováním spěšných vlaků v Martinicích v Krk.

Bude-li vlak veden v celé trase Vrchlábí – Kunčice nad Labem – Martinice v Krkonoších – Jilemnice – Jablonec nad Jizerou – Rokytnice nad Jizerou, je reálné stihnout dva páry vlaků (cca v 8 a 14 hodin z Vrchlábí a v 11 a 17 hodin z Rokytnice nad Jizerou) tak, aby vlak stihl využít volného časového prostoru na trati mezi Vrchlábím a Kunčicemi nad Labem a zároveň aby byly zajištěny návaznosti ve směru od Trutnova a Staré Paky.

Popis časových poloh je uveden v příloze P4-02-01_Modelový jízdní řád – var_2.

2. Rychlejší trasa (motorový vůz) s křižováním spěšných vlaků v Martinicích v Krk.

Bude-li vlak veden v celé trase Vrchlábí – Kunčice nad Labem – Martinice v Krkonoších – Jilemnice – Jablonec nad Jizerou – Rokytnice nad Jizerou, je reálné stihnout tři páry vlaků (cca v 8, ve 12 a v 16 hodin z Vrchlábí a v 10, ve 12 a ve 14 hodin z Rokytnice nad Jizerou).

V případě, že by z/do Vrchlábí byly vedeny pouze okrajové vlaky (ráno z Vrchlábí a večer zpět), je teoreticky možné zajistit vložené spoje mezi Martinicemi v Krkonoších a Rokytnicí nad Jizerou).

Popis časových poloh je uveden v příloze P4-02-01_Modelový jízdní řád – var_2.

3. Pomalá trasa (parní vlak) s křižováním spěšných vlaků v Kunčicích n. Lab.

Z hlediska počtu spojů platí totéž, co pro bod 1 s tím rozdílem, že je potřeba zvážit, jakým způsobem realizovány návaznosti ze směru Trutnov a Stará Paka. Záleží také na tom, zda by Královéhradecký kraj objednával i o víkendu osobní vlaky mezi Trutnovem a Vrchlábím (dnes tomu tak není).

- Pokud by Královéhradecký kraj objednával osobní vlaky Trutnov – Vrchlábí, lze trasu historického vlaku vést tak, aby od Trutnova byl přípoj již v Kunčicích nad Labem, historický vlak by dále jel do Martinic v Krk., kde by měl přípoj od Staré Paky a ihned po jeho příjezdu (S:50) by mohl odjet ve směru Rokytnice nad Jizerou.
- Pokud by Královéhradecký kraj neobjednával osobní vlaky Trutnov – Vrchlábí, bylo by potřeba zvolit, zda mít také přípoj od Trutnova a vyčkat s odjezdem z Martinic až do času L:15, nebo zda nezkrátit vlak jen do Jablonce nad Jizerou. Vedení vlaku až do Rokytnice a zároveň čekání na přípoj od Trutnova při konstrukci JŘ povede k tomu, že návaznosti nebude možné zajistit v opačném směru.

Popis časových poloh je uveden v příloze P4-02-02_Modelový jízdní řád – var_2a.

4. Rychlejší trasa (motorový vůz) s křižováním spěšných vlaků v Kunčicích n. Lab.

Z hlediska počtu spojů platí totéž, co pro bod 2 s tím rozdílem, že je potřeba zvážit, jakým způsobem realizovány návaznosti ze směru Trutnov a Stará Paka. Záleží také na tom, zda by Královéhradecký kraj objednával i o víkendu osobní vlaky mezi Trutnovem a Vrchlábím (dnes tomu tak není).

- Pokud by Královéhradecký kraj objednával osobní vlaky Trutnov – Vrchlábí, lze trasu historického vlaku vést tak, aby od Trutnova byl přípoj již v Kunčicích nad Labem, historický vlak by dále jel do Martinic v Krk., kde by měl přípoj od Staré Paky a ihned po jeho příjezdu (S:55) by mohl odjet ve směru Rokytnice nad Jizerou.
- Pokud by Královéhradecký kraj neobjednával osobní vlaky Trutnov – Vrchlábí, bylo by potřeba zvolit, zda mít také přípoj od Trutnova a vyčkat s odjezdem z Martinic až do času

L:15, nebo zda nezkrátit vlak jen do Jablonce nad Jizerou. Vedení vlaku až do Rokytnice a zároveň čekání na přípoj od Trutnova při konstrukci JŘ povede k tomu, že nebude možné zajistit všechny spoje.

Popis časových poloh je uveden v příloze P4-02-02_Modelový jízdní řád – var_2a.

Za účelem dalšího ekonomického posouzení (viz kap. 6) navrhuje zpracovatel této studie pro variantu 2 rozsah dopravy pro železniční dopravu (viz Tabulka 21 a Tabulka 22) a autobusovou dopravu (viz Tabulka 23).

Pro železniční dopravu platí, že rozsahem dopravy v pracovní dny je míněno období letní sezóny (cca 40 dní) a rozsahem dopravy o víkendu období zimní a letní sezóny (cca 80 dní).

Zpracovatel této studie uvádí pro železniční dopravu variantu s rozsahem dopravy 3 párů spojů v celém úseku uvažované turistické linky Vrchlabí – Rokytnice nad Jizerou (viz Tabulka 21) a variantu se 2 páry spojů v celé trase a dvěma vloženými páry spojů v trase Martinice v Krk. – Rokytnice n.Jiz. (viz Tabulka 22).

Tabulka 21 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 2

Úsek	Počet párů spojů v PD	Počet párů spojů sone	Dopravní výkon	Srovnání se SQ
Vrchlabí – Martinice v Krk.	3	3	8 640	8 640
Martinice v Krk. – Jilemnice	3	3	2 880	-25 424
Jilemnice – Jablonec n.J.	3	3	10 080	-68 544
Jablonec n.J. – Rokytnice n.J.	3	3	1 440	992
		Celkem	23 040	-84 336

Zdroj: KORID LK

Tabulka 22 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 2 (variantní)

Úsek	Počet párů spojů v PD	Počet párů spojů sone	Dopravní výkon	Srovnání se SQ
Vrchlabí – Martinice v Krk.	2	2	5 760	5 760
Martinice v Krk. – Jilemnice	4	4	3 840	-24 464
Jilemnice – Jablonec n.J.	4	4	13 440	-65 184
Jablonec n.J. – Rokytnice n.J.	4	4	1 920	1 472
		Celkem	24 960	-82 416

Zdroj: KORID LK

S ohledem na komentář k linkové dopravě v úseku Martinice v Krk. – Jilemnice, který je platný pro jakoukoliv variantu této studie, je rozsah dopravy porovnáván pro úsek Jilemnice – Rokytnice nad Jizerou (viz Tabulka 23). Pro účely ekonomického posouzení bude úsek Martinice v Krk. – Jilemnice uvažován jako SQ.

Tabulka 23 – Navržený rozsah autobusové dopravy pro var. 2

Úsek	Počet párů spojů v PD	Počet párů spojů sone	Dopravní výkon	Srovnání se SQ
Jilemnice – Jablonec n.J.	18	10	181 568	94 368
Jablonec n.J. – Rokytnice n.J.	22	10	93 604	0

Zdroj: KORID LK

Rozsah dopravy odpovídá spojení mezi Jilemnicí a Jabloncem nad Jizerou v 1-hodinovém intervalu v pracovní dny a ve 2- hodinovém o víkendu. Z hlediska rozsahu není řešeno, zda všechny spoje budou přímé z Jilemnice do Rokytnice, nebo bude existovat u vybraných spojů (či každé 2 hodiny v prac. dny) přestup na linku Semily – Rokytnice nad Jizerou.

4.2.2 SWOT ANALÝZA

Pro variantu 2 uvádí zpracovatel SWOT analýzu – viz Tabulka 24.

Tabulka 24 – SWOT analýza varianty 2

SWOT analýza	Interní analýza	
	Silné stránky	Slabé stránky
Externí analýza	<ul style="list-style-type: none"> nabídka přímého spojení (autobusem) z Rokytnice nad Jizerou do Jilemnice pravidelné návaznosti v Jablonci nad Jizerou využití trati jako turistické atrakce bez nutnosti zásadních investic do infrastruktury dopravní řešení nemusí být nijak vázáno na Ministerstvo dopravy (pozn.: toto neplatí v případě propojení autobusové dopravy až na Horka u St. Paky a návazností na rychlíky do Hradce Králové) 	<ul style="list-style-type: none"> pozastavení rozvoje žel. infrastruktury
	<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> zajistit návaznosti v Jablonci nad Jizerou též do směrů Harrachov a Vysoké nad Jizerou propojení autobusové dopravy z Rokytnicka s linkou ve směru Horka u Staré Paky a zajištění návazností ve směru Nová Paka – Jičín (bus), Trutnov (bus) a Hradec Králové (vlak) i tato varianta umožňuje výhledové prodloužení tratě do Rokytnice nad Jizerou a koncepční návrat k var. 1 v budoucnu 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> nepodaří se zajistit provozovatele pro nostalgický provoz za ekonomicky přijatelných podmínek cestující nepřijmou zásadní koncepční úpravy spojení v oblasti pokračující klesající trend využití veřejné dopravy nižší atraktivita pro turisty, pokud se nepodaří zajistit „zkrášlení“ žel. stanic a dopraven

Zdroj: KORID LK

4.3 VARIANTA 3 – DENNÍ TURISTICKÝ PROVOZ SE SEZÓNNÍM POSÍLENÍM A S POSÍLENÍM ROLE AUTOBUSU

Tato varianta je založena na následujících základech:

1. Převážná část dopravní obslužnosti v relaci Rokytnice nad Jizerou – Jablonec nad Jizerou – Jilemnice by byla zajištěna autobusovými linkami.
2. Role železniční dopravy by spočívala v turistické dopravě v sezónním období a omezeným rozsahem (2 párů vlaků) denně, které by zároveň měly také roli dopravní obslužnosti.
3. Turistická linka by region Jilemnicka propojovala také s regionem Vrchlabsko.
4. Z hlediska propojitelnosti Jilemnicka a Tanvaldska by byla vhodná koordinace s provozem na Zubačce a propojení historickou autobusovou linkou Kořenov (Harrachov) – Jablonec nad Jizerou.
5. Z hlediska požadavků na infrastrukturu postačuje udržování provozuschopného stavu a dále je vhodné „zkrášlení“ železničních stanic a dopraven.
6. Z hlediska požadavků na vozový park by bylo potřeba zajistit historická vozidla (obdobně jako ve var. 2). Na denní provoz by bylo vhodné zajistit motorový vůz ř. 810 nebo takové výkony smluvně propojit s tratěmi v oblasti Trutnovsko.
7. Rozsah železniční dopravy by byl smluvně zajištěn zvláštní smlouvou pro tuto trať s požadavky na zajištění historického provozu.
8. Pro spojení Jilemnice a Martinic v Krkonoších v návaznosti na spěšné vlaky by bylo potřeba upravit autobusové spoje, nebo zavést linku Jilemnice – Martinice v Krk.,žel.st., která by zároveň na území Jilemnice mohla plnit roli MHD.

4.3.1 KONCEPT DOPRAVY

Koncept autobusové dopravy je totožný s kap. 4.2.1.1 s tím rozdílem, že v čase vedení turistického (historického) vlaku by byl omezen provoz autobusového spoje.

Koncept železniční dopravy je totožný s kap. 4.2.1.2 s tím rozdílem, že je potřeba definovat časy vlaků, které by měly být vedeny denně. Zpracovatel této studie s ohledem na zajištění turistické dopravy doporučuje ranní a odpolední hodiny tak, aby byly vedeny vlak v 9 a v 15 hodin z Jilemnice ve směru do Rokytnice nad Jizerou.

Za účelem dalšího ekonomického posouzení (viz kap.6) navrhuje zpracovatel této studie pro variantu 3 rozsah dopravy pro železniční dopravu (viz Tabulka 25 a Tabulka 26) a autobusovou dopravu (viz Tabulka 27).

Pro železniční dopravu platí, že rozsahem dopravy je míněno:

- v pracovní dny 2 páry vlaků celoročně a ostatní spoje v období letní sezóny (cca 40 dní);
- víkendu spojení celoročně (cca 110 dní).

Zpracovatel této studie uvádí pro železniční dopravu variantu s rozsahem dopravy 3 párů spojů v celém úseku uvažované turistické linky Vrchlabí – Rokytnice nad Jizerou (viz Tabulka 25) a variantu se 2 páry spojů v celé trase a dvěma vloženými páry spojů v trase Martinice v Krk. – Rokytnice n.Jiz. (viz Tabulka 26).

Tabulka 25 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 3

Úsek	Počet párů spojů v PD	Počet párů spojů sone	Dopravní výkon	Srovnání se SQ
Vrchlabí – Martinice v Krk.	3	3	21 168	21 168
Martinice v Krk. – Jilemnice	3	3	7 056	-21 248
Jilemnice – Jablonec n.J.	3	3	24 696	-53 928
Jablonec n.J. – Rokytnice n.J.	3	3	3 528	3 080
Celkem			56 448	-50 928

Zdroj: KORID LK

Tabulka 26 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 3 (variantní)

Úsek	Počet párů spojů v PD	Počet párů spojů sone	Dopravní výkon	Srovnání se SQ
Vrchlabí – Martinice v Krk.	2	2	17 520	17 520
Martinice v Krk. – Jilemnice	4	4	8 272	-20 032
Jilemnice – Jablonec n.J.	4	4	28 952	-49 672
Jablonec n.J. – Rokytnice n.J.	4	4	4 136	3 688
Celkem			58 880	-48 496

Zdroj: KORID LK

Tabulka 27 – Navržený rozsah autobusové dopravy pro var. 3

Úsek	Počet párů spojů v PD	Počet párů spojů sone	Dopravní výkon	Srovnání se SQ
Jilemnice – Jablonec n.J.	18	10	165 376	78 176
Jablonec n.J. – Rokytnice n.J.	22	10	93 604	0

Zdroj: KORID LK

Popis časových poloh je uveden v přílohách:

P4-03-01_Modelový jízdní řád – var_3

P4-03-02_Modelový jízdní řád – var_3a

4.3.2 SWOT ANALÝZA

Pro variantu 3 uvádí zpracovatel SWOT analýzu – viz Tabulka 28.

Tabulka 28 – SWOT analýza varianty 3

SWOT analýza	Interní analýza	
	Silné stránky	Slabé stránky
Externí analýza	<ul style="list-style-type: none"> nabídka přímého spojení (autobusem) z Rokytnice nad Jizerou do Jilemnice pravidelné návaznosti v Jablonci nad Jizerou využití trati jako turistické atrakce bez nutnosti zásadních investic do infrastruktury částečné využití i pro „základní“ dopravní obslužnost dopravní řešení nemusí být nijak vázáno na Ministerstvo dopravy (pozn.: toto neplatí v případě propojení autobusové dopravy až na Horka u St. Paky a návazností na rychlíky do Hradce Králové) 	<ul style="list-style-type: none"> pozastavení rozvoje žel. infrastruktury „základní“ dopravní obslužnost zajišťována v nižší kvalitě
	<ul style="list-style-type: none"> zajistit návaznosti v Jablonci nad Jizerou též do směrů Harrachov a Vysoké nad Jizerou propojení autobusové dopravy z Rokytnicka s linkou ve směru Horka u Staré Paky a zajištění návazností ve směru Nová Paka – Jičín (bus), Trutnov (bus) a Hradec Králové (vlak) i tato varianta umožňuje výhledové prodloužení tratě do Rokytnice nad Jizerou a koncepční návrat k var. 1 v budoucnu 	<ul style="list-style-type: none"> nepodaří se zajistit provozovatele pro nostalgický provoz za ekonomicky přijatelných podmínek cestující nepřijmou zásadní koncepční úpravy spojení v oblasti pokračující klesající trend využití veřejné dopravy nižší atraktivita pro turisty, pokud se nepodaří zajistit „zkrášlení“ žel. stanic a dopraven

Zdroj: KORID LK

4.4 VARIANTA 4 – OMEZENÍ STÁVAJÍCÍHO ROZSAHU DOPRAVY S POSÍLENÍM TURISTICKÝCH JÍZD A POSÍLENÍM ROLE AUTOBUSU

Tato varianta je založena na následujících základech:

1. Rozsah železniční dopravy zachován ve 2- až 4-hodinovém intervalu v období 5 – 17 hodin ve směru do Jablonce nad Jizerou, resp. 6 – 18 hodin ve směru do Jilemnice a Martinic v Krk.
Pozn.: Na každý vlakový spoj by v Jablonci nad Jizerou navazoval autobusový spoj ve směru Rokytnice nad Jizerou, dtto v opačném směru.
2. Koncept spěšných vlaků na trati 040 zůstává beze změn.
Pozn.: Variantně lze akceptovat přesun křižování Sp vlaků ze stanice Martinice v Krk. do stanice Kunčice nad Labem. (Pro osobní vlaky na trati 042 by to znamenalo v příp. zachování návazností také od Trutnova pozdější odjezd z Martinic v Krk. a obrat v Jablonci nad Jizerou cca v čase 5:00.)
3. Základní provoz by byl doplněn o historické jízdy uskutečněné v takovém rozsahu, aby je bylo možné zajistit s pomocí místní zájmových spolků.
4. Koncept autobusové dopravy v oblasti by byl přepracován tak, aby byly eliminovány souběhy v relaci Jilemnice – Jablonec nad Jizerou.
5. Z pohledu kvality dopravy by postačoval stávající standard.
6. Z hlediska požadavků na infrastrukturu postačuje udržování provozuschopného stavu a dále je vhodné „zkrášlení“ železničních stanic a dopraven.

4.4.1 KONCEPT DOPRAVY (ČASOVÉ POLOHY SPOJŮ)

Koncepce dopravy v případě této varianty vychází z uzlu L:00 v Martinicích v Krk. a X:00 v Jablonci nad Jizerou. Tato varianta tedy vychází z křižování spěšných vlaků na trati 040 v Martinicích v Krkonoších. Koncept lze z hlediska jízdního řádu popsat stejně jako ve var. 1 (viz Tabulka 15, Tabulka 16 a Příloha P4-04-01) a lze jej i stejně modifikovat (viz Tabulka 16).

Pokud by tato varianta měla být realizována za pomoci zrušení některého ze stávajících spojů, připadají do úvahy s ohledem na současné využití (viz kap. 3) tyto možnosti:

- a. zrušení nejslabších okrajových spojů v 5 hodin do Jablonce nad Jizerou a ve 20 hodin z Jablonce nad Jizerou;
 - pozn.: Tato varianta je provozně problematická, neboť vyžaduje zajistit nocování motorového vozu v Jablonci nad Jizerou, což může být pro dopravce neakceptovatelné a potenciálně rizikové v případě, že dopravce nezajistí dostatečné zázemí.
- b. zrušení posledního páru vlaků v 19 hodin z Jilemnice a ve 20 hodin z Jablonce nad Jizerou;
 - pozn.: Z pohledu zpracovatele této studie nejméně problematická možnost.
- c. zrušení prvního páru vlaků v 5 hodin z Jilemnice (Martinic) a v 6 hodin z Jablonce nad Jizerou;
 - pozn.: Vzhledem k tomu, že v ranní špičce jsou v provozu autobusové spoje každou hodinu, je t.č. vlak využit podprůměrně. Vlak by zůstal zachován v úseku Jilemnice (6:46) – Martinice v Krk.
- d. omezení jízdy vlaků v 7 hodin z Jilemnice a v 8 hodin z Jablonce nad Jizerou o víkendu
 - pozn.: Vlak by zůstal zachován v pracovní dny.
- e. zrušení/omezení některého z dopoledních vlaků.

Zpracovatel této studie bude uvažovat pro účely dalšího rozpracování tohoto dokumentu s omezením 2 párů vlaků celotýdenně (tj. využití výše uvedených možností b, c, d). Rozsah železniční dopravy pro variantu 4 obsahuje kromě „základní“ dopravní obslužnosti také návrh na vedení 10 jízd nostalgickou linkou (viz Tabulka 29).

Tabulka 29 – Navržený rozsah železniční dopravy pro var. 4

Úsek	Počet párů spojů v PD	Počet párů spojů sone	Dopravní výkon	Srovnání se SQ
Vrchlabí – Rokytnice n.J. (historické jízdy – vyčleněno)	--	2	1 280	1 280
Martinice v Krk. – Jilemnice	10	9	28 304	0
Jilemnice – Jablonec n.J.	6	5	58 184	-20 440
Jablonec n.J. – Rokytnice n.J.	0	1	448	0
		Celkem	88 216	-19 160

Zdroj: KORID LK

Rozsah vedení linkové dopravy (viz Tabulka 30) vychází ze stávajícího stavu s tím, že v časech, kdy by nebyl v provozu oproti SQ vlak by byl veden autobus.

Tabulka 30 – Navržený rozsah autobusové dopravy pro var. 4

Úsek	Počet párů spojů v PD	Počet párů spojů sone	Dopravní výkon	Srovnání se SQ
Jilemnice – Jablonec n.J.	12	6	118 656	31 456
Jablonec n.J. – Rokytnice n.J.	22	10	93 604	0

Zdroj: KORID LK

4.4.2 SWOT ANALÝZA

Pro variantu 4 uvádí zpracovatel SWOT analýzu – viz Tabulka 31.

Tabulka 31 – SWOT analýza varianty 4

SWOT analýza	Interní analýza	
	Silné stránky	Slabé stránky
Externí analýza	<ul style="list-style-type: none"> návaznosti železniční dopravy v Martinicích v Krk. ve směru Trutnov a Stará Paka (Hradec Králové, Chlumeč nad Cidlinou) pravidelné návaznosti v Jablonci nad Jizerou vhodné řešení pro přechodný stav mezi SQ a var. 2, nebo 3 turistický/historický provoz možno řešit v omezené míře, a tak jej zajistit s pomocí místních zájmových spolků 	<ul style="list-style-type: none"> časová poloha ve 2- hodinovém intervalu není vhodná pro dojíždku do práce a do školy v Jilemnicích (a jiná poloha vlakových spojů není vhodná s ohledem na návaznosti v Martinicích) železniční dopravou nelze zajistit přímé spojení Rokytnice nad Jizerou s Jilemnicí pozastavení rozvoje žel. infrastruktury „základní“ dopravní obslužnost zajišťována v nižší kvalitě vyžaduje vyšší nároky na vozový park (zajištění pro „základní“ a turistickou dopravní obslužnost)
	<ul style="list-style-type: none"> zajistit návaznosti v Jablonci nad Jizerou též do směrů Harrachov a Vysoké nad Jizerou i tato varianta umožňuje výhledové prodloužení tratě do Rokytnice nad Jizerou a koncepční návrat k var. 1 v budoucnu 	<ul style="list-style-type: none"> cestující nepřijmou zásadní úpravy autobusových spojů (odstranění souběhů) pokračující klesající trend využití veřejné dopravy odliv části cestujících po přesunu křižování na trati 040 z Martinic v Krk. do Kunčic nad Labem MD ČR změnou koncepce rychlíkové dopravy a/nebo KHK změnou koncepce dopravy přesune křižování na trati 040 do Staré Paky => rozpad návaznosti ve směru Trutnov, nebo Chlumeč nad Cidlinou z tratě 042 nižší atraktivita pro turisty, pokud se nepodaří zajistit „zkrášlení“ žel. stanic a dopraven

Zdroj: KORID LK

4.5 SHRUTÍ VARIANT 1 AŽ 4 Z POHLEDU SROVNÁNÍ DOPRAVNÍCH VÝKONŮ

V následující tabulce (viz Tabulka 32) je přehled dopravních km uvedený odděleně pro jednotlivé varianty. Do dopravních výkonů jsou zahrnuty:

- u vlaků v režimu „základní“ dopravní obslužnosti výkony v úseku Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou;
- u vlaků v režimu historických jízd výkony v úseku Vrchlabí – Rokytnice nad Jizerou;
- u autobusů linkové dopravy výkony v úseku Jilemnice – Rokytnice nad Jizerou.

Tabulka 32 – Porovnání dopravních výkonů v jednotlivých variantách

Varianta	Dopravní výkony: vlak – „základní“ dopravní obslužnost	Dopravní výkony: vlak – historické jízdy	Dopravní výkony: autobus
Stávající stav	107 376	0	180 804
Varianta 1	107 376	0	196 996
Varianta 2	0	24 960	275 172
Varianta 3	0	58 880	258 980
Varianta 4	86 936	1 280	212 260

Zdroj: KORID LK

4.6 ZAČLENĚNÍ HISTORICKÉ DOPRAVY DO DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI A DO IDS IDOL

Zpracovatel této studie doporučuje, aby v jakékoliv variantě a v jakémkoliv rozsahu byla historická doprava začleněna do integrovaného dopravního systému IDOL a aby tato forma dopravy byla podpořena Libereckým krajem. Historická doprava na této trati může být jednou z turistických atraktivit Libereckého kraje a zajištění dopravy pro tento účel je plně v souladu jak se Zákonem č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících, tak Plánem dopravní obslužnosti Libereckého kraje.

Integrace do IDS IDOL z pohledu odbavení cestujících znamená umožnění odbavení za pomoci bezkontaktní čipové karty a do budoucna i za pomoci platební karty (v souladu s rozvojem systému OPUSCARD/IDOL), což na jednu stranu může narušovat historickou atmosféru, na druhou stranu může takové opatření vést k vyšší atraktivitě a k vyššímu využití cestujícími.

Ve variantě 3 s denním provozem považuje zpracovatel této studie integraci do IDS IDOL za nutné. Ve var. 2 lze připustit režim zvláštního ceníku a s tím, že cestující, kteří se prokáží čipovou kartou Opuscard, budou odbaveni se slevou.

5 NÁVRH PROVOZNÍHO MODELU

5.1 NÁVRH VYUŽITÍ NÁDRAŽNÍCH BUDOV

Nevyužité prostory v nádražních budovách, případně celé nádražní budovy lze využít dle zvoleného konceptu k následujícím účelům:

- **Provozní zázemí nostalgického/tematického provozu** (např. Poniklá, Jablonec nad Jizerou)
- **Pronájem pro bydlení** – Dle předběžných diskuzí se zástupci obcí, obce o tuto starost navíc zájem nemají. Zajímavé by to bylo, kdyby šlo o budovy v dobrém stavu a bez nájemníků – dalo by se použít jako náhradní bydlení po dobu opravy jiného bytového fondu.
- **Informační a kulturní centrum** (např. Jablonec nad Jizerou, Martinice v Krkonoších a Rokytnice nad Jizerou)
- **Tematické ubytování pro turisty** (např. Jablonec nad Jizerou – Hradsko, Rokytnice nad Jizerou)
- **Sklady** – už jsou pronajaty v dopravě Poniklá a Martinice v Krkonoších. V Hrabačově je pronajata manipulační plocha pro prodej uhlí.

Stanice Martinice v Krkonoších – rozvoj národní kulturní památky (neodvolá – li její vyhlášení soud, kde se v současné době projednává podání SŽDC).

Dopravna **Víchová nad Jizerou** – vhodné východisko pro vodáky. Možnost proměnit ve objekt tak, aby korespondoval s označením „Pojizerský Pacifik“.

Dopravna **Poniklá** – v zástavbě s dřevěnými stylovými technickými budovami okolo (WC, vodárna) – centrum historického provozu.

Dopravna **Jablonec nad Jizerou**. Bakalářská práce z roku 2017 od Pavla Fusha – studenta architektury, ČVUT zde navrhuje vybudování kulturně sportovního centra, které by doplnilo městskou infrastrukturu.

Dopravna **Jablonec nad Jizerou – Hradsko** opět samostatně stojící objekt u tunelu a mostů i u kameného přejezdu přes trať. Zde je možné vytvořit samostatné tematické místo i s ubytováním, a lze zde propagovat stezku kolem tunelu, mostů k hradu.



Obrázek 14 Studie kulturně – sportovního centra na nádraží v Jablonci nad Jizerou (Pavel Fush, 2017)

Dopravna **Rokytnice nad Jizerou** stojí samostatně s dostatečným prostorem okolo sebe a s přístupem k řece. Tato dopravna nabízí dostatek prostoru i pro otáčení autobusu, který by mohl zajistit návaznou dopravu výše do Rokytnice nad Jizerou, do Harrachova i spojení s tratí č. 036. Stav objektu nádražní budovy je bohužel v tak špatném stavu, že SŽDC plánuje ve výhledové době jeho demolici. Dle současné

legislativy však jako její náhradu musí vybudovat přístřešek pro cestující. Není zatím jasné, zda by se přístřešek musel budovat i v případě, že se doprava Rokytnice nad Jizerou přestane obsluhovat úplně (místo současného 1 páru vlaků v sobotu, neděli a státním svátku).

Budovy ve správě SŽDC je v současné době možné získat do pronájmu za standardních podmínek a za cenu obvyklou místu. V případě dlouhodobého záměru korespondujícím s využitím trati je možné dosáhnout úpravy a značného zvýhodnění smluvních podmínek pro pronajímatele (délka a cena pronájmu).

Prodej nemovitostí, které zároveň zabezpečují přístup k trati v současné době spíše neplánuje, i když se tomu na druhou stranu nebrání. Případný prodej by se pak odehrával za odhadní cenu obvyklou místu.

5.2 NÁVRH NA DOPLNĚNÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Zabezpečení přejezdů pro vlaky

Na trati se nachází jediný přejezdník v Jablonci nad Jizerou. Toto zařízení informuje vlakvedoucího, že světelná signalizace na silnici je v provozu. Na ostatních 4 přejezdech, kde je světelná signalizace, se musí vlakvedoucí na funkčnost přejezdů telefonicky informovat u řídicího dispečera ve stanici Jilemnice. Pokud vlakvedoucí nemá informaci, že je světelná signalizace v provozu, musí před přejezdem dávat zvukovou výstrahu a projíždět jej omezenou rychlostí dle rozhledových poměrů místa. Doplněním přejezdníků před světelnou signalizací zabezpečené přejezdy, by odpadlo volání do stanice Jilemnice. V celkovém součtu by mohlo doplnění přejezdníků přinést cca dvouminutovou časovou úsporu. Přejezdy zabezpečené výstražnými kříži a dopravní značkou „STOP“ v podstatě jsou z hlediska provozu na trati jen omezenou překážkou. Tyto přejezdy, kde je hlavní riziko na uživateli silniční komunikace, mohou vlaky projíždět pouze omezenou rychlostí dle rozhledových poměrů místa. Zabezpečení těchto přejezdů světelnou signalizací by přineslo zvýšení traťové rychlosti jen v některých případech. Něco jiného je pohled z bezpečnosti silničního provozu. Zde zcela jednoznačně chybí světelné zabezpečení přejezdu na sil.č.II/292 v Horní Sytové.



Obrázek 15 – Přejezdník v Jablonci n.J. – křížení se sil.č.I/14 směr Jilemnice

Zdroj: KORID LK

5.3 NÁVRH NA DOPLNĚNÍ NOVÝCH ZASTÁVEK

Tato trať vzhledem k vedení v úzkém údolí projíždí zastavbou spíše výjimečně a paradoxně neobsluhuje místa, kde je zastavba na zdejší poměry nejhustší. To odpovídá standardům docházkové vzdálenosti,

kteří platily v době budování trati tedy cca 2 km. Pro obsluhu dnes projížděných oblastí je při zvolení příslušného konceptu s modernizací provozu vhodné uvažovat o doplnění zastávek:

- **Martinice v Krkonoších obec** u fotbalového hřiště pro dolní část obce
- **Jilemnice město** na úrovni centra Jilemnice, nebo dále k Hrabačovu.
- **Poniklá – Přívlačka** podle části obce Poniklá, naproti přes řeku u zastavby.
- **Jablonec nad Jizerou centrum**, která je blíže náměstí a mohla by tvořit funkční celek s autobusovou zastávkou Jablonec n.Jiz., nám.

Časová ztráta na jízdní době při doplnění zastávky je 1 až 2 minuty na zastávku při traťové rychlosti do 50 km/h.

Náklady na vybudování jedné zastávky v těchto podmínkách jsou orientačně 1 – 3 mil. Kč, které by za současných podmínek šly na vrub příslušné obce, nebo případně svazku obcí.

Tabulka 33 – Popis míst nových potenciálních zastávek na trati

<p>Martinice v Krkonoších obec</p> <p>Zastávka u fotbalového hřiště by sloužila spodní části obce a případně i blízké části obce Roztoky u Jilemnice. Potenciální dostupnost pro cca 100 obyvatel.</p>		
<p>Jilemnice město</p> <p>při ul. Do Žlábku. Sloužila by pro celou severní část města. Kde je dále plánována zastavba. Dostupnost pro dalších 2000 obyvatel.</p>		
<p>Poniklá – Přívlačka</p> <p>Zastávka za řekou naproti malému sídlišti v Poniklé. Přístup k zastávce by byl po stávající lávce pro pěší. Potenciální dostupnost pro 100 obyvatel.</p>		

**Jablonec nad Jizerou
město**

Zastávka by byla u
městského úřadu na
náměstí před přejezdem.
Přinesla by kromě lepší
dostupnosti pro polovinu
města i přímou návaznost
na autobusové spoje.



Zdroj: KORID LK

6 FINANČNÍ RÁMEC

Zpracovatel této Studie uvádí, že v této kapitole vychází ze znalostí z doby zpracování Studie, a tak jsou pro výchozí stav nákladů a výnosů použity aktuální informace o ceně dopravního výkonu, příp. kompenzace. Pro železniční dopravu se tak vychází z aktuální hodnoty platné podle platné smlouvy s dopravcem ČD, a.s.. Pro autobusovou dopravu se již s ohledem na výběr dopravce pro období 2019-29 využívá cena dopravního výkonu ze smlouvy platné od 20. 4. 2019 s dopravcem BusLine LK s.r.o. Protože t.č. není uzavřen žádný smluvní vztah na zajištění dopravy historickými vozidly na této trati, přičemž se jedná o službu specifickou, byl zvolen přístup zpracování dalších kapitol tak, aby byl určen rámec pro zajištění tohoto druhu dopravy, který je následně porovnán s odhadem možných nákladů s využitím znalostí z podobných typů smluv.

Při zpracování této kapitoly je dále nutno brát v potaz, že na financování regionální železniční dopravy se prostřednictvím tzv. Memoranda podílí též stát. Ten pro období 2020-29 určil nová pravidla spolupráce a stanovil podmínku příspěvku, že na trati musejí být v provozu alespoň čtyři páry spojů (v pracovní dny).

6.1.1 VÝCHOZÍ STAV NÁKLADŮ A VÝNOSŮ NA ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Pro účely porovnatelnosti variant Zpracovatel této studie uvádí, že byly pro výpočet použity tyto hodnoty:

- Kompenzace v žel. dopravě: 95 Kč/km (aktuálně známá hodnota v době zpracování studie dle platné smlouvy s ČD)
- Kompenzace v autobusové dopravě: 28 Kč/km (vychází z hodnoty CDV pro Smlouvu platnou od 20.4.2019 po odečtení odhadu tržeb)
- Podíl Memoranda: Pro účely porovnatelnosti byl stanoven na 30 % celkových nákladů na železnici. Ministerstvo dopravy předpokládá, že na 30 % budou srovnány příspěvky všem krajům po roce 2019.

Tabulka 34 – Finanční náklady na zajištění stávajícího rozsahu dopravy

Druh dopravy	Dopravní výkon [km/rok]	CDV / Kompenzace [Kč/km]	Celkové náklady [Kč/rok]	Podíl Memoranda [Kč/rok]	Celkové náklady Lib. kraje [Kč/rok]
Železniční doprava	107 376	95	10 200 720	3 060 216	7 140 504
Autobusová doprava	180 804	28	5 062 512	--	5 062 512
Celkem			15 263 232		12 203 016

Zdroj: KORID LK

Pro účely dalšího porovnání tedy bude výchozí stav ohodnocen finančními náklady ve výši **15,2 mil. Kč/rok**, resp. 12,2 mil. Kč po zohlednění Memoranda.

6.1.2 ODHAD NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PRO VARIANTU 1

Pro účely porovnatelnosti variant byly pro výpočet použity tyto hodnoty:

- Kompenzace v žel. dopravě: 95 Kč/km (aktuálně známá hodnota v době zpracování studie dle platné smlouvy s ČD)
- Kompenzace v autobusové dopravě: 28 Kč/km (vychází z hodnoty CDV pro Smlouvu platnou od 20.4.2019 po odečtení odhadu tržeb)
- Podíl Memoranda: Pro účely porovnatelnosti byl stanoven na 30 % celkových nákladů na železnici. Ministerstvo dopravy předpokládá, že na 30 % budou srovnány příspěvky všem krajům po roce 2019.

Tabulka 35 – Odhad finančních nákladů pro var. 1

Druh dopravy	Dopravní výkon [km/rok]	CDV / Kompenzace [Kč/km]	Celkový odhad nákladů [Kč/rok]	Odhad podílu Memoranda [Kč/km]	Celkový odhad nákladů Lib. kraje [Kč/rok]
Železniční doprava	107 376	95	10 200 720	3 060 216	7 140 504
Autobusová doprava	196 996	28	5 515 888	--	5 515 888
Celkem			15 716 608		12 656 392

Zdroj: KORID LK

Pro účely dalšího porovnání tedy budou finanční náklady varianty 1 stanoveny ve výši **15,7 mil. Kč/rok**, resp. 12,7 mil. Kč po zohlednění Memoranda. Ve srovnání s výchozím stavem se jedná o navýšení o cca půl mil. Kč ročně, což je způsobeno návrhem na zpravidelnění a rozšíření nabídky spojení v prokladu vlak-bus. Zpracovatel této Studie však dodává, že různými opatřeními lze dosáhnout zachování stejné výše nákladů pro zajištění dopravní obslužnosti.

6.1.3 ODHAD NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PRO VARIANTU 2

Pro účely porovnatelnosti variant byly pro výpočet použity tyto hodnoty:

- Kompenzace v žel. dopravě („základní“): 95 Kč/km (aktuálně známá hodnota v době zpracování studie dle platné smlouvy s ČD) – uvedeno pro stanovení úspory využitelné pro zavedení historického konceptu dopravy
- Kompenzace v autobusové dopravě: 28 Kč/km (vychází z hodnoty CDV pro Smlouvu platnou od 20.4.2019 po odečtení odhadu tržeb)

Tabulka 36 – Odhad finančních úspor pro zavedení historického konceptu dopravy ve var. 2

Druh dopravy	Dopravní výkon [km/rok]	CDV / Kompenzace [Kč/km]	Celkový odhad nákladů [Kč/rok]	Odhad podílu Memoranda [Kč/km]	Celkový odhad nákladů Lib. kraje [Kč/rok]
Železniční doprava – „základní“	0	0	0	--	0
Autobusová doprava	275 172	28	7 704 816	--	7 704 816
Srovnání s výchozím stavem			15 263 232	3 060 216	12 203 016
Úspora využitelná pro historický koncept žel. dopravy			7 558 416	- 3 060 216	4 498 200

Zdroj: KORID LK

V kap. 4.2 (viz Tabulka 21, Tabulka 22) je uveden navržený rozsah dopravních výkonů historického konceptu žel. dopravy ve výši 23.040 vlkm/rok, resp. variantně 24.960 vlkm/rok. Z toho vyplývá, že pokud by neměly být náklady na celkové zajištění dopravní obslužnosti vyšší než ve výchozím stavu, **neměla by výše kompenzace na provoz historického konceptu přesahovat hodnotu 328 Kč/vlkm**, resp. 302 Kč/vlkm pro var. s vyšším rozsahem výkonů.

Zpracovatel této Studie uvádí, že v České republice existují provozní koncepty s historickou dopravou provozovanou řádově ve výši 300 – 500 Kč/vlkm (v závislosti na proběhu a použitém typu vozidla). S nižšími proběhy však tato hodnota dosahuje i hodnot násobně vyšších. **Pro účely dalšího porovnání tak tato varianta bude posuzována jako nákladově rovnocenná se stávajícím stavem.**

Pokud by bylo uvažováno o tom, že se zavedením konceptu historické dopravy by Liberecký kraj přišel ze státního rozpočtu o příspěvek ve výši cca 3 mil. Kč, nebylo by dle názoru zpracovatele této studie reálné dosáhnout navrženého rozsahu historické dopravy současně za podmínky stejných nákladů na dopravní obslužnost. Zpracovatel této Studie však uvádí, že příspěvek podle pravidel Memoranda není určen k jednotlivým tratím, a proto je potřeba brát dopad nesplnění podmínek příspěvku státu ve vztahu k této trati s rezervou. Příspěvek je odvozen od celkového rozsahu dopravních výkonů v kraji ve vztahu k výchozí základně v roce 2014 a t.č. platí, že Liberecký kraj objednává rozsah dopravy vyšší. Lze tedy předpokládat, že neobjednání výkonů dle pravidel Memoranda na trati 042 by na celkovou výši příspěvku nemělo vliv.

6.1.4 ODHAD NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PRO VARIANTU 3

Pro účely porovnatelnosti variant byly pro výpočet použity tyto hodnoty:

- Kompenzace v žel. dopravě („základní“): 95 Kč/km (aktuálně známá hodnota v době zpracování studie dle platné smlouvy s ČD) – uvedeno pro stanovení úspory využitelné pro zavedení historického konceptu dopravy
- Kompenzace v autobusové dopravě: 28 Kč/km (vychází z hodnoty CDV pro Smlouvu platnou od 20.4.2019 po odečtení odhadu tržeb)

Tabulka 37 – Odhad finančních úspor pro zavedení historického konceptu dopravy ve var. 3

Druh dopravy	Dopravní výkon [km/rok]	CDV / Kompenzace [Kč/km]	Celkový odhad nákladů [Kč/rok]	Odhad podílu Memoranda [Kč/km]	Celkový odhad nákladů Lib. kraje [Kč/rok]
Železniční doprava – „základní“	0	0	0	--	0
Autobusová doprava	258 980	28	7 251 440	--	7 251 440
Srovnání s výchozím stavem			15 263 232	3 060 216	12 203 016
Úspora využitelná pro historický koncept žel. dopravy			8 011 792	- 3 060 216	4 951 576

Zdroj: KORID LK

V kap. 4.2 (viz Tabulka 25 a Tabulka 26) je uveden navržený rozsah dopravních výkonů historického konceptu žel. dopravy ve výši 56.448 vlkm/rok, resp. variantně 58.880 vlkm/rok. Z toho vyplývá, že pokud by neměly být náklady na celkové zajištění dopravní obslužnosti vyšší než ve výchozím stavu, **neměla by výše kompenzace na provoz historického konceptu přesahovat hodnotu 142 Kč/vlkm**, resp. 136 Kč/vlkm pro var. s vyšším rozsahem výkonů.

Zpracovatel této Studie odhaduje, že v případě provozování konceptu pouze historickými motorovými vozy by se kompenzace mohla pohybovat v rozmezí 200 – 300 Kč/vlkm. V následující tabulce bude uveden odhad finančních nákladů konceptu pro variantu výše kompenzace ve výši 250 Kč/vlkm.

Tabulka 38 – Odhad finančních nákladů pro var. 3

Druh dopravy	Dopravní výkon [km/rok]	CDV / Kompenzace [Kč/km]	Celkový odhad nákladů [Kč/rok]	Odhad podílu Memoranda [Kč/km]	Celkový odhad nákladů Lib. kraje [Kč/rok]
Železniční doprava – „historický koncept“	56.448	250	14 112 000	--	14 112 000
Autobusová doprava	258 980	28	7 251 440	--	7 251 440
Celkem			21 363 440	--	21 363 440

Zdroj: KORID LK

Ve srovnání s výchozím stavem odhaduje zpracovatel této studie náklady ve var. 3 o 6 mil. Kč/rok vyšší, resp. o 3 až 10 mil. Kč/rok vyšší). Podrobnější ekonomický rozbor je možno zpracovat na základě konkrétního konceptu vč. nasazovaných vozidel.

Zpracovatel této Studie uvádí, že s ohledem na komentář k problematice Memoranda u var. 2 jsou hodnoty po jeho hypotetickém odečtení uvedeny u této varianty pouze fakultativně.

6.1.5 ODHAD NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PRO VARIANTU 4

Pro účely porovnatelnosti variant byly pro výpočet použity tyto hodnoty:

- Kompenzace v žel. dopravě („základní“): 95 Kč/km (aktuálně známá hodnota v době zpracování studie dle platné smlouvy s ČD) – uvedeno pro odhad nákladů na zajištění žel. dopravy v základním rozsahu a pro stanovení úspory využitelné pro zavedení historického konceptu dopravy
- Kompenzace v autobusové dopravě: 28 Kč/km (vychází z hodnoty CDV pro Smlouvu platnou od 20.4.2019 po odečtení odhadu tržeb)

Tabulka 39 – Odhad finančních úspor pro zavedení historického konceptu dopravy ve var. 4

Druh dopravy	Dopravní výkon [km/rok]	CDV / Kompenzace [Kč/km]	Celkový odhad nákladů [Kč/rok]	Odhad podílu Memoranda [Kč/km]	Celkový odhad nákladů Lib. kraje [Kč/rok]
Železniční doprava – „základní“	86 936	95	8 258 920	2 477 676	5 781 244
Autobusová doprava	212 260	28	5 943 280	--	5 943 280
Celkem			14 202 200	2 477 676	11 724 524
Srovnání s výchozím stavem			15 263 232	3 060 216	12 203 016
Úspora využitelná pro historický koncept žel. dopravy			1 061 032	- 582 540	478 492

Zdroj: KORID LK

V kap. 4.2 (viz Tabulka 29) je uveden navržený rozsah dopravních výkonů historického konceptu žel. dopravy ve výši 1.280 vlkm/rok. Z toho vyplývá, že pokud by neměly být náklady na celkové zajištění dopravní obslužnosti vyšší než ve výchozím stavu, **neměla by výše kompenzace na provoz historického konceptu přesahovat hodnotu 828 Kč/vlkm**. Za účelem dalšího porovnání variant bude uvažováno s kompenzacemi ve výši 500 Kč/vlkm (viz Tabulka 40).

Tabulka 40 – Odhad finančních nákladů pro var. 4

Druh dopravy	Dopravní výkon [km/rok]	CDV / Kompenzace [Kč/km]	Celkový odhad nákladů [Kč/rok]	Odhad podílu Memoranda [Kč/km]	Celkový odhad nákladů Lib. kraje [Kč/rok]
Železniční doprava – „základní“	86 936	95	8 258 920	2 477 676	5 781 244
Železniční doprava – „historický koncept“	1 280	500	640 000	--	640 000
Autobusová doprava	212 260	28	5 943 280	--	5 943 280
Celkem			14 842 200	2 477 676	12 364 524

Zdroj: KORID LK

Zpracovatel této Studie uvádí, že s ohledem na komentář k problematice Memoranda u var. 2 jsou hodnoty po jeho hypotetickém odečtení uvedeny u této varianty pouze fakultativně.

6.1.6 SHRNU TÍ

Zpracovatel této studie nejprve pro porovnání uvádí odhad finančních nákladů pro jednotlivé varianty a srovnání se stávajícím stavem (viz Tabulka 41).

Tabulka 41 – Porovnání odhadu finančních nákladů jednotlivých variant s výchozím stavem

Varianta	Odhad finančních nákladů [Kč/rok]	Srovnání finančních nákladů s výchozím stavem [Kč/rok]
VAR. 1	15 716 608	453 376
VAR. 2	15 263 232	0
VAR. 3	21 363 440	6 100 208
VAR. 4	14 842 200	-421 032

Zdroj: KORID LK

V případě, že by byla stanovena podmínka nepřekročit stávající finanční rámec na dopravní obslužnost a pokud by zdroje byly i nadále pouze ze strany Libereckého kraje², pak odhaduje zpracovatel této studie, že reálné je uvažovat o variantách 1, 2 a 4. Naopak varianta 3 se zcela vymyká z finančního rámce na dopravní obslužnost.

² Zpracovatel této studie připouští možnost, že by dalšími zdroji financování mohly být vyšší příspěvky obcí účelově vázané na konkrétní nabídku spojení.

7 PROPOJENÍ S TURISTICKÝMI CÍLI

7.1 PROPOJENÍ TURISTICKÝCH ATRAKTIVIT

Samostatným zážitkem je jízda po trati č. 042. Seznam blízkých turistických atraktivit je uveden v kapitole 1.2. Z uvedených mají samostatný potenciál spojený s tratí především malé výlety v okolí dopravná Jablonec nad Jizerou – Hradsko (tunely, mosty přes Jizeru i pěší most přes trať). (Mapa turistických cílů u trati je součástí přílohy letáku Pojizerský Pacifik v příloze P8-01.)

Spojení cesty vlakem a cesty po vodě – přeprava s loděmi velmi záleží na stavu vody. Obdobně jako na trati 035 Železný Brod – Tanvald.

7.2 PROPOJENÍ S CYKLODOPRAVOU

Kolo je možné vzít do vlaku již nyní. Trať však nepřekonává výrazné převýšení a případná cesta od vlaku dále cyklisty z většiny stanic a dopraven vede po hlavní silnici I/14.

Vedení dálkové cyklotrasy prověřovala Studie Greenway Jizera. V rámci jejího trasování se narazilo na problém úzkého údolí a hlavní silnice jako jediné možnosti vedení trasy. Z tohoto důvodu sleduje cyklotrasa spíše vedení přes kopce a údolí se vyhýbá, tím pádem není ani propojena se železniční tratí 042.

Velkou změnou by bylo případné budoucí zrušení tratě a vedení cyklostezky po jejím tělese. Tato úvaha je však mimo zaměření této studie.

Vedení páteřního krkonošského cyklobusu 990 (Harrachov – Pomezí boudy) se železniční trati také vyhýbá, nejbližší se přiblíží v Rokytnici na křižovatce a Jilemnickém Hrabačově na křižovatce. Propojení s železniční tratí např. v Hrabačově by však nepřineslo potřebný efekt a není účelné touto cyklobusovou linkou na trať 042 navazovat.

7.3 PROPOJENÍ TRATÍ 042 A 036

7.3.1 PROPOJENÍ AUTOBUSOVÝMI LINKAMI

Zpracovatel této studie předpokládá možnost propojení tratí 042 a 036 ve dvou rovinách:

1. Běžné spojení linkou zařazenou do IDS IDOL

T.č. spojuje Rokytnici n.Jiz. a Harrachov linka 942 v pracovní dny a linka 743 o víkendu. Ani jedna z těchto linek nezajíždí přímo k žel.st. v Harrachově, protože přepravní poptávka převažuje směrem do města a k žel. stanicí v Harrachově jezdí „městská linka“ č. 943. Přímé spojení Rokytnice nad Jizerou s žel. stanicí Harrachov zajišťuje v letní sezóně turistická linka 995 a spojení s žel. Kořenov pak cyklobus linky 990.

Je ke zvážení, zda např. linky 942 a 943 sloučit, nebo zda postačí zajištění přestupu mezi těmito linkami. Případně lze uvažovat o rozšíření provozu linkou 995 v rámci úpravy koncepce turistických autobusových linek v oblasti.

2. Historickou linkou Jablonec nad Jizerou – Kořenov³ (zmíněno v rámci dopravní koncepce v kap. 4).

7.3.2 PROPOJENÍ ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ

Napojení na trať 036 z Harrachova do stanice Sklarzaska Poręba Górna a dále do stanice Jelenia Góra. Odtud lze dále pokračovat do Polska – vytvoření okružní trati kolem Krkonoš. Na polské straně řeší v Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego v rámci přeshraničního projektu Transborder (2017 -2020) možnost obnovení turisticky atraktivních tratí Jelenia Góra – Karpacz/Kowary a Gryfów Śląski – Mirsk – Swieradów Zdrój/Jindřichovice pod Smrkem.

Prodloužení tratí 036 a 042 do měst zapadá do stejného rámce zpřístupnění Krkonoš. Propojení obou tratí tunelem by kromě vzájemného zpřístupnění Harrachova s Rokytnicí a jejich napojení na liberecko-jabloneckou aglomeraci i trať od Prahy, přes Turnov a Tanvald. Zároveň by se uzavřel železniční okruh okolo Krkonoš a centrum Harrachova, Rokytnice nad Jizerou i okolí tratě 042 by se napojilo na polskou stranu Krkonoš. Polští hosté tvoří i v současné době významnou skupinu zahraničních návštěvníků české části Krkonoš a reálně nahradili hosty z Nizozemí a Dánska. Vzhledem ke stále větší oblíbě aktivní dovolené v Polsku je pravděpodobné, že se tento trend udrží, případně, že se bude počet návštěvníků z Polska zvyšovat. Většina z 27 886 polských návštěvníků v roce 2016 strávila svou dovolenou v Krkonoších.

Tabulka 42 – Ubytování hosté v Libereckém kraji dle zemí původu

	Celkem	Ubytování hosté v Libereckém kraji dle zemí					
		CZ	D	PL	N	SK	DK
2000	811 957	581 628	154 890	32 917	27 856	5 209	11 957
2005	768 061	525 616	151 236	12 840	30 567	7 178	8 261
2010	632 568	484 299	78 706	20 043	12 015	5 717	5 618
2015	820 802	655 249	84 068	24 744	11 326	8 832	3 598
2016	863520	691 027	90 391	27 886	9 255	10 474	2 947

Zdroj: **KORID LK** dle www.czso.cz

Příkladem fungování takovéto horské železnice může být trať z Tatranské Lomnice do Štrbského Plesa. Využití tohoto propojení pro železniční nákladní dopravu je vzhledem k předpokládanému vyššímu sklonu trati velmi omezené.

Oproti nesporným benefitům prodloužení tratí a jejich případnému spojení stojí velmi vysoké investiční náklady.

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje z roku 2011 (ZÚR LK) je propojení tratí vedeno jako nový koridor regionálního významu (D35). V územním plánu Města Harrachov je zanesena územní rezerva od harrachovského nádraží k silničnímu obchvatu města do prostoru bývalých dolů, odkud se tunelem projde k úpatí Čertovy hory. Odtud by vedl 2,7 km dlouhým tunelem do rokytnického Vilémova, odkud by vedl podél Jizery, za Vilémovem 900 m dlouhým tunelem až do prostoru křižovatky sil.č.I/14 a sil.č.II/294, kde by překonal řeku, aby se opět vrátil na druhou stranu na rokytnickém nádraží.

³ I tato linka může být zařazena do IDS IDOL, alespoň částečně s ohledem na možné problematické napojení na nový odbavovací systém.

Trasa tedy obslouží Harrachov, ale zcela se vyhne centru Rokytнице nad Jizerou, čímž propojení přichází o větší polovinu případných benefitů, a přitom není technicky jednodušší než případné vedení přes Horní Rokytnici, kdy by se koridor napojil na trať 042 blíže k Jablonci nad Jizerou.

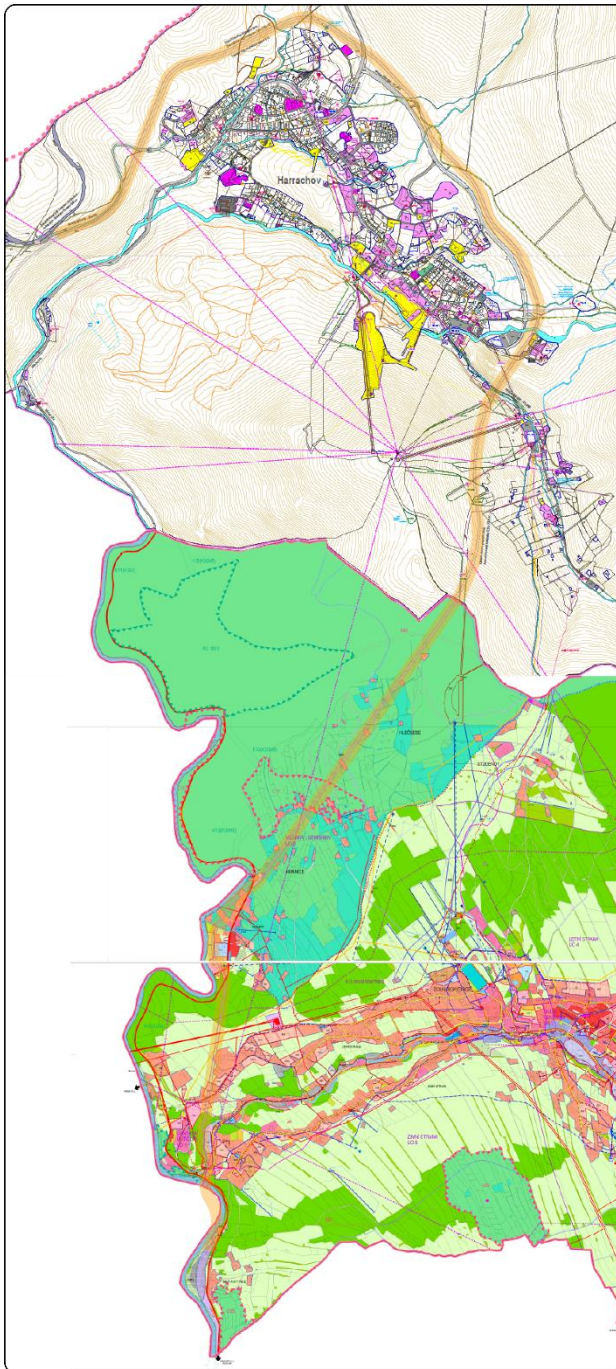
Náklady na vybudování 1 km trati ve zdejších horském terénu lze dle nákladů několika málo budovaných železničních přeložek v České republice odhadnout na 100 mil. Kč.⁴ Náklady na vybudování 1 km tunelu se by se v tomto případě mohly pohybovat kolem 0,5 miliardy Kč⁵

Pokud by se sledovala trasa, kterou v sobě mají oba územní plány, náklady na celou stavbu by byly 2,8 mld. Kč. (11 km, z toho 4,5 km v tunelu). Varianta přes Horní Rokytnici by byla sice delší (až 14 km) ale díky kratšímu vedení v tunelech levnější.

Vzhledem k současné investiční politice SFDI, kdy jsou podporovány pouze nadnárodní koridorové tratě zapojené do sítě TEN-T, je velmi nepravděpodobné, že by se podařilo finance na tuto stavbu získat.

Z dalších existujících dotačních titulů by vzhledem k existenci obdobného projektu na polské straně (viz. výše) bylo možné využít příslušnou výzvu z programu Česko-Polsko. V prioritní ose tohoto programu s názvem „Rozvoj potenciálu přírodních a kulturních zdrojů pro podporu zaměstnanosti“, kterou by šlo na daný účel využít, je alokováno celkem 135 733 026 € (3,5 mld. Kč) na celé programovací období 2014-2020, z čehož je již něco vyčerpáno a o čerpání mají zájem i další zájemci.

Vzhledem k délce přípravy případné realizace, která dalece přesáhne rok 2020, by bylo možné z tohoto dotačního titulu financovat alespoň přípravné projektové práce a povolená řízení, která je možné do



Obrázek 16 – Územní rezerva pro propojení tratí 036 a 042 v územních plánech Harrachova a Rokytнице nad Jizerou (zdroj: KORID LK a spojené ÚP měst)

⁴ Přeložka trati Chomutov – Žatec (u Března), z roku 2007 o délce 7,1 km vč. 1758 m dlouhého tunelu stálo 2,5 mld. Kč.

⁵ Ejpovické tunely – 2 tubusy o délce 4 km stály SŽDC přes 5 mld. Kč. První vlaky jimi projedou v listopadu 2018. Jsou konstruované na rychlost 160 km/h a jsou elektrifikované.

roku 2020 stihnout, Tedy minimálně příslušné změny územních plánů obou měst (trasování přes obě města).

Další vývoj evropských dotačních programů pro období po roce 2020 nelze nyní předpokládat. Pravděpodobně se ale finanční prostředky budou snižovat.

Trasování trati z harrachovského nádraží do města i trasování v Rokytnici se řešilo v rámci projektu Regiotram Nisa, díky němuž se dostalo i do ZÚR LK. Již tehdy byly vytvořeny dvě variantní trasy podle případného provozního modelu. Jeden pro konvenční železniční trať s většími poloměry oblouků a méně zastávkami a druhý jako vlakotramvaj vedenou po hlavní silnici s více zastávkami. Obě varianty mají své výhody a nevýhody, které je potřeba řešit až v momentu, kdy bude vůle projekt propojení obou tratí spustit a ukáže se, že je projekt reálné zafinancovat, a získané benefity vyváží enormní náklady.

Tabulka 43 – SWOT analýza propojení železničních tratí 036 a 042 (přes Horní Rokytnici)

SWOT analýza	Interní analýza	
	Silné stránky	Slabé stránky
Externí analýza	<ul style="list-style-type: none"> • Přímé napojení na krajské město až z hranic kraje, z Martinic v Krkonoších. • Komfortní spojení z liberecko-jablonecké aglomerace, z Prahy, Mladoboleslavska, Turnovska do srdce horských středisek. • Rozvoj Harrachova, Rokytnice nad Jizerou i údolí Jizery. • Menší problémy s parkováním. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vysoké investiční náklady, až 2,8 mld. Kč. • Časově i finančně náročná příprava projektu. • Trasa přes města není zanesena ani v Zásadách územního rozvoje ani v územních plánech Harrachova a Rokytnice nad Jizerou. • Sklonově náročný terén s nutností vybudovat tunely. • Nevhodný pro nákladní dopravu.
	<ul style="list-style-type: none"> • Možnost budování na etapy, kdy by se nejdříve napojilo centrum Harrachova, pak centrum Rokytnice nad Jizerou a teprve potom by se budoval propojující tunel. • Další rozvoj turistického ruchu v Harrachově a v Rokytnici nad Jizerou. • Posílení mimosezónní návštěvnosti. • Propojení harrachovského lyžařského areálu s rokytnickým místo stavby dalších lanovek. • Spojení se soukromými investory, správci propojeného skiareálu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatečné státní a evropské dotační prostředky na výstavbu v budoucnosti. • Neochota majitelů pozemků pro trať nezbytné pozemky prodat. • Slabé mimosezónní využití trati. • Náročnější zimní údržba tratě. • Legislativní omezení pro stavbu tratě pro vlakotramvaj •

Zdroj: KORID LK

8 CESTOVNÍ RUCH – ROZVOJ TURISTICKÉ NABÍDKY A JEJÍ PROPAGACE

Cílové skupiny, na které by měla být turistická nabídka zaměřena:

- milovníci technických památek a železniční turistiky;
- rodiny s dětmi;
- návštěvníci pohodáři (relaxace a odpočinek u řeky, příroda, klid);
- návštěvníci se zaměřením na poznávací a aktivní turistiku (pěší turistika, cykloturistika atd.);
- v jarních měsících, pokud to stav vody dovolí, je Jizera využívána i vodáky.

Cílové skupiny podle zdrojových zemí:

- především čeští návštěvníci (jednodenní výletníci i vícedenní turisté, kteří tráví dovolenou v Krkonoších nebo v přilehlých regionech);
- pokud dojde k rozvoji tohoto produktu (dobudování infrastruktury, rozšíření nabídky), je možné se v dalším období zaměřit i na polské a německé návštěvníky (jednodenní i vícedenní).

Sezónnost turistické nabídky

Doporučujeme v první etapě zacílit nabídku na jarní, letní a podzimní turistickou sezónu. Dále doporučujeme provázat dílčí nabídky s významnějšími a tematickými akcemi (železnice), které se v území konají (např. historické jízdy vlakem, advent v Podkrkonoší).

Rozšíření nabídky i na zimní turistickou sezónu je možné až po dobudování infrastruktury a po rozšíření dopravy do centra Rokytnice nad Jizerou, případně i do Harrachova.

8.1 NÁVRHY NOSNÝCH TÉMAT PRO NOVOU TURISTICKOU NABÍDKU

Pro železniční trať 042 je pro její vedení úzkým údolím řeky Jizery zažitý název „**Pojizerský Pacifik**“. Doporučujeme tento název i nadále používat.

Hlavní témata turistické nabídky „**Pojizerský Pacifik**“:

- **Železniční turistika** – technicky a dopravně zajímavá trať, po které je i cesta cílem výletu.
Tato nabídka je především určena milovníkům železniční turistiky a zájemcům o technické památky. Pro tento produkt je třeba dobudovat chybějící nabídku i infrastrukturu. Dnes návštěvník k tomuto tématu v území nenajde žádné informace ani nabídku. Je třeba vybudovat naučný a informační systém u vybraných nádraží a podél tratě (na atraktivních úsecích vhodných pro pěší výlety). Dále vytvořit expozice s železniční tematikou, zlepšit technický stav jednotlivých nádraží, případně využít dopravní pro ubytování turistů (s tematikou železnice). Důležité je i vytvořit informační systém přímo ve vlacích (např. informační panely). Některé projekty jsou již dnes v přípravě (Martinice v Krkonoších).
Toto téma je možné rozšířit následně o nabídku dalších technických památek a zajímavostí v širším okolí. Proto doporučujeme zmapovat i další technické památky a zajímavosti v území.
- **Řeka Jizera**
Železniční trať vede podél řeky Jizery. Návštěvník během jízdy zažívá krásné výhledy na řeku. Jizera na řadě míst nabízí „neoficiální“ možnosti koupání a osvěžení ve vodě. Nabízí relaxaci uprostřed přírody.

Další témata jsou spíše zaměřena na návštěvníky, kteří se věnují během svého pobytu v území poznávací a aktivní turistice (pěší turistika, cykloturistika). Cesta vlakem je pro ně zajímavým propojením jejich aktivit a přepravy v území. Pro tyto návštěvníky je nutné vytvořit návrhy pěších výletů po zajímavých místech, které budou propojovat jednotlivé železniční stanice.

- **Lidová architektura, hospodaření v krajině, řemeslná a zemědělská tradice**

Tato nabídka již v území částečně existuje. Jedná se tedy o propojení stávající nabídky (např. Rautis, muzea v Poniklé a Jilemnici, lesní naučná stezka „U Mlýna“, lidová architektura) a o její další rozšíření. Je nutné vytvořit doporučené okruhy s touto tematikou (např. Lidová architektura v Jablonci n. J., quest o zemědělství v Poniklé (již v přípravě)). Dále vytvořit návrhy výletů kolem roubených chalup, zemědělských usedlostí, které budou vycházet a končit u jednotlivých železničních stanic. Při vytváření výletu je třeba maximálně využít stávající značení.

- **Osobnost hraběte Jana Harracha** (stavba železnice, počátky lyžování atd.). Případně rozšíření tématu na hraběcí rod Harrachů. To umožní zapojit do produktu více turistických cílů (např. Horní Branná).

Při přípravě nabídky a při její propagaci je nutné pracovat i s cílovou skupinou cykloturistů, částečně i vodáků. Vlaky i na této trati umožňují přepravu kol. Je nutné v dlouhodobém horizontu provázat tento projekt s projektem Greenway Jizera, který je také zacílen na rozvoj pěší turistiky, cykloturistiky a vodní turistiky v koridoru řeky Jizery.

- **Další možná témata** – filmová turistika (Jak vytrhnout velrybě stoličku atd.)

8.2 STÁVAJÍCÍ TURISTICKÁ NABÍDKA, PŘIPRAVOVANÉ PROJEKTY A NÁVRHY PROJEKTŮ

V této kapitole je popsána stávající nabídka, kterou je možné již dnes využít pro tvorbu produktu „Pojizerský Pacifik“. Jsou zde popsány plánované nebo připravované projekty, které rozšíří novou produktovou nabídku. Dále je zde navržena škála projektů, které umožní další rozvoj nabídky.

8.2.1 MARTINICE V KRKONOŠÍCH

Stávající nabídka

- historická železniční stanice Martinice v Krkonoších s mechanickým zabezpečením (kulturní památka);
- lesní naučná stezka „U Mlýna“;
- v zimě v provozu lyžařský vlek a běžecké tratě;
- z Martinic v Krkonoších vedou značené turistické trasy i cyklotrasy do okolních obcí;
- v roce 2016 byly vydány dva druhy propagačních letáků („Martinice v Krkonoších, železniční stanice“ a „Na výlet vlakem – železniční trať Martinice v Krkonoších, Rokytnice n. J.“).

Aktivně zde pracuje Spolek železniční historie Martinice v Krkonoších z. s., který spolupřipravuje historické jízdy vlaků a připravuje vybudování naučné stezky u železniční stanice Martinice v Krkonoších.

Připravované projekty

- naučná stezka železniční stanice Martinice v Krkonoších, která by měla být otevřena během oslav 120. výročí tratě (cca červen 2019);
- expozice o železniční dopravě v Krkonoších v budově nádraží. Oba projekty připravuje Spolek železniční historie Martinice v Krkonoších z. s.

Návrhy

- vytvořit okruh pro pěší od nádraží k nádraží, který bude procházet kolem turistických cílů v obci (např. kamenná boží muka na hřbitově) a částečně povede po stávajícím turistickém značení, včetně naučné stezky „U Mlýna“;
- vytvořit okruh na vyhlídkové místo Hůra. Zajistit vybavení vyhlídkového místa;
- zvážit vytvoření okruhu z Martinic v Krkonoších do Horní Branné (hrobka Harrachů – hrobka sv. Kříže, zámek s expozicí „Život na vsi“, naučná stezka, Plátenický dům, kostel Sv. Mikuláše, quest Vzpomínka na předky, atd.) a zpět;
- zvážit vytvoření značené trasy pro pěší Martinice (úprava stávajícího značení se zapojením části naučné stezky U Mlýna) – Horní Branná (částečné využití naučné stezky) – Jilemnice;
- zvážit vytvoření značené trasy pro pěší Martinice – Jilemnice;
- zvážit vytvoření výletu do Studence, Roztok u Jilemnice atd. (možnost využití questu „Třikatastri aneb když roubenka není chaloupka“ (Studenec – Roztoky u Jilemnice).

8.2.2 JILEMNICE, HRABAČOV

Stávající nabídka

- K hlavním turistickým cílům v Jilemnici patří Krkonošské muzeum (zámek), Masarykovo náměstí, Zvědavá ulička a zámecký park.
- Městem a jeho okolím prochází naučná stezka „Jilemnice známá neznámá“.
- K další nabídce patří všesportovní areál Hraběnka (zimní lyžařské a běžecké tratě, in-line dráha, biatlonová střelnice atd.), informační centrum, plavecký bazén, sportovní centrum, kino.
- V Hrabachově se nachází domek B. Hanče, Hrabachovská zvonička a Skiareál Kozinec.
- Městem prochází řada značených tras pro pěší a cyklisty. Chybí napojení nádraží na značené trasy.
- Výlet po červené značce do Dolních Štěpanic (Krkonošovo muzeum motocyklů), dále na Benecko a rozhlednu Žalý. Zřícenina hradu Štěpanice je mimo značku. Pro jednu cestu je možné částečně využít autobusovou dopravu.

Návrhy

- Napojit nádraží (Jilemnice, Hrabachov) na systém značených turistických tras.
- Rozšířit informační systém na nádraží o informace k tomuto projektu.
- Zvážit vytvoření značené trasy pro pěší Jilemnice – Horní Branná – Martinice (viz výše) nebo Jilemnice – Martinice. Dále Jilemnice – Víchová n. J. a Hrabachov – Víchová n. J.

8.2.3 VÍCHOVÁ NAD JIZEROU

Stávající nabídka

- Roubené chalupy na území celého katastru obce, naučná stezka „Po zákoutích“ (F. Kavan), Kostelecký a Víchovský vodopád. Většina turistických cílů leží mimo koridor železnice a mimo značené trasy.
- Přes obec nevede žádná značená trasa pro pěší. Katastrem obce prochází pouze cyklotrasa č. 22, která vede především mimo koridor železniční tratě.

Návrhy

- Provéřit, zda je možné vytvořit stezku pro pěší, která propojí nádraží Hrabachov, Víchová n. J. a Horní Sytová.
- Propojit značenou trasou Jilemnicí (varianta přes Kozinec) a nádraží Víchová n. J.

8.2.4 HORNÍ SYTOVÁ

Stávající nabídka

- Dřevěná zvonička, nástupní místo pro vodáky, za hotelem Jizera se nachází malá pláž.
- V blízkosti železniční tratě na území obce nevede žádná značená trasa pro pěší.

Návrhy

- Provéřit možnosti propojení železniční stanice Horní Sytová s železniční stanicí Poniklá a Víchová n. J. pro pěší.
- Zvážit zlepšení podmínek pro vodáky a pro koupání (přístup k vodě, možnost táboření, dětské hřiště atd.).
- Zvážit další využití nádražní budovy.

8.2.5 PONIKLÁ (PONIKLÁ, PONIKLÁ ZASTÁVKA)

Stávající nabídka

- Exkurze do výroby perličkových ozdob Rautis (exkurze, kreativní dílny, podniková prodejna, občerstvení v krámku Nad věcí).
- Muzeum krkonošských řemesel.
- Tuláčkova náves (kostel, obchůdek, dětské hřiště s vodními hračkami).
- Pozůstatky Mladkovského hrádku (mimo turistické značky).
- Lidová roubená architektura (např. Krajčův statek č. 212, Reinišův statek č. 340, chalupy č. 232, 360, 424).
- Skiareál Homole, koupaliště, tábořiště.
- Hledačka „Dolní Přívlaou po stopách koňských kopyt“. Začátek hledačky na vlakovém nádraží (konec nedaleko).
- Ponikelské jeskyně (velmi omezeně přístupné).
- Přírodní zajímavost obří hrnce na Jizeře.
- Přes obec nevede žádná značená turistická trasa, pouze cyklotrasa 4295. Pro pěší turisty není propojena spodní a horní část obce.
- Vlakové stanice Poniklá a Poniklá zastávka jsou od centra obce vzdálené. Poniklá zastávka není napojena na systém značených tras.

Připravované projekty

- Quest, který hravou a zajímavou formou propojí spodní a horní část obce.
- V horní části Poniklé je připravován quest o zemědělství (okruh). Na části okruhu však chybí cesta (stezka).

Návrhy

- Nutno vytvořit značenou pěší trasu nebo hledačku (quest) z dolní části Poniklé (od železniční stanice) na Tuláčkovu náves. Pro návštěvníky je ideální okruh vedoucí kolem zajímavých míst (lidová architektura, výhledy, pekárna, jeskynní voda atd.). Quest již v přípravě (viz výše).
- Zvážit autobusovou dopravu mezi dolní a horní částí Poniklé. Jedna z možností je změnit stávající trasování Krkonošských cyklobusů.
- Pro rozvoj cestovního ruchu v území je důležité zajistit vyznačení tras pro pěší z Poniklé do Jestřebí, Křížlic, případně až do Horní Sytové (např. Poniklá – přes Kákov - Kákovský mlýn (nebo kolem Rejnišova statku) – letiště - kaplička – Jestřábí – Křížlice – Víchová n. J.). Při tvorbě nových tras je možné využít téma F. Kavan.

- Doporučujeme vytvořit návrhy pěších tras Poniklá – Jilm (využití značené cyklotrasy) – Jablonec n. J., Hradsko. Nebo využít stávající značení Poniklá – Vysoké n. J. – Jablonec n. J. Dále propojit pro pěší nádraží Poniklá a Horní Sytová.
- Využít místa, kde byly natáčeny filmy (např. nádraží – film Vlčí bouda).

8.2.6 JABLONEC NAD JIZEROU, JABLONEC NAD JIZEROU – HRADSKO

Stávající nabídka

- zřícenina hradu Nistějka;
- kamenný most přes železniční trať, tunel, železniční most, mosty u tratě;
- lidová architektura u centra města a park (bez značení a turistických informací);
- malá vodní elektrárna, koupání u jezu;
- koupaliště, autokemp, Skiareál Kamenec;
- po červené turistické značce do Vysokého nad Jizerou (Vlastivědné muzeum, výhledy, turistické okruhy „Putování s medvědem“, Skiareál Větrov a Šachty).

Návrhy

- Využít dopravu Jablonec n. J. – Hradsko k možnosti tematického ubytování. V okolí dopravní vytvořit naučnou stezku kolem tunelu a mostů.
- Navrhnout pěší trasu propojující nádraží Poniklá – Jablonec n. J., Hradsko – Jablonec n. J. – Rokytnice n. J. v blízkosti trati.
- Navrhnout a propagovat další výlety s využitím již vyznačených pěších tras, cyklotras (např. žlutá turistická značka ke zbytkům hradu Nistějka, vesnička Jilm).
- Návrh dalšího využití dopravní Jablonec n. J. je zpracován v bakalářské práci P. Fushe (ČVÚT). Navrhuje dopravu přestavět na kulturně sportovní centrum (knihovna, minigalerie, sportovní sál a klubovna pro spolky). Zvážit realizaci tohoto projektu a vybudovat zde informační a kulturní centrum.
- Zpropagovat již dnes možný okruh Jablonec n. J. (modrá značka, silnice) – Janatův mlýn (neznačeno) Starý kravín (žlutá a následně červená značka) – vyhlídka Stráž – Jablonec n. J.
- Navrhnout okruh nebo přechod Jablonec n. J. – vyhlídka Stráž – Rokytnice n. J., centrum – Rokytnice n. J., železniční stanice.
- Zvážit přípravu okruhů směrem na Vysoké n. J., Paseky n. J.
- Připravit propagační leták naučná stezka/quest „Lidová architektura v Jablonci n. J.“ (se zaměřením na centrum města).

8.2.7 ROKYTNICE NAD JIZEROU

Stávající nabídka

- naučné stezky převážně v Horní Rokytnici, rozhledna Radniční věž, turistické informační centrum;
- skalní vyhlídka Stráž, Huťský vodopád, roubené chalupy, kapličky, boží muka a kříže;
- lanová dráha Horní domky (v provozu i v létě), Bikepark, Tandem paragliding, lanový park, kuželna, sportovní hala;
- motokárová dráha Hotel Starý mlýn;
- muzeum Starý kravín na Františku, dřevosochání, kovosochání, naučná stezka;
- Janatův mlýn v Buřanech (národní kulturní památka);
- brožura věnovaná možnostem geocachingu v Rokytnici n. J.;
- Skiareál Lysá hora, Skiareál Studenov a lyžařský vlek Hvězda;

- Paseky n. J. – Krkonošské muzeum – Památník zapadlých vlastenců, Stará škola (dnes zavřená), Skiareál Paseky;
- přes Rokytnici n. J. vede řada značených turistická tras i cyklotras;
- železniční stanice Rokytnice nad Jizerou je s turistickým centrem částečně propojená modrou turistickou značkou. Doporučujeme vytvořit okruh nádraží Rokytnice n. J. – centrum Rokytnice n. J. – nádraží Rokytnice n. J. Případně napojit tuto trasu na stávající naučné stezky;
- Značný problém je velká vzdálenost nádraží a centra Rokytnice n. J.

Návrhy

- Propojit pro pěší nádraží Rokytnice nad Jizerou – Jablonec n. J. Dnes je nutné na část cesty využít silnici I/14 s velkým provozem.
- Vytvořit návrhy výletů, které propojí nádraží Rokytnice n. J. se sousedními nádražími formou kratších i delších výletů. Je možné využít stávající značení (např. Jablonec n. J. – vyhlídka Stráž – Rokytnice n. J. - nádraží Rokytnice n. J.).
- Využít prostor u dopravní Rokytnice n. J. jako točnu pro autobusy do centra Rokytnice n. J., případně do Harrachova.

8.3 NÁVRHY AKTIVIT A PROJEKTŮ, KTERÉ Povedou K ROZVOJI PRODUKTU „POJIZERSKÝ PACIFIK“

- Vytvořit a vyznačit páteřní stezku pro pěší poblíž trati, která bude propojovat jednotlivá nádraží. Vytvořit informační systémy na trase i na nádražích.
- V dlouhodobém horizontu řešit v koridoru údolí i vybudování cyklostezky Greenway Jizera. Je nutná spolupráce se Svazkem obcí Jilemnicko, SMO Krkonoše a Sdružením Český ráj.
- Vytvořit kratší i delší výlety z jednotlivých nádraží, které umožní přechod ze stanice do stanice.
- Zapojit Pojizerský Pacifik do Geocachingu.
- Připravit motivační hry, kterými si návštěvníci mohou krátit čas při čekání na vlak. Dovybavit nádraží hrami a další doplňkovou infrastrukturou. V Jablonci n. J. jsou na nádraží k dispozici pro cestující šachy.
- Zajistit opravu budov nádraží a následně je využít k doplnění turistické nabídky (zázemí pro cestující, zřízení expozice o železnici, tematické ubytování, kulturní a informační centrum atd.). Návrhy využití nádražních budov viz kapitola 5. 1.
- V okolí vybraných nádraží zřídit naučné stezky.
- Zřídit informační systém ve vlacích (např. informační panely).
- Zmapovat další technické památky v okolí a začlenit je do návrhů výletů.
- Vytvořit motivační hru „Za tajemstvím starých nádraží“ pro rodiny s dětmi. Vytvořit další nabídku pro rodiny s dětmi (např. omalovánky).
- Průběžně spolupracovat s obcemi, podnikateli a organizacemi, které již dnes nabízejí další turistickou nabídku v tomto koridoru (např. vodáctví), Greenway Jizera (Svazek obcí Jilemnicko, Sdružení Český ráj). Provázet jednotlivé nabídky.
- Průběžně spolupracovat s organizacemi, které se zabývají železnici v regionu (Spolek železniční historie Martinice v Krkonoších, Zubačka z.s., Kolej-klub z. s. atd.). Provázání aktivit všech partnerů.
- Zmapovat akce, které jsou provázané s železnici. Nabalit k těmto akcím turistickou nabídku a zajistit provázanou propagaci. Vytvořit nabídky jízda železnici + akce.
- Je nutné podrobně zmapovat připravované projekty partnerů a společně sestavit střednědobý a krátkodobý plán a koordinovaně zajišťovat rozvoj produktové nabídky.
- Zajistit provázanost železniční dopravy na Krkonošské cyklobusy.

- Zavést historické autobusové linky propojující Jablonec n J. a Kořenov.

P8-01_Pojizerský pacifik – leták.

8.4 NÁVRHY PROPAGACE A PREZENTACE PRODUKTU „POJIZERSKÝ PACIFIK“

Propagace může být nastartována, až bude ve spolupráci se všemi partnery zmapována a zkompletována stávající nabídka. Následně je třeba nabídku prezentovat na internetu (www.krkonose.eu, partnerské internetové stránky). Pak je možné zahájit další propagační aktivity (vydání propagačních materiálů, prezentace v mediích atd.). *V roce 2019 je nutné nastartování propagace produktu provázat s připravovanými akcemi k výročí 120 let tratě.*

Propagaci produktu je nutné řešit ve dvou úrovních. Oslovení potenciálního návštěvníka u něj doma a v území.

- Efektivní propagací motivovat návštěvníka, aby přijel na 1-denní výlet do regionu a využil nabídku Pojizerský Pacifik. Např. rozhovory v rozhlase, články a upoutávky na sociálních sítích a dalších mediích s tipy na výlety a pozvánkami na akce. Stejnými nástroji je možné oslovit i místní obyvatele, aby nabídku využili k výletům.
- Dále se zaměřit provázanou propagací se všemi aktéry cestovního ruchu na návštěvníka, který je již v Krkonoších nebo v přilehlých regionech na dovolené. Prostřednictvím kvalitního systému propagace by se měl turista snadno dozvědět o této nabídce. Např. tištěný materiál, informace na internetu, informace v terénu a u poskytovatelů služeb.

8.4.1 NÁVRH PROPAGAČNÍCH AKTIVIT

Tištěná média

- **Vydání informačně propagačního letáku „Pojizerský Pacifik“** se stávající turistickou nabídkou (s jízdními řády, kalendářem akcí atd.).
- **Vydání tržací mapy** s doporučenými výlety podél trati.
- **Vydání brožury o dopravních možnostech v Krkonoších** (cyklobusy, kyvadlová doprava pro turisty atd.). Samostatnou kapitolu věnovat Pojizerskému Pacifiku.
- Postupně **zpracovat novou nabídku do propagačních materiálů**, které vydává SMO Krkonoše, Správa KRMAP, Svazek obcí Jilemnicko, obce, kraje a další partneři.
- V turistických novinách Krkonošská sezóna věnovat značný prostor této nové turistické nabídce.
- **Zajistit distribuci propagačních materiálů** na informační centra v okolí, na ubytovací zařízení a další služby cestovního ruchu v regionu Krkonoše.

Internet a další elektronická media

- Na www.krkonose.eu prezentovat novou nabídku Pojizerský Pacifik.
- Postupně zpracovanou nabídku prezentovat i na internetových stránkách obcí regionu, krajů, na stránkách podnikatelů a dalších partnerů.
- V další etapě připravit elektronické tipy na výlety z jednotlivých nádraží (včetně questů/hledaček).
- **Vytvořit internetové bannery Pojizerský Pacifik.** Postupně umístit bannery na stránky partnerů, případně na komerční weby s vysokou návštěvností potenciálních návštěvníků.
- Průběžně zajišťovat propagaci prostřednictvím sociálních sítí (**Facebook, Twitter, YouTube a Instagram**). Na Facebooku, případně i na Twitteru, pravidelně prezentovat akce a novou turistickou nabídku, videa atd. Udržovat komunikaci s fanoušky. Odpovídat na dotazy. Využívat

i placenou reklamu. Na Instagramu se zaměřit na publikování atraktivních fotografií s touto tématikou. Podpořit ochotu sdílet fotografie.

- Zajistit propagaci nabídky na partnerských webech. Pokud to systémy umožňují, vkládat informace na partnerské stránky (Kudy z nudy, Liberecký kraj, obce, podnikatelé v cestovním ruchu atd.).
- Využívat pro propagaci Newsletter Krkonoš.
- Pravidelně zasílat příspěvky s touto nabídkou do dalších Newsletterů (Czech Tourism, Královéhradecký kraj atd.).

Propagace v území

- **Vybudovat informační systém v území** (např. informační panely). Postupně rozšířit informace na stávající systém. Tam kde chybí, postupně vybudovat nové informační tabule.
- Zajistit průběžné informování a zapojování partnerů do projektu (informační centra, ubytovací služby, turistické cíle a další služby cestovního ruchu) s cílem, aby informovali své klienty o této turistické nabídce.

Další propagace a prezentace

- Připravit s partnery společnou kampaň ke 120. výročí tratě.
- Pořádat press tripy, influencer tripy na téma „Pojizerský Pacifik“.
- Zapojení do nového tématu Neznámý KR NAP (Neznámé Krkonoše, Krkonoše známé neznámé).
- Reklama v tisku, rádiích, regionální TV, v pořadu České televize Toulavá kamera, Výletník, rozesílání tiskových zpráv atd.

9 ZÁSOBNÍK ÚKOLŮ A PROJEKTŮ

V této kapitole zpracovatel této studie uvádí úkoly (projekty), které je potřeba provést v rámci zatraktivnění provozu na trati 042. Některé úkoly by měly být realizovány v každém případě, jiné jsou vázány na konkrétní zvolenou variantu (viz tabulky níže).

Tabulka 44 – Úkoly nezávislé na zvolené variantě dopravního řešení

Úkol / Projekt	Popis	Odpovědnost	Termín
Rozhodnutí o výběru varianty řešení dopravy	Výběr varianty na základě informací uvedených v této Studii. Projednání v orgánech obcí a Libereckého kraje.	obce + LK	12/2018
Zajištění provozuschopnosti dráhy ve stávajícím stavu	Deklarace zájmu o udržení provozu ze strany Libereckého kraje => zajištění provozuschopnosti dráhy.	SŽDC	trvale
Úprava koncepce autobusové dopravy	Ve var. 1 až 4 je vždy uvedeno doporučení upravit koncepci autobusové dopravy v závislosti na zvoleném řešení provozu na trati 042.	KORID	v závislosti na konkrétní variantě
Vytvoření nosné myšlenky a způsobu propagace trati a okolí	Na základě identifikace turisticky významných míst zajistit jejich propagaci.	obce + Svaz obcí a měst Krkonoše	12/2018
Zajištění propagace dopravy	V návaznosti na předchozí bod zajistit propagaci (web, letáky) dopravního spojení k turisticky atraktivním místům. Spolupráce: KORID + obce (informační/turistická centra) + Svaz měst a obcí Krkonoše Konkrétní podoba bude záviset na volbě dopravního řešení mezi variantami 1 až 4.	KORID + obce	trvale (v závislosti na konkrétní variantě)

Zdroj: KORID LK

Tabulka 45 – Úkoly vázané na var. 1

Úkol / Projekt	Popis	Odpovědnost	Termín
Smluvní zajištění dopravy s využitím bezbariérového žel. vozidla	V případě volby var. 1 je pro udržitelný rozvoj dopravy vhodné zvýšení kvality dopravy, mj. s využitím bezbariérového vozidla.	LK	12/2019 <i>(realizace 12/2021)</i>
Modernizace nástupišť	V návaznosti na předchozí požadavek je třeba zajistit bezbariérový přístup „nástupiště – vozidlo“.	SŽDC	12/2021
Zadání projektové přípravy na vybudování nových zastávek	Cílem je lepší dostupnost železniční dopravy a zkrácení docházkových dob.	obce	6/2019
Vybudování nových žel. zastávek		obce / SŽDC	12/2021
Úprava koncepce autobusové dopravy – odstranění souběhů vlak-bus	Odstranění souběhů vlak – bus, zajištění prokladů mezi vlakem a autobusem, zajištění návazností mezi linkami na Rokytnicku.	KORID	12/2019

Zdroj: KORID LK

Tabulka 46 – Úkoly vázané na var. 2

Úkol / Projekt	Popis	Odpovědnost	Termín
Smluvní zajištění dopravy s využitím historických žel. vozidel	Průzkum trhu => veřejná zakázka / jednacím řízením (přímé zadání) s požadavky na zajištění dopravy historickými vozidly.	LK	12/2019 <i>(realizace 12/2021)</i>
Převzetí správy žel. stanic (dopraven) obcemi a jejich následné zkrášlení	Cíle: Zabránit vzniku brownfield, vybudování muzeí, kluboven či turistických center v prostorách žel. stanic a dopraven, které t.č. již neslouží pův. účelu.	obce	12/2021
Úprava koncepce autobusové dopravy: nový model dopravy	Vytvoření pravidelného spojení v relaci Jilemnice – Rokytnice n.Jiz. s návaznostmi v Jablonci n.Jiz. (Vysoké n.Jiz., Harrachov)	KORID	12/2021
Úprava koncepce autobusové dopravy: prověření možnosti zavedení „městské“ linky Jilemnice – Martinice v Krk.	Prověření trasování „poloměstské“ linky Jilemnice – Martinice v Krk. v návaznosti na Sp vlaky do/z Trutnova a Chlumce nad Cidlinou.	KORID – Město Jilemnice	12/2021
Zavedení historické autobusové linky propojující Kořenov a Jablonec n.Jiz.	Zajištění dopravy historickou linkou propojující tratě 036+042 v době konání historických jízd. Spojení Jilemnicka k Výtopně Kořenov (na Zubačku).	LK/obce	12/2021

Zdroj: KORID LK

Tabulka 47 – Úkoly vázané na var. 3

Úkol / Projekt	Popis	Odpovědnost	Termín
Smluvní zajištění dopravy s využitím historických žel. vozidel, příp. pro denní provoz s využitím vozidel z provozní oblasti Trutnovsko	Průzkum trhu => veřejná zakázka / jednacím řízením (přímé zadání) s požadavky na zajištění dopravy historickými vozidly. Zvážit smluvní oddělení od denního provozu v případě jeho zajištění v rámci provozního souboru Trutnovsko.	LK	12/2019 <i>(realizace 12/2021)</i>
Převzetí správy žel. stanic (dopraven) obcemi a jejich následné zkrášlení	Cíle: Zabránit vzniku brownfield, vybudování muzeí, kluboven či turistických center v prostorách žel. stanic a dopraven, které t.č. již neslouží původnímu účelu.	obce	12/2021
Úprava koncepce autobusové dopravy: nový model dopravy	Vytvoření pravidelného spojení v relaci Jilemnice – Rokytnice n.Jiz. s návaznostmi v Jablonci n.Jiz. (Vysoké n.Jiz., Harrachov) v prokladu s denním žel. provozem.	KORID	12/2021
Úprava koncepce autobusové dopravy: prověření možnosti zavedení „městské“ linky Jilemnice – Martinice v Krk.	Prověření trasování „poloměstské“ linky Jilemnice – Martinice v Krk. v návaznosti na Sp vlaky do/z Trutnova a Chlumce nad Cidlinou.	KORID	12/2021
Zavedení historické autobusové linky propojující Kořenov a Jablonec n.Jiz.	Zajištění dopravy historickou linkou propojující tratě 036 a 042 v době konání historických jízd. Spojení Jilemnicka k Výtopně Kořenov (na Zubačku).	LK/obce	12/2021

Zdroj: KORID LK

Tabulka 48 – Úkoly vázané na var. 4

Úkol / Projekt	Popis	Odpovědnost	Termín
Smluvní zajištění dopravy s využitím stávajících žel. vozidel pro denní provoz a historických žel. vozidel pro turistický provoz.	Zajistit smluvní zabezpečení žel. dopravy min. ve stávajícím standardu (prověřit provozní propojení s oblastí Trutnovsko) a dále zajistit turistický provoz na základě průzkumu trhu – forma: dopravní smlouva, nebo příspěvek na provoz (obdobně jako v příp. Zubačky).	LK	12/2019 <i>(realizace 12/2021)</i>
<i>Převzetí správy žel. stanic (dopraven) obcemi a jejich následné zkrášlení</i>	<i>Cíle: Zabránit vzniku brownfield, vybudování muzeí, kluboven, kulturních či turistických center a případně i stylového ubytování v prostorách žel. stanic a dopraven, které t.č. již neslouží původnímu účelu.</i>	<i>obce</i>	<i>v této var. nepovinné</i>
Úprava koncepce autobusové dopravy – odstranění souběhů vlak-bus	Odstranění souběhů vlak – bus, zajištění prokladů mezi vlakem a autobusem, zajištění návazností mezi linkami na Rokytnicku.	KORID	12/2019
Zavedení historické autobusové linky propojující Kořenov a Jablonec n.Jiz.	Zajištění dopravy historickou linkou propojující tratě 036 a 042 v době konání historických jízd. Spojení Jilemnicka k Výtopně Kořenov (na Zubačku).	LK/obce	12/2021

Zdroj: KORID LK

ZÁVĚR

S ohledem na stagnující až klesající vývoj počtu cestujících na železniční trati 042 považuje zpracovatel této studie za potřebné, aby se na úrovni Libereckého kraje ve spolupráci s obcemi vybrala některá z popsaných variant (1 až 4). Základní otázka, kterou by si zástupci obcí a kraje měli položit, je, zda má trať přednostně sloužit k zajištění „základní“ dopravní obslužnosti do škol a zaměstnání, nebo by naopak s ohledem na současnou infrastrukturu bylo lepší, aby trať sloužila jako turistická.

Pokud by měla trať sloužit i nadále současnému účelu a zároveň pokud by měl být zvrácen klesající trend vývoje počtu cestujících, je třeba investic do infrastruktury a vozového parku.

Naopak v případě turistického charakteru tratě lze využít stávajících předností tratě.

© KORID LK, spol. s r. o., listopad 2018