

Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje

Návrhová část

Příloha č. 8

Elektrizace, optimalizace, modernizace a novostavby tratí

Zadavatel

Zlínský kraj
Třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Zhotovitelé

Centrum pro efektivní dopravu, z. s.
nám. Winstona Churchilla 2, 130 00 Praha 3
a
PRO CEDOP s.r.o.
Milady Horákové 893, Kročehlavy, 272 01 Kladno



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Zlínský kraj





Obsah

1. Elektrizace, optimalizace a modernizace tratí	8
1.1 Trať 280 Hranice na Moravě – Střelná (-Púchov)	8
1.1.1 Záměr Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr.	8
1.1.2 Záměr zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou	9
1.1.3 Záměr Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě (mimo) – konverze, BC.....	10
1.1.4 Záměr GSM-R Hranice na Moravě – Střelná	11
1.1.5 Záměr Rekonstrukce žst. Vsetín	11
1.1.6 Záměr Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí.....	12
1.2 Trať 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	13
1.2.1 Záměr Revitalizace tratě Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm.....	13
1.2.2 Záměr Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm	13
1.3 Trať 282 Vsetín – Velké Karlovice	14
1.3.1 Záměr Revitalizace tratě Vsetín – Velké Karlovice	14
1.4 Trať 283 Horní Lideč – Bylnice	15
1.4.1 Záměr Optimalizace trati Horní Lideč – Bylnice	15
1.5 Trať 300 (Brno-) Kojetín – Přerov.....	15
1.5.1 Záměr Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov	15
1.6 Trať 303 Kojetín – Valašské Meziříčí	16
1.6.1 Záměr Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín	16
1.6.2 Záměr Optimalizace trati Hulín – Valašské Meziříčí.....	17
1.6.3 Záměr Rekonstrukce žst. Holešov	18
1.6.4 Záměr Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem	19
1.7 Trať 305 Kroměříž – Zborovice.....	20
1.7.1 Záměr Optimalizace trati Kroměříž – Zborovice	20
1.8 Trať 323 Ostrava – Valašské Meziříčí a navazující tratě v Moravskoslezském kraji ..	20
1.8.1 Záměr Modernizace/optimalizace tratí Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice.....	20
1.9 Trať 330 Přerov – Břeclav.....	21
1.9.1 Záměr Náhrada přejezdů, P8166 v km 150,962, P8167 v km 151,352 a P8168 v km 151,931 trati Břeclav – Přerov.....	21



Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

1.9.2	Záměr Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice	22
1.10	Trať 331 Otrokovice – Vizovice	23
1.10.1	Záměr Modernizace trati Otrokovice-Vizovice	23
1.11	Tratě 340 (Veselí nad Moravou) – hranice kraje – Uherské Hradiště a 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk.....	25
1.11.1	Záměr Modernizace a elektrizace Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou	25
1.11.2	Záměr Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště.....	26
1.11.3	Záměr Újezdec u Luhačovic ON – rekonstrukce.....	27
2.	Novostavby tratí.....	28
2.1	Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín	28
2.2	„Malá spojka“ mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov.....	29
2.3	Novostavba trati Hulín – Zlín	30
2.4	Zlín (mimo) – Valašský kříž	31
2.5	Novostavba trati Valašský kříž – Nosice.....	33
2.6	Prodloužení trati Velké Karlovice – Leskové	34
2.7	Obchvat Hranic na Moravě	35
2.8	Obchvat Nezamyslic	36
2.9	Přesun nádraží Koryčany.....	37
2.10	Obchvat Starého Města	37
2.11	Obchvat uzlu Břeclav.....	38
2.12	Slavičín město (napojení centra Slavičína).....	39
2.13	Obchvat Bylnice	40



Seznam obrázků

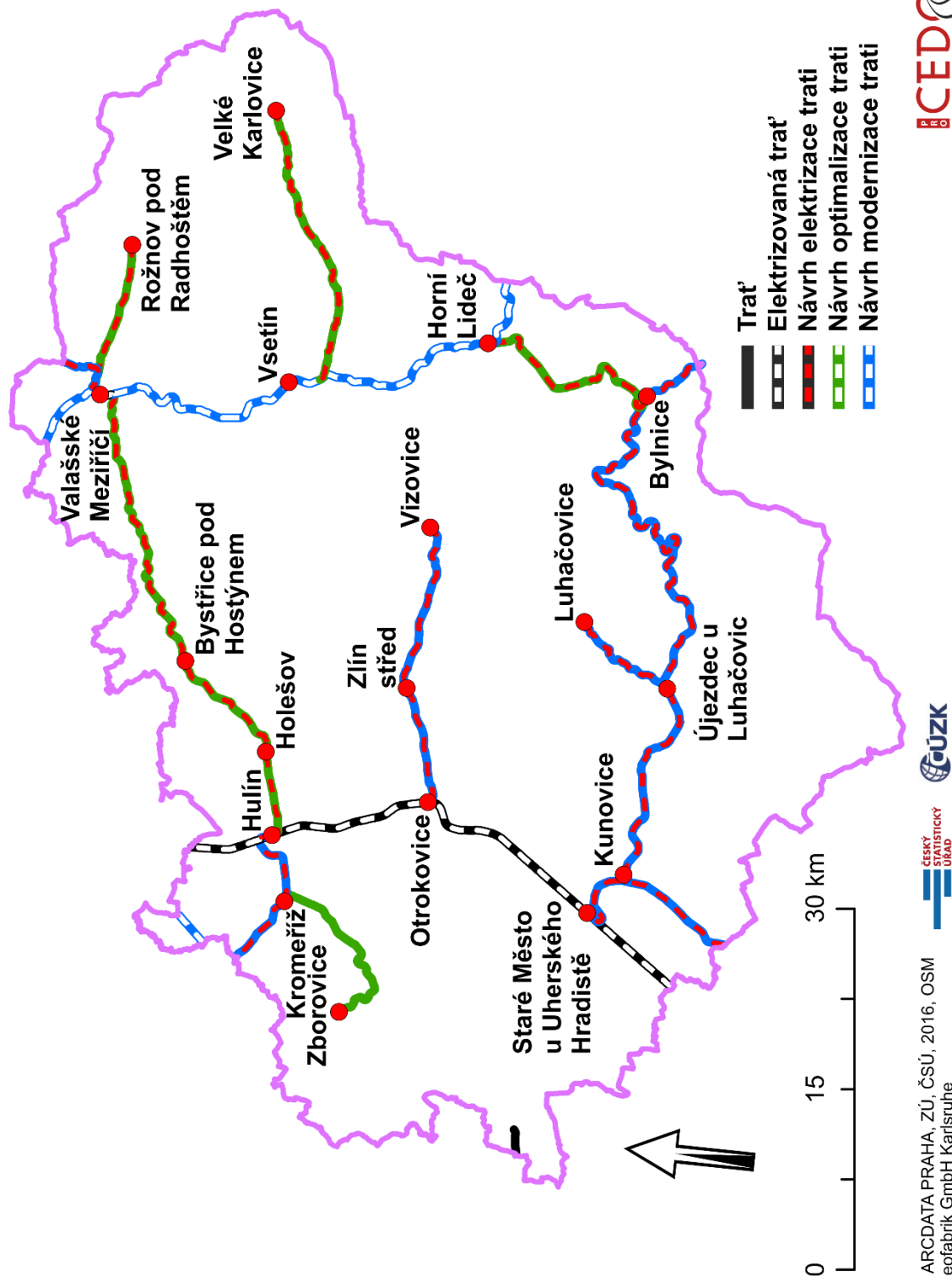
Obrázek 1: Přehled záměru Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr.	8
Obrázek 2: Přehled záměru Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou	9
Obrázek 3: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Vsetín	11
Obrázek 4: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí	12
Obrázek 5: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm	13
Obrázek 6: Přehled záměru Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín-Přerov.....	15
Obrázek 7: Přehled záměru Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) - Hulín	16
Obrázek 8: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Holešov	18
Obrázek 9: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem.....	19
Obrázek 10: Přehled záměru Náhrada vybraných přejezdů na trati Břeclav-Přerov	21
Obrázek 11: Přehled záměru Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice.....	22
Obrázek 12: Přehled záměru Modernizace trati Otrokovice – Vizovice	23
Obrázek 13: Přehled záměru Modernizace / Optimalizace Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou	25
Obrázek 14: Přehled záměru Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště	26
Obrázek 15: Přehled O1 – Novostavba – Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín	28
Obrázek 16: Přehled O2a - "Malá spojka" mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov	29
Obrázek 17: Přehled O2b – Novostavba trati Hulín – Zlín.....	30
Obrázek 18: Přehled O3 – Novostavba trati Zlín (mimo) - Valašský kříž.....	31
Obrázek 19: Přehled O4 – Novostavba trati Valašský kříž – Nosice.....	33
Obrázek 20: Přehled Prodloužení trati Velké Karlovice – Leskové.....	34
Obrázek 21: Přehled O6 – Obchvat Hranic na Moravě	35
Obrázek 22: Přehled O7 – Obchvat Nezamyslic	36
Obrázek 25: Přehled O10 – Obchvat Starého Města.....	37
Obrázek 26: Přehled O12 Slavičín město – napojení centra Slavičína	39
Obrázek 27: Přehled O13 – Obchvat Bylnice.....	40

Seznam stávajících železničních tratí na území ZK

Číslo trati	Traťový úsek
280	hranice kraje – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Střelná – státní hranice
281	Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
282	Vsetín – Halenkov – Velké Karlovice
283	Horní Lideč – Bylnice
300	hranice kraje – Chropyně – hranice kraje
303	hranice kraje – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí
305	Kroměříž – Zborovice
323	Valašské Meziříčí – hranice kraje
330	hranice kraje – Hulín – Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště – hranice kraje
331	Otrokovice – Zlín střed – Vizovice
340	(Veselí nad Moravou) – hranice kraje – Uherské Hradiště
341	Staré Město u UH – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice / Bojkovice město – Bojkovice město – Bylnice – státní hranice

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

VYLEPŠENÍ STÁVAJÍCÍCH TRATÍ



Úvod

Analytická část identifikovala soubor infrastrukturních problémů – chybějící tratě, kritická místa na tratích a další. Jedním z úkolů Návrhové části bylo potom navrhnout (případně sumarizovat záměry SŽDC s.o.) soubor opatření, která infrastrukturní problémy řeší. V této příloze jsou podrobně popsány dvě části:

- Elektrizace, optimalizace a modernizace tratí
- Novostavby tratí

Členění popisu jednotlivých záměrů je následující:

- Výřez z přehledné mapy projektů (u většiny záměrů)
- Stav (u části Elektrizace, optimalizace a modernizace tratí)
- Popis a dopravní technologie
- Přínosy pro osobní dopravu (nejčastější formou popisu relací, pro které je to relevantní)
- Předpokládaná úspora cestovní doby (u záměrů, u kterých je možné dané doby určit)
- Relace X-Y, kde X/Y je vybrané tarifní místo příp. obec/město
 - Stávající cestovní doba [min]
 - Výhledová cestovní doba [min]
 - Úspora cestovní doby [min]
- Přínos pro nákladní dopravu
- Diskuse, zda lze přínosů dosáhnout jiným opatřením
- Doporučený horizont výstavby (Horizont I / II / III)
- Vztah k dalším záměrům
- Orientační odhad investičních nákladů

1. Elektrizace, optimalizace a modernizace tratí

1.1 Trať 280 Hranice na Moravě – Střelná (-Púchov)

1.1.1 Záměr Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr.



Obrázek 1: Přehled záměru Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr.

Zdroj: Zlínský kraj – informace o stavbách železniční infrastruktury (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Návrh koncepce - Záměr není stabilizován – připravovaná SP SŽDC SP-04

Popis a dopravní technologie: Jedná se o aktualizaci SP v souladu s rozhodnutím Centrální komise MD. Do aktualizace jsou z původní SP zahrnuty varianty A.2.2 (modernizace ve stávající stopě) a D.2 (novostavba v úseku Hranice na Moravě – Mílotice nad Bečvou a modernizace zbytku trasy). Aktualizace technického řešení projektových variant bude zahrnovat mj. konverzi napájení celé trati systémem AC 25 kV, 50 Hz s ohledem na stávající stejnosměrnou napájecí infrastrukturu, včetně vhodného umístění a řešení styků trakcí AC/DC.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka Os Přerov – Valašské Meziříčí
- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín
- Linka Os Vsetín – Valašské Klobouky – Slavičín
- Linka Os Horní Lideč – Púchov
- Linka R Olomouc – Vsetín – Žilina / Velké Karlovice
- Linka R Ostrava – Vsetín – Trenčín / Velké Karlovice
- Linka R Brno – Zlín – Vsetín – Velké Karlovice
- Linka EC Praha – Brno – Zlín – Trenčín / Žilina

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Předpokládaná úspora cestovní doby:

- Relace Olomouc – Valašské Meziříčí
- Stávající cestovní doba: 58 minut
- Výhledová cestovní doba: 38 minut
- Úspora cestovní doby: 20 minut

Relace Vsetín – Hranice na Moravě

- Stávající cestovní doba: 40 minut
- Výhledová cestovní doba: 27 minut
- Úspora cestovní doby: 13 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Úsek je součástí sítě transevropských dopravní sítě TEN-T a evropského nákladního koridoru RFC 9, zkrácení jízdních dob pro nákladní vlaky

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I

Vztah k dalším záměrům:

- Obchvat Hranic na Moravě (O6)
- Zlín (mimo) – Valašský kříž (O3)
- Novostavba trati Valašský kříž – Nosice (O4)
- Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí (SŽDC Z-05)
- Rekonstrukce žst. Vsetín (SŽDC Z-04)
- Modernizace/optimalizace tratí Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice (SŽDC SP-06)
- Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě (mimo) – konverze, BC (SŽDC Z-13)
- Připravovaný systém RS/VRT tratí

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

1.1.2 Záměr zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou



Obrázek 2: Přehled záměru Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou
Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: V realizaci SŽDC Z-03

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Popis a dopravní technologie: Předmětem stavby je zvýšení rychlosti na dvoukolejném traťovém úseku Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí. Zároveň bude prodloužena délka staničních kolejí železniční stanice Lhotka nad Bečvou tak, aby vyhovovala požadavkům nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T). Bude zvýšen komfort pro cestující zřízením bezbariérového přístupu na nástupiště. Součástí stavby je rovněž rekonstrukce technicky zastaralého systému trakčního vedení.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka Ex Praha – Žilina
- Linka Os Přerov – Valašské Meziříčí – Vsetín – Střelná
- Linka Os Olomouc – Valašské Meziříčí – Vsetín – Střelná
- Linka Sp Olomouc – Střelná

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí (spolu s úsekem Z-03)

- Stávající cestovní doba: 23 minut
- Výhledová cestovní doba: 19 minut
- Úspora cestovní doby: 4 minuty

Přínos pro nákladní dopravu: Úsek je součástí sítě transevropských dopravní sítě TEN-T a evropského nákladního koridoru RFC 9, zkrácení jízdní doby pro nákladní vlaky

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ano, optimalizací nebo modernizací daného úseku nebo tratě

Doporučený horizont realizace: V realizaci (do 12/2020)

Vztah k dalším záměrům:

- Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí (SŽDC Z-05)

Orientační odhad investičních nákladů: 1 666 130 629 Kč

1.1.3 Záměr Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě (mimo) – konverze, BC

Stav: Připravovaná realizace SŽDC Z-13

Popis a dopravní technologie: Předmětem stavby je změna trakční soustavy na střídavou 25 kV 50 Hz v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná st. hr.

Přínosy pro osobní dopravu: -

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: -

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I

Vztah k dalším záměrům:

- Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. (SŽDC SP-04)

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

1.1.4 Záměr GSM-R Hranice na Moravě – Střelná

Stav: Připravovaná realizace SŽDC Z-03

Popis a dopravní technologie: Stavba řeší vybudování digitálního rádiového systému GSM-R pro kontrolu hnacích vozidel zabezpečovačem ETCS a hlasovou komunikaci v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná.

Přínosy pro osobní dopravu: -

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: -

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I

Vztah k dalším záměrům:

- Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. (SŽDC SP-04)

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

1.1.5 Záměr Rekonstrukce žst. Vsetín



Obrázek 3: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Vsetín

Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Návrh koncepce - připravována realizace SŽDC Z-04

Popis a dopravní technologie: Stavba změny dispoziční uspořádání kolejí tak, aby mohla být zřízena nástupiště s nástupní hranou ve výši 550 mm nad temenem kolejnice s mimoúrovňovým přístupem pro cestující. Budou vybudovány dva nové podchody pro pěší. Jeden bude sloužit pro mimoúrovňový přístup cestujících na ostrovní nástupiště, oba podchody umožní bezpečné pěší propojení dvou částí města. Bude zřízena nová výpravní budova, která bude současně sloužit jako společný odbavovací terminál pro železniční i autobusovou dopravu.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín
- Linka Os Vsetín – Valašské Klobouky – Slavičín
- Linka R Olomouc – Vsetín – Žilina / Velké Karlovice
- Linka R Ostrava – Vsetín – Trenčín / Velké Karlovice

Předpokládaná úspora cestovní doby: Minimální

Přínos pro nákladní dopravu: Rychlejší průjezd stanicí

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I, předpokládaný termín 06/2020-06/2023

Vztah k dalším záměrům:

- Revitalizace tratě Vsetín – Velké Karlovice
- Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. (SŽDC SP-04)

Orientační odhad investičních nákladů: 2,2 mld. Kč

1.1.6 Záměr Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí



Obrázek 4: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí

Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Návrh koncepce - připravovaná realizace SŽDC Z-05

Popis a dopravní technologie: Předmětem stavby je komplexní modernizace železniční stanice včetně nového zabezpečovacího zařízení

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka Os Přerov – Valašské Meziříčí
- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín
- Linka R Olomouc – Vsetín – Žilina / Velké Karlovice
- Linka R Ostrava – Vsetín – Trenčín / Velké Karlovice

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: Přizpůsobení seřaďovacího nádraží aktuálním požadavkům s využitím nových technologií, průjezd stanicí pro rychlé nákladní vlaky

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I, předpoklad realizace 08/2023-12/2025

Vztah k dalším záměrům:

- Revitalizace tratě Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- Optimalizace trati Hulín – Valašské Meziříčí
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou (SŽDC Z-03)
- Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. (SŽDC SP-04)
- Modernizace/optimalizace tratí Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice (SŽDC SP-06)

Orientační odhad investičních nákladů: Není známo

1.2 Trať 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

1.2.1 Záměr Revitalizace tratě Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Stav: Návrh Zpracovatele Koncepce

Popis a dopravní technologie: Změna organizace dopravy z D3 na D1, SZZ a TZZ (DOZ) se zvýšením traťové rychlosti dle možností směrového vedení tratě až do 100 km/h. Dále podle potřeby změna dopravní technologie s úpravou míst křižování. Součástí záměru bude také elektrizace.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Holešov – Zlín
- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín – Zlín

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí

- Stávající cestovní doba: 20 minut
- Výhledová cestovní doba: 12 minut
- Úspora cestovní doby: 8 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Modernizace zařízení pro nakládku a vykládku v Zašové a Rožnově pod Radhoštěm

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Vztah k dalším záměrům:

- Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm (SŽDC Z-10)
- Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí (SŽDC Z-05)

Doporučený horizont realizace: I

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

1.2.2 Záměr Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm



Obrázek 5: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm

Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Návrh koncepce - připravovaná realizace SŽDC Z-10

Popis a dopravní technologie: Předmětem stavby je změna konfigurace železniční stanice, vybudování nového nástupiště a rekonstrukce výpravní budovy.

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Holešov – Zlín
- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín – Zlín

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: -

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I, předpoklad realizace 04/2024–06/2026

Vztah k dalším záměrům:

- Revitalizace tratě Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Orientační odhad investičních nákladů: 211 606 440 Kč

1.3 Trať 282 Vsetín – Velké Karlovice

1.3.1 Záměr Revitalizace tratě Vsetín – Velké Karlovice

Stav: Návrh Zpracovatele Koncepce

Popis a dopravní technologie: Změna organizace dopravy z D3 na D1, SZZ a TZZ (DOZ) se zvýšením traťové rychlosti dle možností směrového vedení tratě až do 100 km/h. Dále podle potřeby změna dopravní technologie s úpravou míst křižování. Součástí záměru bude také elektrizace.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka R/Sp Velké Karlovice – Vsetín – Zlín – Brno
- Linka R/Sp Olomouc – Vsetín – Žilina / Velké Karlovice
- Linka R/Sp Ostrava – Vsetín – Trenčín / Velké Karlovice

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Vsetín – Velké Karlovice

- Stávající cestovní doba: 47 minut
- Výhledová cestovní doba: 27 minut
- Úspora cestovní doby: 20 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Optimalizace a revitalizace sítě stanic a nákladišť na trati

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I

Vztah k dalším záměrům:

- Rekonstrukce žst. Vsetín (SŽDC Z-04)
- Prodloužení trati Velké Karlovice – Leskové (O5, v horizontu III)

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

1.4 Trať 283 Horní Lideč – Bylnice

1.4.1 Záměr Optimalizace trati Horní Lideč – Bylnice

Stav: Návrh Zpracovatele Koncepce

Popis a dopravní technologie: Změna organizace dopravy z D3 na D1, SZZ a TZZ (DOZ) při zvýšení traťové rychlosti dle možností směrového vedení tratě až do 100 km/h. Podle potřeby dopravní technologie i s úpravou míst křižování. Zároveň by mělo dojít k elektrizaci tratě.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka Os Vsetín – Valašské Klobouky – Slavičín
- Linka Os Zlín – Valašské Klobouky – Bylnice (– Trenčín)

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Horní Lideč – Bylnice

- Stávající cestovní doba: 27 minut
- Výhledová cestovní doba: 19 minut
- Úspora cestovní doby: 8 minut

Přínos pro nákladní dopravu: -

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I

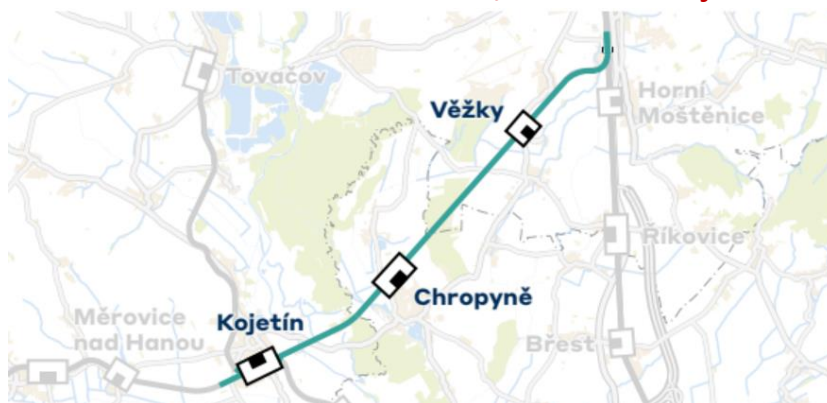
Vztah k dalším záměrům:

- Obchvat Bylnice (O13)

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

1.5 Trať 300 (Brno-) Kojetín – Přerov

1.5.1 Záměr Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov



Obrázek 6: Přehled záměru Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín-Přerov

Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Připravovaná realizace SŽDC M-02

Popis a dopravní technologie: Jedná se o dílčí stavbu vycházející ze schválené studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“. Cílem stavby je kompletní modernizace, zdvoukolejnění tratě a zvýšení traťové rychlosti až na rychlost 200 km/h.

Přínosy pro osobní dopravu:

- R a Ex doprava (Praha -) Brno – Přerov (- Ostrava)
- Linka Os Olomouc – Přerov – Kojetín – Nezamyslice

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Přerov – Kojetín

- Stávající cestovní doba: 15 minut
- Výhledová cestovní doba: 7 minut
- Úspora cestovní doby: 8 minut

Přínos pro nákladní dopravu: V současné době trať 300 není součástí evropských nákladních koridorů (RFC), po modernizaci může sloužit jako kapacitní odklonová/variantní trasa

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I, předpokládaný termín realizace 04/2023–12/2026

Vztah k dalším záměrům:

- Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín (O1)
- Obchvat Nezamyslic (O7)
- Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín (SŽDC Z-06)
- Připravovaný systém RS/VRT tratí

Orientační odhad investičních nákladů: 10,7 mld. Kč

1.6 Trať 303 Kojetín – Valašské Meziříčí

1.6.1 Záměr Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín



Obrázek 7: Přehled záměru Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) - Hulín

Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Návrh koncepce - připravovaná realizace SŽDC Z-06

Popis a dopravní technologie: Cílem stavby bude elektrizace a rekonstrukce trati v úseku Kojetín–Hulín pro umožnění jízdy přímých dálkových vlaků v relaci Brno–Zlín.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka EC Praha – Brno – Zlín (– Trenčín / Žilina)
- Linka R/Sp (Velké Karlovice – Vsetín –) Zlín – Brno
- Linka Os Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Kroměříž – Prostějov
- Linka Os Zborovice – Kroměříž – Přerov (– Olomouc)
- Linka Os Zlín – Hulín – Kroměříž – Kojetín

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Kroměříž – Brno

- Stávající cestovní doba: 100 minut
- Výhledová cestovní doba: 44 minut
- Úspora cestovní doby: 56 minut

Relace Kroměříž – Zlín (Spolu s modernizací Otrokovice – Zlín)

- Stávající cestovní doba: 52 minut
- Výhledová cestovní doba: 30 minut
- Úspora cestovní doby: 22 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Vyšší propustnost trati

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I, předpokládaný termín realizace 04/2024–06/2026

Vztah k dalším záměrům:

- Optimalizace trati Hulín – Valašské Meziříčí
- Optimalizace trati Kroměříž – Zborovice
- Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín (O1, doporučujeme provést s elektrizací již rovnou zdvoukolejnění (Kroměříž – Kojetín) a úpravy žst. Kroměříž, případně alespoň v rámci PEÚ nové nebo opravované stavby železničního spodku připravovat ve dvoukolejném profilu)
- „Mala spojka“ mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov (O2a)
- Novostavba trati Hulín – Zlín (O2b, v horizontu III)
- Modernizace trati Brno–Přerov, 5. stavba Kojetín–Přerov (SŽDC M-O2),
- Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice–Říkovice (SŽDC Z-O2)
- Připravovaný systém RS/VRT tratí

Orientační odhad investičních nákladů: 1 400 000 000 Kč

1.6.2 Záměr Optimalizace trati Hulín – Valašské Meziříčí

Stav: Návrh Zpracovatele Koncepce

Popis a dopravní technologie: Změna organizace dopravy z D3 na D1, SZZ a TZZ (DOZ) při zvýšení traťové rychlosti dle možností směrového vedení tratě až do 100 km/h v úseku Holešov – Valašské Meziříčí a maximalizace traťové rychlosti až do 160 km/h (včetně zřízení ERTMS) v úseku Holešov – Hulín. Podle potřeby dopravní technologie i s úpravou míst křižování. Zároveň by mělo dojít k elektrizaci tratě.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Holešov – Zlín
- Linka Os Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Kroměříž – Prostějov
- Linka Os Zlín – Holešov město
- Linka Sp Holešov město – Přerov (– Olomouc)

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Hulín – Valašské Meziříčí

- Stávající cestovní doba: 59 minut
- Výhledová cestovní doba: 43 minut

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

- Úspora cestovní doby: 16 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Optimalizace a obnova sítě stanic a nákladišť, vyšší propustnost trati

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I

Vztah k dalším záměrům:

- Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín
- „Malá spojka“ mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov (O2a)
- Novostavba trati Hulín – Zlín (O2b, v horizontu III)
- Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín (SŽDC Z-06)
- Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice-Říkovice (SŽDC Z-02)
- Rekonstrukce žst. Holešov (SŽDC Z-08)
- Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem (SŽDC Z-09)
- Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí (SŽDC Z-05)

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

1.6.3 Záměr Rekonstrukce žst. Holešov



Obrázek 8: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Holešov

Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Návrh koncepce - připravovaná realizace Z-08

Popis a dopravní technologie: Předmětem stavby je komplexní modernizace železniční stanice včetně nového zabezpečovacího zařízení

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Holešov – Zlín
- Linka Os Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Kroměříž – Prostějov
- Linka Os Zlín – Holešov město
- Linka Sp Holešov město – Přerov (– Olomouc)

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: Přizpůsobení stanice potenciální poptávce ze strategické průmyslové zóny Holešov

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont výstavby: I, předpokládaný termín realizace 02/2021-12/2021

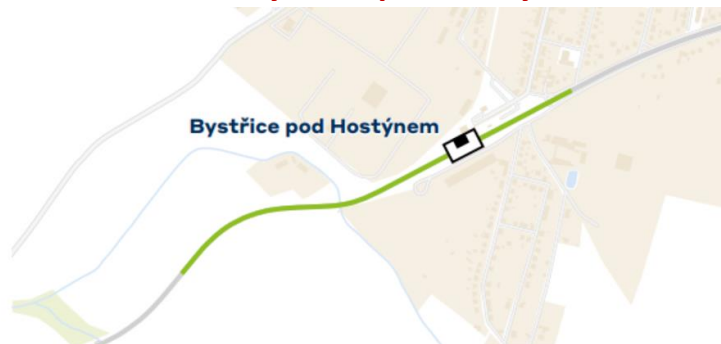
Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Vztah k dalším záměrům:

- Optimalizace trati Hulín – Valašské Meziříčí
- „Malá spojka“ mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov (O2a)
- Novostavba trati Hulín – Zlín (O2b, v horizontu III)

Orientační odhad investičních nákladů: 415 mil. Kč

1.6.4 Záměr Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem



Obrázek 9: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem

Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Návrh koncepce - připravovaná realizace SŽDC Z-09

Popis a dopravní technologie: Předmětem stavby je komplexní modernizace železniční stanice včetně nového zabezpečovacího zařízení, spolu s demolicí a novostavbou výpravní budovy

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Holešov – Zlín
- Linka Os Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Kroměříž – Prostějov

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: -

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont výstavby: I, předpoklad realizace 06/2021-05/2022

Vztah k dalším záměrům:

- Optimalizace trati Hulín – Valašské Meziříčí

Orientační odhad investičních nákladů: 540 mil. Kč

1.7 Trať 305 Kroměříž – Zborovice

1.7.1 Záměr Optimalizace trati Kroměříž – Zborovice

Stav: Návrh Zpracovatele Koncepce

Popis a dopravní technologie: Změna organizace dopravy z D3 na D1, SZZ a TZZ (DOZ) při zvýšení traťové rychlosti dle možností směrového vedení tratě až do 80 km/h. Podle potřeby dopravní technologie i s úpravou míst křížování. Zároveň by mělo dojít k přípravě na elektrizaci tratě.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka Os Kroměříž – Zborovice (- Přerov)

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Kroměříž – Zborovice

- Stávající cestovní doba: 27 minut
- Výhledová cestovní doba: 21 minut
- Úspora cestovní doby: 6 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Vyšší propustnost trati

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Horizont realizace: I

Vztah k dalším záměrům:

- Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín (O1)
- Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín (SŽDC Z-06)

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

1.8 Trať 323 Ostrava – Valašské Meziříčí a navazující tratě v Moravskoslezském kraji

1.8.1 Záměr Modernizace/optimalizace tratí Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice

Stav: Návrh koncepce - studie proveditelnosti SŽDC SP-06

Popis a dopravní technologie: Dokončená studie proveditelnosti souboru tratí zahrnutých pod názvem studie, u kterých byl variantně posuzován potenciální rozsah elektrizace, kterým byl zároveň vymezen rozsah investičně rekonfigurované železniční infrastruktury. Aktualizace Studie proveditelnosti tratí Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice (dále jen "ASP Beskydy") řeší napájení cílovou napájecí soustavou AC 25 kV, 50 Hz v rozsahu aktualizovaných variant. Dále se zabývá řešením železniční stanice Frýdek-Místek na odbavení vlaků délky 740 m, implementací systému ETCS, aktualizací a stabilizací nákladů příslušných projektových variant včetně aktualizace ekonomického hodnocení.

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Pro účely této studie SŽDC předpokládá, že výsledkem SP bude elektrický provoz z Valašského Meziříčí směr Veřovice (a popř. další úseky bez vlivu na Zlínský kraj).

Přínosy pro osobní dopravu: Zkvalitnění obslužnosti

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Valašské Meziříčí – Veřovice

- Stávající cestovní doba: 21 minut
- Výhledová cestovní doba: 16 minut
- Úspora cestovní doba: 5 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Vyšší propustnost trati, délky staničních kolejí 760 m

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I

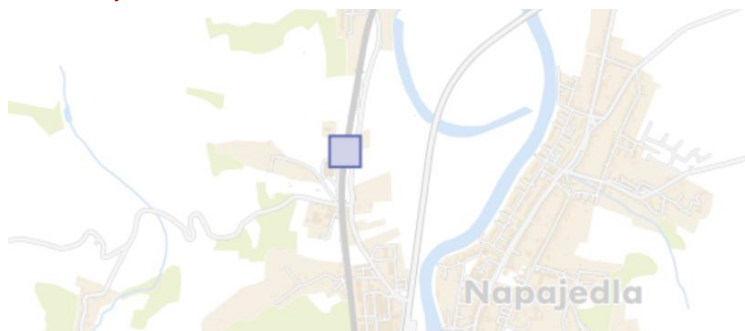
Vztah k dalším záměrům:

- Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. (SŽDC SP-04)
- Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí (SŽDC Z-05)

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

1.9 Trať 330 Přerov – Břeclav

1.9.1 Záměr Náhrada přejezdů, P8166 v km 150,962, P8167 v km 151,352 a P8168 v km 151,931 trati Břeclav – Přerov



Obrázek 10: Přehled záměru Náhrada vybraných přejezdů na trati Břeclav-Přerov

Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Připravovaná realizace SŽDC Z-11

Popis a dopravní technologie:

Předmětem stavby je náhrada trojice přejezdů mezi žst. Napajedla a Otrokovice za mimoúrovňová křížení nebo přeložku komunikace

Přínosy pro osobní dopravu: Zvýšení bezpečnosti při průjezdu danými přejezdy

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: -

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

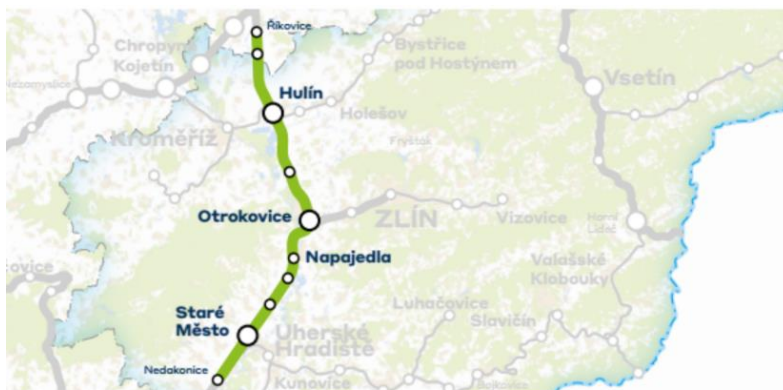
Doporučený horizont výstavby: I, předpokládaný termín realizace 07/2025–10/2027

Vztah k dalším záměrům: -

Orientační odhad investičních nákladů: 613 mil. Kč

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

1.9.2 Záměr Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice



Obrázek 11: Přehled záměru Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice

Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Připravovaná realizace SŽDC Z-02

Popis a dopravní technologie: Předmětem stavby je změna trakčního napájení ze stejnosměrného napětí 3 kV na střídavé napětí 25 kV 50 Hz v délce cca 43 km, tedy přesunutí styku trakčních soustav do blízkosti železničního uzlu Přerov. Součástí stavby je příprava pro napájení úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice a Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Veselí nad Moravou/Bylnice.

Přínosy pro osobní dopravu: -

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: -

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I, předpoklad realizace 05/2020–05/2023

Vztah k dalším záměrům:

- Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín (SŽDC Z-06)
- Modernizace trati Otrokovice – Vizovice (SŽDC Z-01)
- Modernizace a elektrizace tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou (SŽDC SP-02)

Orientační odhad investičních nákladů: 2,4 mld. Kč

1.10 Trať 331 Otrokovice – Vizovice

1.10.1 Záměr Modernizace trati Otrokovice-Vizovice



Obrázek 12: Přehled záměru Modernizace trati Otrokovice – Vizovice

Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Návrh koncepce - připravovaná realizace SŽDC Z-01

Popis a dopravní technologie: Stavba řeší elektrizaci celé trati z Otrokovic do Vizovic včetně vybudování druhé koleje v úseku Otrokovice – Zlín. S ohledem na plánový přechod na jednotnou trakční soustavu bude elektrizace provedena střídavou trakcí 25kV, 50Hz. V této souvislosti dojde k rozšíření střídavé trakce z Nedakonic před Říkovice (SŽDC Z-02). Maximální traťová rychlost bude zvýšena na 100 km/hod.

Zásadních změn dozná i stanice Zlín střed, kdy poloha nádraží bude přesunuta blíže k ulici Gahurova. Nedílnou součástí je i modernizace nádraží v Otrokovicích, které není dnes připraveno na zvýšený rozsah dopravy na trati Zlín – Vizovice. Stejně tak se dočká modernizace i stanice ve Vizovicích, kde se plánuje vybudování autobusového terminálu a přestupního bodu mezi vlakem a autobusem.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka IC Praha – Brno – Zlín
- Linka R Olomouc – Zlín
- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Holešov – Zlín
- Linka Os Zlín – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou (– Hodonín)
- Linka Os Zlín – Uherské Hradiště – Pitín střed (– Slavičín město)
- Linka Os Zlín – Hulín – Kroměříž – Kojetín

Přínosy pro osobní dopravu (po dostavbě Zlín (mimo) – Valašský kříž (O3)):

- Linka EC Praha – Brno – Zlín (– Trenčín / Žilina)
- Linka R/Sp (Velké Karlovice – Vsetín –) Zlín – Brno
- Linka R Olomouc – Zlín (– Trenčín)
- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Holešov – Zlín
- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín – Zlín
- Linka Os Zlín – Valašské Klobouky – Býlnice (– Trenčín)
- Linka Os Zlín – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou (– Hodonín)
- Linka Os Zlín – Uherské Hradiště – Pitín střed (– Slavičín město)
- Linka Os Zlín – Hulín – Kroměříž – Kojetín

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Otrokovice – Vizovice

- Stávající cestovní doba: 40 minut
- Výhledová cestovní doba: 24 minut
- Úspora cestovní doby: 16 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Zkapacitněním dráhy bude umožněn udržitelný rozvoj terminálu nákladní dopravy v Lípě nad Dřevnicí a jeho zpřístupnění i v denní době. Díky obměně železniční trati a realizaci protihlukových opatření dojde k výraznému vylepšení obrazu nákladní železniční dopravy v oblasti aglomerace města Zlína.

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I, předpoklad realizace 01/2021-12/2025

Vztah k jiným záměrům:

- Novostavba trati Hulín-Zlín (O2b, v horizontu III)
- Zlín (mimo) – Valašský kříž
- Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice (SŽDC Z-02)
- Připravovaný systém RS/VRT tratí

Orientační odhad investičních nákladů: 11,9 mld. Kč

1.11 Trati 340 (Veselí nad Moravou) – hranice kraje – Uherské Hradiště a 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk

1.11.1 Záměr Modernizace a elektrizace Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou



Obrázek 13: Přehled záměru Modernizace / Optimalizace Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou

Zdroj: Zlínský kraj – informace o stavbách železniční infrastruktury (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Návrh koncepce - připravovaná studie proveditelnosti SŽDC SP-02

Popis a dopravní technologie: Úkolem SP je nalézt ekonomicky obhajitelné řešení elektrizace a modernizace tratí Staré Město – Luhačovice/Bylnice a Kunovice – Veselí nad Moravou za účelem zvýšení podílu na dělbě přepravní práce mezi železniční a autobusovou/individuální dopravou. Předmětem bude prověření rozsahu elektrizace a modernizace tratí, tak aby bylo dosaženo maximalizace užitků plynoucích z moderních elektrických vozidel (zkrácení jízdních dob, zvýšení komfortu, snížení závislosti na uhlovodíkových palivech atd.).

Pro účely této studie SŽDC předpokládá, že výsledkem SP bude elektrizace všech zmíněných tratí a také zajištění dostatečné kapacity dráhy, včetně přizpůsobení konfigurace míst křižování potřebám provozního konceptu.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Linka R Brno – Hodonín – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice / Slavičín město / Trenčín
- Linka Sp Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště
- Linka Os Olomouc – Otrokovice – Uherské Hradiště
- Linka Os Kyjov – Moravský Písek – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice
- Linka Os Vsetín – Brumov – Slavičín
- Linka Os Zlín – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou (– Hodonín)
- Linka Os Zlín – Uherské Hradiště – Pitín střed (– Slavičín město)
- Linka Os Veselí nad Moravou – Bojkovice město

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Uherské Hradiště – Uherský Brod

- Stávající cestovní doba: 17 minut
- Výhledová cestovní doba: 11 minut
- Úspora cestovní doby: 6 minut

Relace Uherský Brod – Bojkovice město

- Stávající cestovní doba: 19 minut
- Výhledová cestovní doba: 13 minut
- Úspora cestovní doby: 6 minut

Relace Uherský Brod – Bynice

- Stávající cestovní doba: 46 minut
- Výhledová cestovní doba: 33 minut
- Úspora cestovní doby: 13 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Optimalizace sítě stanic (pro nakládku) a jejich obnova podle platných norem, vyšší propustnost trati

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont realizace: I

Vztah k dalším záměrům:

- Obchvat Bynice (O13)
- Slavičín město (napojení centra Slavičína) (O12)
- Obchvat Starého Města (O10)
- Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice (SŽDC Z-02)
- Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště (SŽDC Z-07)
- Újezdec u Luhačovic ON – rekonstrukce (SŽDC ON-49)

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

1.11.2 Záměr Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště



Obrázek 14: Přehled záměru Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště

Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

Stav: Připravovaná realizace SŽDC Z-07

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Popis a dopravní technologie: Stavba obsahuje rekonstrukci kolejí, nástupišť a vybudování podchodu v železniční stanici Uherské Hradiště. Cílem je zejména zajištění bezbariérové přístupnosti nástupišť.

Přínosy pro osobní dopravu: Zvýšení bezpečnosti pro cestující, bezbariérový přístup

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: Rychlejší průjezd nákladních vlaků stanicí

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont výstavby: I, předpokládaný termín realizace 06/2022-08/2023

Vztah k dalším záměrům:

- Modernizace a elektrizace tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou (SŽDC SP-02)

Orientační odhad investičních nákladů: 300 000 000 Kč

1.11.3 Záměr Újezdec u Luhačovic ON – rekonstrukce

Stav: Připravovaná realizace SŽDC ON-49

Popis a dopravní technologie:

Předmětem stavby je celková rekonstrukce objektu osobního nádraží.

Přínosy pro osobní dopravu: Zvýšení komfortu pro cestující

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: -

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont výstavby: I, předpokládaný termín realizace 05/2021-06/2022

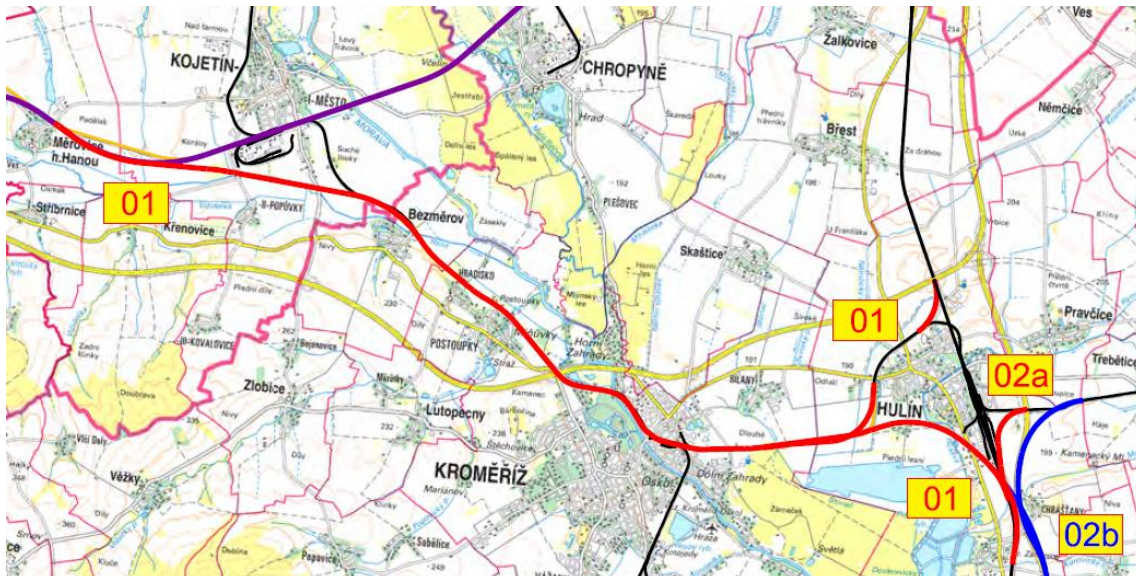
Vztah k akcím v současnosti připravovaným SŽDC:

Modernizace a elektrizace tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou (SŽDC SP-02)

Orientační odhad investičních nákladů: 12 500 000 Kč

2. Novostavby tratí

2.1 Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín



Obrázek 15: Přehled O1 – Novostavba – Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín

Popis a dopravní technologie: Trasa odbočuje za zastávkou Měrovice nad Hanou z modernizované trati Brno – Přerov. Odbočení je mimoúrovňové s odbočnou rychlostí 160 km/h. Trasa je až k dálničnímu nadjezdu D1 před Kroměříží s parametry 160 km/h s rezervou na 200 km/h. Napojení od Kojetína je úrovňové za zastávkou Bezměrov. Mezi dálničním nadjezdem a žst. Kroměříž je trasa upravena na rychlost 120 km/h. V žst. Kroměříž bude doplněno ostrovní nástupiště.

Přínosy pro osobní dopravu:

- EC Praha – Brno – Zlín – Trenčín/Košice
- Ex Olomouc – Zlín – Trenčín/Žilina
- IC/Sp Brno – Zlín – Vsetín – Velké Karlovice
- Os (Trenčín –) Bylnice – Valašské Klobouky – Zlín střed – Otrokovice – Kroměříž – Kojetín
- Sp Zborovice – Kroměříž – Přerov
- Sp Bystřice pod Hostýnem – Kroměříž – Kojetín – Prostějov

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Kojetín-Kroměříž

- Stávající cestovní doba: 14 minut
- Výhledová cestovní doba: 7 minut
- Úspora cestovní doby: 7 minut

Relace Kroměříž-Otrokovice

- Stávající cestovní doba: 17 minut
- Výhledová cestovní doba: 9 minut
- Úspora cestovní doby: 8 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Malý

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

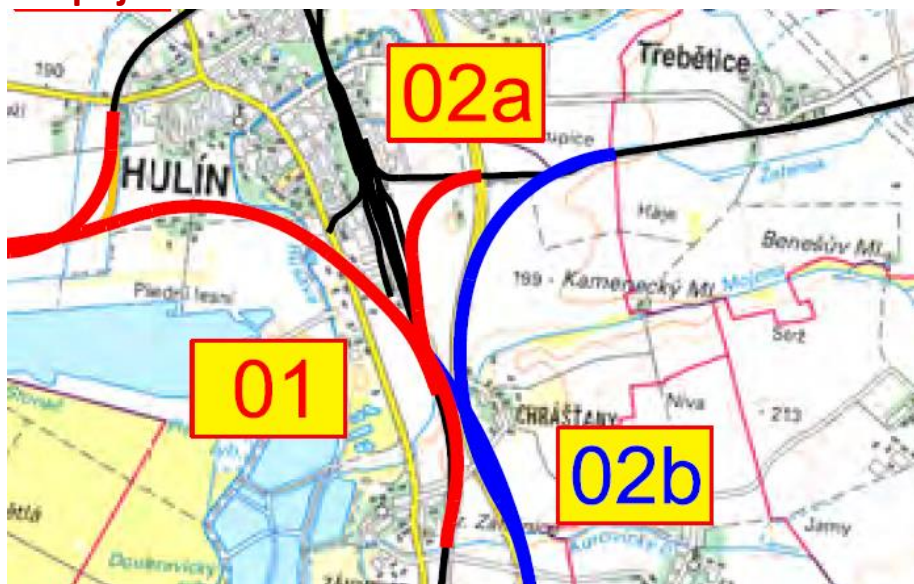
Doporučený horizont výstavby: I

Vztah k dalším záměrům:

- Optimalizace trati Hulín – Valašské Meziříčí
- Optimalizace trati Kroměříž – Zborovice
- „Malá spojka“ mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov (O2a)
- Novostavba trati Hulín – Zlín (O2b, v horizontu III)
- Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín (SŽDC Z-06)
- Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín-Přerov (SŽDC M-02)
- Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice-Říkovice (SŽDC Z-02)
- Připravovaný systém RS/VRT tratí

Orientační odhad investičních nákladů: 3,5 mld. Kč

2.2 „Malá spojka“ mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov



Obrázek 16: Přehled O2a - "Malá spojka" mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov

Popis a dopravní technologie: Spojka od Holešova s mimoúrovňovým napojením na novou trať Kojetín – Zlín v oblouku o poloměru 4000 m s odbočnou rychlostí 130 km/h. Částečný souběh s D55, úprava trati do Holešova jako dvojkolejná. Traťová rychlost 160 km/h.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Sp Zlín střed – Holešov – Rožnov pod Radhoštěm
- Sp Zlín střed – Holešov město

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Holešov-Zlín

- Stávající cestovní doba: 41 minut
- Výhledová cestovní doba: 11 minut
- Úspora cestovní doby: 30 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Malý

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont výstavby: I

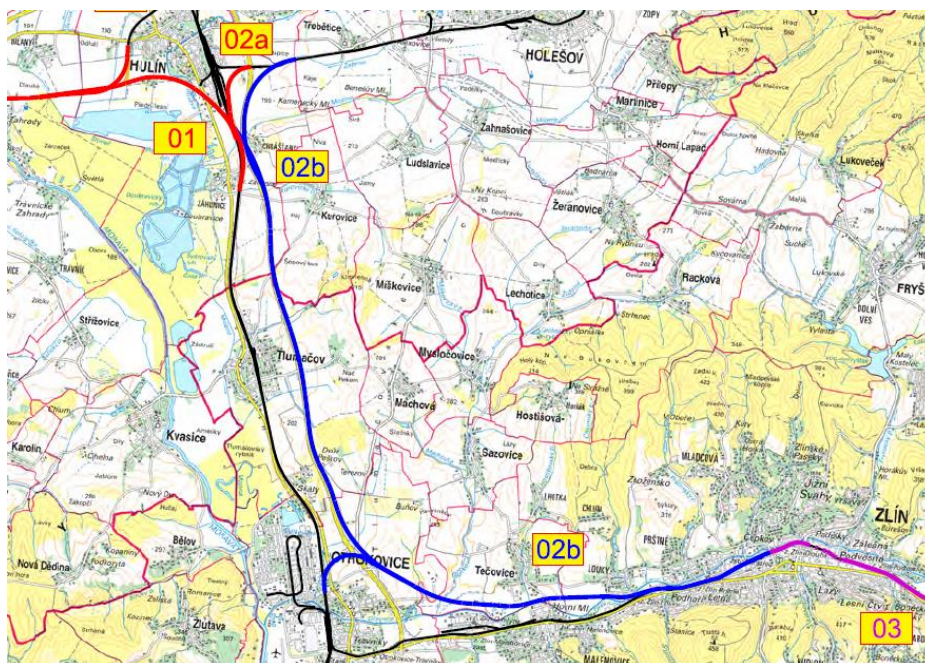
Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Vztah k dalším záměrům:

- Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín
- Optimalizace trati Hulín – Valašské Meziříčí
- „Mala spojka“ mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov (O2a)
- Novostavba trati Hulín – Zlín (O2b, v horizontu III)
- Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín (SŽDC Z-06)
- Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice-Říkovice (SŽDC Z-02)
- Připravovaný systém RS/VRT trati

Orientační odhad investičních nákladů: 1,5 mld. Kč

2.3 Novostavba trati Hulín – Zlín



Obrázek 17: Přehled O2b – Novostavba trati Hulín – Zlín

Popis a dopravní technologie: Trasa pokračuje dvojkolejně jako hlavní trať ve směru do Zlína s parametry 200 km/h. Hulín míjí jižně a k Otrokovicím je vedena v souběhu s D55. Dále se odklání ve směru do Zlína, kde se za zastávkou Zlín-Louky napojuje do současné trati. S ohledem na stísněné poměry a průmyslové využití území bude trasa v délce cca 2 km vedena na estakádách. Vzhledem k malé kapacitě žst. Zlín střed se předpokládá již dokončený následující úsek.

Přínosy pro osobní dopravu:

- EC Praha – Brno – Zlín – Trenčín/Košice
- Ex Olomouc – Zlín – Trenčín/Žilina
- IC/Sp Brno – Zlín – Vsetín – Velké Karlovice
- Os (Trenčín -) Bylnice – Valašské Klobouky – Zlín střed – Otrokovice – Kroměříž – Kojetín

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Kroměříž-Zlín

- Stávající cestovní doba: 30 minut
- Výhledová cestovní doba: 13 minut
- Úspora cestovní doby: 17 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Odstranění kapacitního hrdla žst. Otrokovice, zkrácení a zkapacitnění trasy ve směru Přerov - Zlín.

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

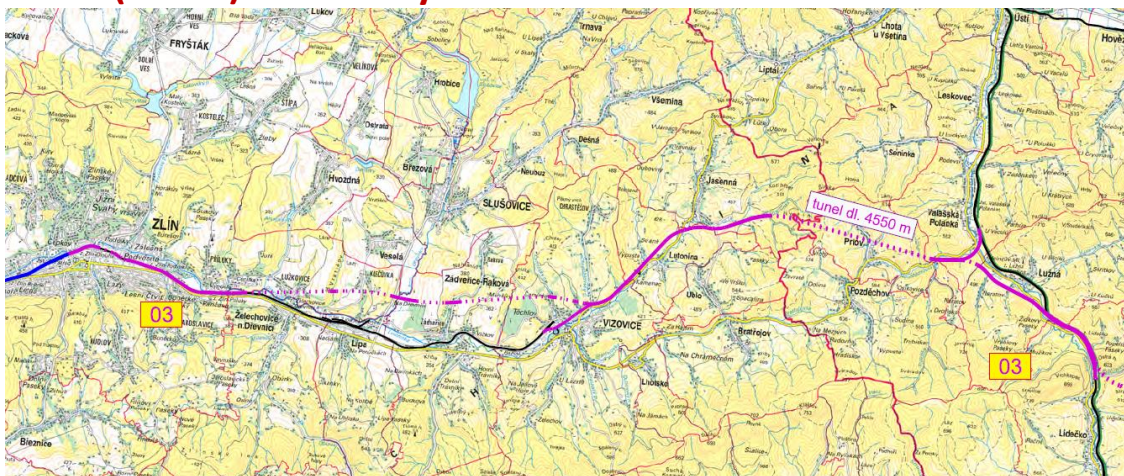
Doporučený horizont výstavby: III – vlaky lze krátkodobě (s obtížemi, v omezeném rozsahu) vézt po současné trase přes uzel Hulín a Otrokovice, případně jen s obchvatem Hulína

Vztah k dalším záměrům:

- Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín
- Optimalizace trati Hulín – Valašské Meziříčí
- „Mala spojka“ mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov (O2a)
- Novostavba trati Hulín – Zlín (O2b, v horizontu III)
- Zlín (mimo) – Valašský kříž (O3)
- Modernizace trati Otrokovice – Vizovice (SŽDC Z-01)
- Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín (SŽDC Z-06)
- Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice-Říkovice (SŽDC Z-02)
- Připravovaný systém RS/VRT trati

Orientační odhad investičních nákladů: 6,0 mld. Kč

2.4 Zlín (mimo) – Valašský kříž



Obrázek 18: Přehled O3 – Novostavba trati Zlín (mimo) - Valašský kříž

Popis a dopravní technologie: Úsek vychází z myšlenky a částečné realizace „Baťovy dráhy“. Po 2. světové válce se měla trať dokončit jako dvojkolejná, ale záměr byl opuštěn včetně výkupů pozemků a opatření ve stísněných poměrech mezi Zlínem a Vizovicemi. V případě zdvoukolejnění na území města Zlína lze trasu zahloubit pod terén s parametry pro max. rychlost 80 km/h. V době výstavby (cca 2 roky) by se sice jednalo o závažný zásah do života místních obyvatel, ale po dokončení bude trať navždy „uklizená“ z intravilánu.

Průchod obcí Želechovice nad Dřevnicí při zdvoukolejnění trati je kritickým místem, zvláště u zastávky. Řešení jsou dvě:

- zřízení jednokolejného úseku v délce 1,5 km (obdoba řešení Twann – Ligerz ve Švýcarsku – 2 km)
- Obchvat tunelem mimo Želechovice a Lípu délky 4,5 km při zachování současné trati pouze pro obsluhu místní osobní dopravou a obsluhu kontejnerového překladiště.

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Obec Zádveřice lze řešit pouze obchvatem s hloubeným tunelem v souběhu s I/49. Průchod Vizovicemi je již předurčen původní stavbou „Baťovy dráhy“. V případě „neprůchodnosti“ v již hotové trase (popř. se zahloubením) bude trať vedena severně od města 3,5 km dlouhými tunely bez možnosti napojit Vizovice ve směru Slovensko/Vsetín.

Další úsek využívá již hotové, avšak jednokolejné trasy až před Jasennou. Trasa se nově odklání před místním hřbitovem a překračuje údolí Lutoninky. Za prostorem původní stanice pokračuje údolím Lutoninky 2 km k západnímu portálu vrcholového tunelu, který měří 4550 m. Z Vizovic k tunelu celá trasa stoupá sklonem 18 ‰. Celý tunel je ve stoupání 4 ‰. Opouští se původní trasa přes Ublo a Pozdřechov, která je sice téměř dokončená, ale pouze jednokolejně bez vrcholového tunelu a zčásti již využitá pro místní komunikace.

Valašský kříž je soustava propojení, kdy je první spojka od Vizovic do Valašské Polanky a dále do Vsetína. Hlavní trasa má za tímto odbočením zřízení výhybnu Neratov, za výhybnou a krátkým tunelem pak i zastávku pro obec Lužná. Dále se trasa směrově větví do „souběhu“ se současnou tratí a v prostoru Lidečka jsou zřízena mimoúrovňová propojení směrů jak do základnového tunelu, tak ve směru přes Horní Lideč. Propojení jsou konstruována na traťovou rychlost trati Horní Lideč – Valašské Meziříčí – 90 km/h. Základní trasa má traťovou rychlost 140 km/h. Nákladní doprava má hlavní směr od Hranic na Moravě do Púchova (tunelem).

Přínosy pro osobní dopravu:

- EC Praha – Brno – Zlín – Trenčín/Košice
- Ex Olomouc – Zlín – Trenčín/Žilina
- IC/Sp Brno – Zlín – Vsetín – Velké Karlovice
- Os (Trenčín -) Bylnice – Valašské Klobouky – Zlín střed – Otrokovice – Kroměříž – Kojetín

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Zlín – Horní Lideč

- Stávající cestovní doba: 100 minut
- Výhledová cestovní doba: 20 minut
- Úspora cestovní doby: 80 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Možnost zavedení konkurenceschopné nákladní dopravy ze Zlína (Otrokovic) na východ

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: NE

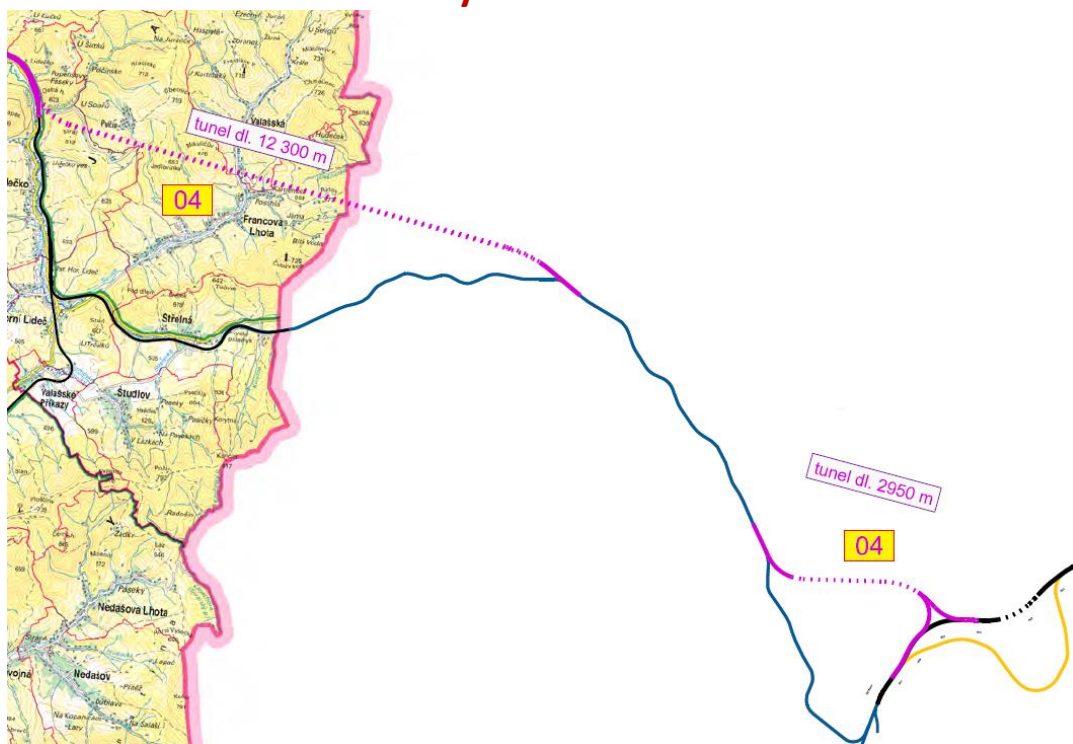
Doporučený horizont výstavby: II. Trasa byla připravena před 90 lety, rozestavěna a na dokončení se čeká již 70 let. Investice významně zlepší železniční síť na Moravě včetně napojení na Slovensko. V případě velkého časového oddálení následujícího úseku O4 lze uvažovat s dočasným úrovnovým napojením do současné trati před zastávkou Lužná u Vsetína a nebudovat propojení v Lidečku.

Vztah k dalším záměrům:

- Novostavba trati Hulín – Zlín (O2b)
- Novostavba trati Valašský kříž – Nosice (O4)
- Modernizace trati Otrokovice – Vizovice (SŽDC Z-01)
- Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. (SŽDC SP-04)
- Připravovaný systém RS/VRT trati

Orientační odhad investičních nákladů: 16,0 mld. Kč

2.5 Novostavba trati Valašský kříž – Nosice



Obrázek 19: Přehled O4 – Novostavba trati Valašský kříž – Nosice

Popis a dopravní technologie: První částí je základnový tunel, který je veden z Lidečka do Lúk pod Makytou v klesání 6 ‰, což je hlavní přínos proti trase přes vrchol u Střelné. Tunel má dvě trouby pro rychlost 200 km/h. Předpokládá se úprava trati od Lúk pod Makytou před Púchov na rychlost 120 km/h.

Druhá část umožňuje zrychlení jak ve směru Žilina, tak ve směru Trenčín. Navrhujeme severní obchvat Púchova a úrovňové zapojení do Považského koridoru v prostoru zastávky Nosice.

Na trase je tunel délky 2950 m. Odbočení u obce Dohňany bude pouze úrovňové.

Pro směr na Trenčín je navrženo jednokolejné propojení ze severu do žst. Púchov do kolejí 4-18. Ve zhlaví bude doplněna spojka do koleje č. 4 rychlostí 60 km/h. Tento směr s ohledem na směrové poměry nové trasy nelze zapojit jinak a je proto nezbytná výstavba nové koleje až po žst. Púchov včetně nových mostů přes Váh a Nosický kanál.

Přínosy pro osobní dopravu:

- EC Praha – Brno – Zlín – Trenčín/Košice
- Ex Olomouc – Zlín – Trenčín/Žilina
- Os (Trenčín –) Bylnice – Valašské Klobouky – Zlín střed – Otrokovice – Kroměříž – Kojetín
- R Ostrava – Vsetín – Bratislava/Velké Karlovice
- Os Horní Lideč – Střelná (- Púchov)

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Úsek Valašský kříž (Lidečko) – Považská Bystrica pro Ex po dokončení optimalizace trati 280/125 a modernizaci Považského koridoru

- Stávající cestovní doba: 34 minut
- Výhledová cestovní doba: 17 minut
- Úspora cestovní doby: 17 minut

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Přínos pro nákladní dopravu: Významné snížení provozních nákladů pro nákladní dopravu směrem na Slovensko, snížení nejvyššího bodu trati o 68 m. Opuštění¹ úseku se sklony nad 16 ‰. Zůstává pouze nepravidelné stoupání od Vsetínské Bečvy do Lidečka s průměrným sklonem 7,2 ‰ (max 12 ‰) na výšce 83 m.

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont výstavby: II

Vztah k dalším záměrům:

- Zlín (mimo) – Valašský kříž (O3)
- Modernizace trati Otrokovice – Vizovice (SŽDC Z-01)
- Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. (SŽDC SP-04)
- Připravovaný systém RS/VRT tratí

Orientační odhad investičních nákladů: 18,0 mld. Kč včetně obou úseků na území Slovenské republiky

2.6 Prodloužení trati Velké Karlovice – Leskové



Obrázek 20: Přehled Prodloužení trati Velké Karlovice – Leskové

Popis a dopravní technologie: Trasa na rychlost 60 km/h v údolní nivě s mnoha úroňovými kříženími – obdoba Pinzgauer Lokalbahn (Rakousko)

Přínosy pro osobní dopravu:

- Snížení počtu přestupů na cestě do skutečného cíle přepravy pro vyšší počet cestujících (včetně obce Velké Karlovice)
- Podpora smysluplného zavedení přímých spojení z této tratě do okolních krajských měst

Předpokládaná úspora cestovní doby:

- Úspora cestovní doby: 10 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Žádný

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Částečně autobusovým spojením Velké Karlovice – Razula

Doporučený horizont výstavby: III

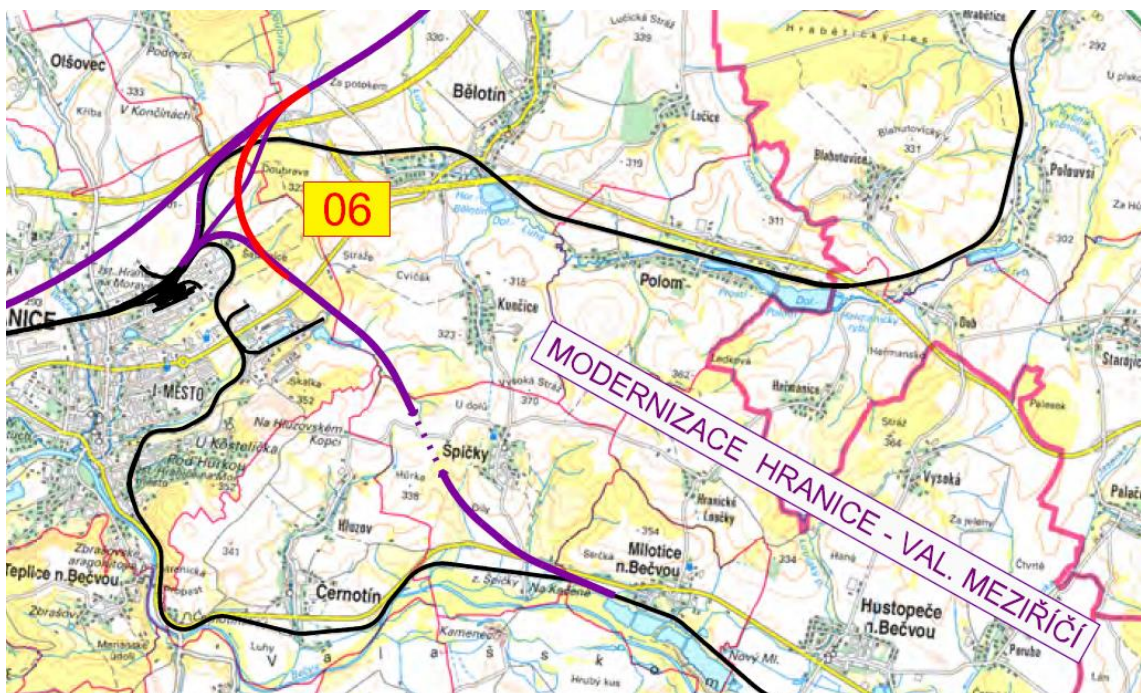
Vztah k dalším záměrům:

- Revitalizace tratě Vsetín – Velké Karlovice

Orientační odhad investičních nákladů: 0,4 mld. Kč

¹ pouze nákladní dopravou

2.7 Obchvat Hranic na Moravě



Obrázek 21: Přehled O6 – Obchvat Hranic na Moravě

Popis a dopravní technologie: Spojovací trať mezi přeložkou trati 280 vedoucí kolem obce Špičky a napojení na VRT Přerov – Ostrava

Přínosy pro osobní dopravu:

- R Ostrava – Vsetín – Bratislava/Velké Karlovice

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Suchdol nad Odrou – Valašské Meziříčí

- Stávající cestovní doba: 47 minut
- Výhledová cestovní doba: 20 minut
- Úspora cestovní doby: 27 minut

Přínos pro nákladní dopravu: V případě realizace záměru bude dosaženo alternativního propojení Ostravského regionu a Slovenska přes Horní Lideč a uleví tím 3. tranzitnímu koridoru

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Výstavbou napojení mezi VRT a přeložkou Hranice na Moravě – Milotice nad Bečvou. Pouze pro jednotky s přístupem na VRT

Doporučený horizont výstavby: I

Vztah k dalším záměrům:

- Modernizace trati Horní Lideč st. hr.- Hranice na Moravě (SŽDC SP-04)
- Připravovaný systém RS/VRT tratí

Orientační odhad investičních nákladů: 5,0 mld. Kč

2.8 Obchvat Nezamyslic



Obrázek 22: Přehled 07 – Obchvat Nezamyslic

Popis a dopravní technologie: Výstavba spojky z Němčic nad Hanou do Pivína pro traťovou rychlost 120 km/h

Přínosy pro osobní dopravu:

- Sp Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Kroměříž – Prostějov

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Úsek Pivín – Němčice nad Hanou

- Stávající cestovní doba: 15 minut
- Výhledová cestovní doba: 7 minut
- Úspora cestovní doby: 8 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Odklonová vozba za úsek Olomouc – Přerov

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Výraznější napřímení tratě Nezamyslice – Prostějov

Doporučený horizont výstavby: I

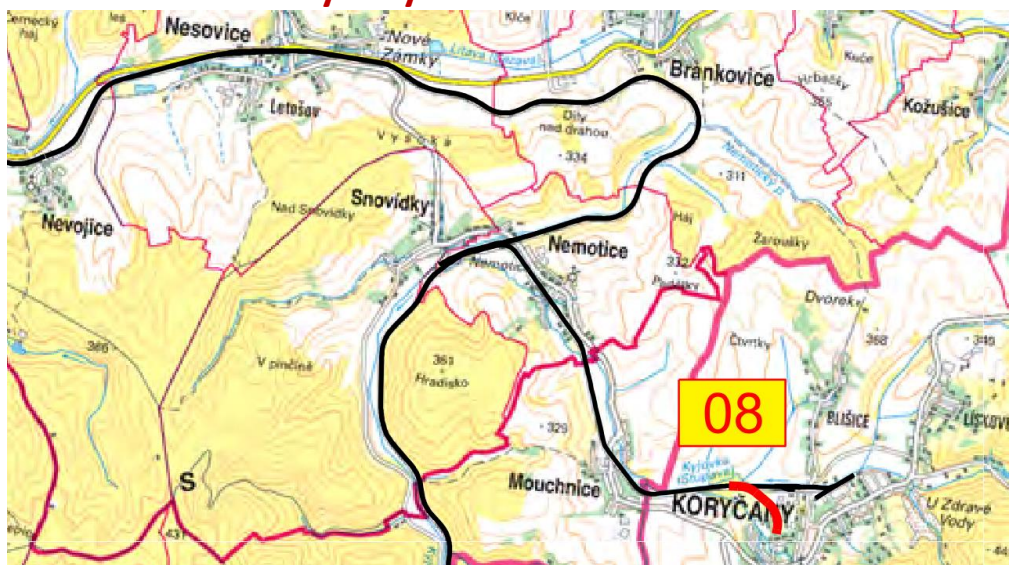
Vztah k dalším záměrům:

- Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín (O1)
- Modernizace a elektrizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov (SŽDC M-02)
- Trať Olomouc – Prostějov – Nezamyslice (dříve sledovaná modernizace, stav přípravy v současnosti neznámý)

Orientační odhad investičních nákladů: 0,8 mld. Kč

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

2.9 Přesun nádraží Koryčany



Obrázek 23: Přehled O8 – Přesun nádraží Koryčany

Popis a dopravní technologie: Stavba nového cca 700 m dlouhého koncového úseku trati v Koryčanech pod vrch sv. Floriána k ulici Petrželky. Trať bude ukončena hlavovou stanicí s ostrovním nástupištěm.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Os Koryčany – Nemotice (– Brno) prodloužením ramene Brno – Nesovice

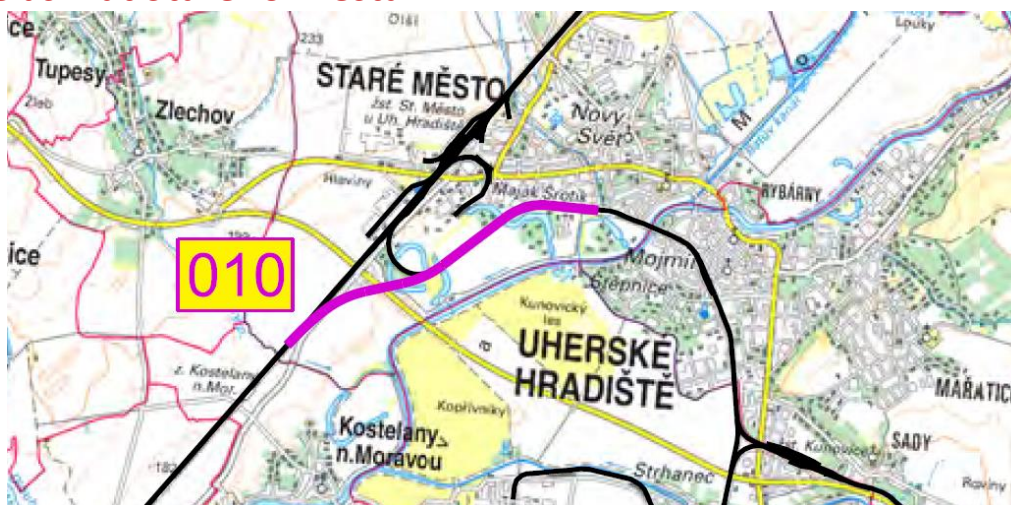
Přínos pro nákladní dopravu: -

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 65 mil. Kč

Doporučený horizont výstavby: III

2.10 Obchvat Starého Města



Obrázek 24: Přehled O10 – Obchvat Starého Města

Popis a dopravní technologie: Pro rychlé relace z Jihomoravského kraje navrhujeme přímé propojení do Uherského Hradiště se zřízením zastávky Staré Město u U.H. centrum. Odbočení bude připraveno mimoúrovňové, při současném spíše slabším provozu na II. TŽK postačuje

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

pravděpodobně i úrovně. Současná trať do Uherského Hradiště bude zdvojkolejněna s rychlými spojkami na 80 km/h. Konec dvojkolejného úseku bude dočasně za novou zastávkou. Další část se ponechá do rozhodnutí o realizaci kanálu Dunaj – Odra, neboť v případě realizace zdvoukolejnění na posledním úseku do žst. Uherské Hradiště je nutné vybudovat nový most o 4,5 m výše nad hladinou řeky.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Sp Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou (– Brno)
- R Brno – Uherské Hradiště – Luhačovice/Slavičín/Trenčín
- Os Kyjov – Luhačovice

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Kostelany nad Moravou – Staré Město u Uherského Hradiště centrum

- Stávající cestovní doba: 12 minut
- Výhledová cestovní doba: 3 minuty
- Úspora cestovní doby: 9 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Malý

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Doporučený horizont výstavby: II**Vztah k dalším záměrům:**

- Obchvat uzlu Břeclav (O11)
- Modernizace a elektrizace tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou (SŽDC SP-02)
- Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště (SŽDC Z-07)
- Rekonstrukce trati Veselí nad Moravou – Blažovice (–Brno)

Orientační odhad investičních nákladů: 1,2 mld. Kč

2.11 Obchvat uzlu Břeclav

Popis a dopravní technologie: Propojení tratí je navrženo dvojkolejné mimoúrovňové. V prostoru se alternativně navrhuje i silniční obchvat Břeclavi, ve výhledu i vysokorychlostní trať do Bratislavy. Návazná příprava stavby musí odpovědět na otázku, zda v případě dovedení VRT od Brna až k Břeclavi má být spojka zaústěna směr Brno do tratě I. TŽK a/nebo do VRT

Přínosy pro osobní dopravu:

- Významné zkrácení jízdní doby pro spěšné vlaky a rychlíky v relaci Brno – Hodonín, podle návrhové části trasa pro rychlíky Brno – Uherské Hradiště – Luhačovice / Slavičín / Trenčín a spěšné vlaky Brno – Hodonín – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – Zlín

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Úsek Podivín – Hodonín

- Stávající cestovní doba: 27 minut
- Výhledová cestovní doba: 16 minut
- Úspora cestovní doby: 11 minut

Přínos pro nákladní dopravu: V odklonové vozbě během staveb modernizace Brno – Přerov

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Novou tratí Brno – Uherské Hradiště (popř. Kyjov a návaznou modernizací do Moravského Písku v kombinaci s opatřením O9)

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Doporučený horizont výstavby: II

Vztah k dalším záměrům:

- Obchvat Starého Města (O10)
- Připravovaný systém RS/VRT tratí

Orientační odhad investičních nákladů: 2,0 mld. Kč

2.12 Slavičín město (napojení centra Slavičína)



Obrázek 25: Přehled O12 Slavičín město – napojení centra Slavičína

Popis a dopravní technologie: Návrh spočívá ve zřízení úvratové stanice u sídlištní zástavby Slavičína a vedení Os vlaků přes tuto úvrať (resp. jejich oboustranné ukončení zde). Připojení je provedeno na rychlost 80 km/h.

Přínosy pro osobní dopravu:

- R Brno – Uherské Hradiště – Luhačovice/Slavičín/Trenčín
- Sp Zlín střed – Uherské Hradiště – Pitín střed (– Slavičín město)
- Os Vsetín – Slavičín
- V kombinaci s rekonfigurací zastávek zajištění smysluplnosti regionální dopravy na „východní Vlárě“

Předpokládaná úspora cestovní doby: 10–20 minut, jelikož bude pro většinu obyvatel Slavičína zastávka v docházkové vzdálenosti a nemusí využívat autobusové spoje do žst. Slavičín

Přínos pro nákladní dopravu: -

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Kvalitním autobusovým spojením ze stávající železniční stanice (ale s nižším efektem)

Doporučený horizont výstavby: II

Vztah k dalším záměrům:

- Obchvat Bylnice (O13)
- Modernizace a elektrizace tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou (SŽDC SP-02)

Orientační odhad investičních nákladů: 0,7 mld. Kč

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

2.13 Obchvat Bylnice



Obrázek 26: Přehled 013 – Obchvat Bylnice

Popis a dopravní technologie: Vzhledem k potenciálním geologickým problémům 20 m hlubokého zářezu je spojka navržena s minimálními parametry bez zásahu do silnice II/495. Oba směry jsou upraveny na rychlost 75 km/h s výhybkami 1:14.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Os linka Vsetín – Valašské Klobouky – Slavičín

Předpokládaná úspora cestovní doby:

- Úspora cestovní doby: 5 minut

Přínos pro nákladní dopravu: -

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Úvrať v žst. Bylnice

Doporučený horizont výstavby: I

Vztah k dalším záměrům:

- Optimalizace trati Horní Lideč – Bylnice
- Slavičín město (napojení centra Slavičína)
- Modernizace a elektrizace tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou (SŽDC SP-02)

Orientační odhad investičních nákladů: 0,1 mld Kč