

Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje

Návrhová část

Implementační část

Zadavatel

Zlínský kraj

Třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Zhotovitelé

PRO CEDOP s.r.o.

Milady Horákové 893, Kročehlavy, 272 01 Kladno

a

Centrum pro efektivní dopravu, z. s.

nám. Winstona Churchilla 2, 130 00 Praha 3

Praha, prosinec 2019



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Zlínský kraj



Strategické dokumenty Zlínského kraje

CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Zlínský kraj



Strategické dokumenty Zlínského kraje

CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Autorský tým:

Ing. Tomáš Záruba

Mgr. Michal Kowalski

Ing. Jiří Kalčík

David Mikel

Ing. Petr Šlegr

Ing. Alena Janská

et al



Obsah

Seznam zkratk	10
1 Úvod	14
2 Nadřazené a související dokumenty	16
2.1 Národní a nadnárodní dokumenty	16
2.2 Krajské dokumenty	17
3. Vize a cíle	19
3.1 Horizontální charakteristiky	21
3.1.1 Zvýšení rychlosti přepravy	21
3.1.2 Zvýšení kapacity	21
3.1.3 Elektrizace tratí	21
3.1.4 Zvýšení bezpečnosti provozu	21
3.1.5 Zkrácení přístupových dob k železnici	22
3.1.6 Průběžná údržba	22
4 Metodika návrhové části	23
5 Strategický cíl 1: Rychlá, kapacitní a bezpečná železniční síť	26
5.1 Specifický cíl 1.1 Vylepšení stávajících tratí	27
5.1.1 Trať 280	28
5.1.1.1 Záměr Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr.	28
5.1.1.2 Záměr Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou	29
5.1.1.3 Záměr Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě (mimo) – konverze, BC	30
5.1.1.4 Záměr GSM-R Hranice na Moravě – Střelná	30
5.1.1.5 Záměr Rekonstrukce žst. Vsetín	30
5.1.1.6 Záměr Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí	31
5.1.2 Trať 281	32
5.1.2.1 Záměr Revitalizace tratě Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	32
5.1.2.2 Záměr Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm	32
5.1.3 Trať 282	33
5.1.3.1 Záměr Revitalizace tratě Vsetín – Velké Karlovice	33
5.1.4 Trať 283	33
5.1.4.1 Záměr Optimalizace trati Horní Lideč – Bylnice	33
5.1.5 Trať 300	34
5.1.5.1 Záměr Modernizace trati Brno – Přerov	34
5.1.6 Trať 303	35
5.1.6.1 Záměr Modernizace trati Kojetín (mimo) – Hulín	35
5.1.6.2 Záměr Optimalizace trati Hulín – Valašské Meziříčí	36



5.1.6.3	Záměr Rekonstrukce žst. Holešov	36
5.1.6.4	Záměr Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem.....	37
5.1.7	Trať 305.....	38
5.1.7.1	Záměr Revitalizace trati Kroměříž – Zborovice	38
5.1.8	Trať 323 a navazující tratě v Moravskoslezském kraji.....	38
5.1.8.1	Záměr Modernizace Ostrava – Valašské Meziříčí, (Frýdek-Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí-Ostravice a Studénka-Veřovice).....	38
5.1.9	Trať 330.....	39
5.1.9.1	Záměr Náhrada přejezdů, P8166 v km 150,962, P8167 v km 151,352 a P8168 v km 151,931 trati Břeclav – Přerov	39
5.1.9.2	Záměr Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice	40
5.1.10	Trať 331.....	41
5.1.10.1	Záměr Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice.....	41
5.1.11	Tratě 340 a 341.....	42
5.1.11.1	Záměr Modernizace / Optimalizace Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou	42
5.1.11.2	Záměr Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště.....	43
5.1.11.3	Záměr Újezdec u Luhačovic ON – rekonstrukce.....	44
5.2	Specifický cíl 1.2 Novostavby tratí	44
5.2.1	Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín	45
5.2.2	„Malá spojka“ mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov	46
5.2.3	Novostavba trati Hulín – Zlín	47
5.2.4	Zlín (mimo) – Valašský kříž.....	48
5.2.5	Novostavba trati Valašský kříž – Nosice	49
5.2.6	Prodloužení trati Velké Karlovice – Leskové.....	50
5.2.7	Obchvat Hranic na Moravě.....	51
5.2.8	Obchvat Nezamyslic.....	52
5.2.9	Přesun nádraží Koryčany	52
5.2.10	Obchvat Starého Města	53
5.2.11	Obchvat uzlu Břeclav	54
5.2.12	Slavičín město (napojení centra Slavičina)	54
5.2.13	Obchvat Bylnice	55
5.2.14	Opuštěné záměry.....	56
5.2.14.1	Opuštěná varianta – Přeložka tratě 341 v úseku Pitín zastávka – Bylnice..	56
5.2.14.2	Opuštěná varianta – Přeložka Vlárské dráhy mimo Nesovice	57
5.2.14.3	Opuštěná varianta – Regionální dráha Otrokovice – Tlumačov.....	58
5.3	Specifický cíl 1.3 Přestupní terminály a zastávky.....	59
5.4	Specifický cíl 1.4 Bezpečnost na železnici	62



6	Strategický cíl 2: Efektivní a provázaný koncept obsluhy železniční dopravou	63
6.1	Specifický cíl 2.1 Linky dálkové dopravy	63
6.1.1	Linky EC	63
6.1.1.1	EC Praha – Brno – Zlín – Trenčín/Košice	63
6.1.2	Linky Ex	64
6.1.2.1	Ex Brno – Zlín – Vsetín	64
6.1.2.2	Ex Olomouc – Zlín – Trenčín/Žilina	65
6.1.3	Linky R	65
6.1.3.1	R Ostrava – Vsetín (– Bratislava)	65
6.1.3.2	Linka R Brno – Uherské Hradiště – Luhačovice/Slavičín/Trenčín	66
6.1.3.3	R Olomouc – Otrokovice – Moravský Písek (– Břeclav – Brno)	67
6.2	Specifický cíl 2.2 Linky regionální	68
6.2.1	Linky Sp	68
6.2.1.1	Sp Olomouc – Vsetín – Žilina/Velké Karlovice	68
6.2.1.2	Sp Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou (– Brno)	68
6.2.1.3	Sp Zlín střed – Holešov – Rožnov pod Radhoštěm	69
6.2.1.4	Sp (Vizovice –) Zlín střed – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou (– Hodonín – Brno)	69
6.2.1.5	Sp Zlín střed – Uherské Hradiště – Pitín střed (– Slavičín město)	70
6.2.1.6	Sp Zborovice – Kroměříž – Přerov	71
6.2.1.7	Sp Bystřice pod Hostýnem – Kroměříž – Kojetín – Prostějov	71
6.2.1.8	Sp Holešov – Přerov (– Olomouc)	72
6.2.2	Linky Os	72
6.2.2.1	Os (Trenčín –) Bylnice – Valašské Klobouky – Zlín střed – Otrokovice – Kroměříž – Kojetín	72
6.2.2.2	Os Zlín-Přiluky – Otrokovice	73
6.2.2.3	Os Zlín střed – Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm	73
6.2.2.4	Os Kyjov – Luhačovice	74
6.2.2.5	Os Vsetín – Velké Karlovice	74
6.2.2.6	Os Vsetín – Slavičín	75
6.2.2.7	Os Horní Lideč – Střelná (– Púchov)	75
6.2.2.8	Os Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě (– Přerov)	75
6.2.2.9	Os Valašské Meziříčí – Frenštát pod Radhoštěm (– Ostrava)	76
6.2.2.10	Os Olomouc – Přerov – Otrokovice – Uherské Hradiště	76
6.2.2.11	Os Koryčany – Nemotice (– Brno)	76
6.2.3	Linky regionální provozované jen ve špičkách pracovních dnů	77
6.2.3.1	Sp Zlín střed – Holešov město	77
6.2.3.2	Os (Kyjov –) Veselí nad Moravou – Bojkovice město	77
7	Závěr návrhové části	78



8	Implementační část	81
8.1	Principy naplňování Koncepce	81
8.2	Nástroje implementace	85
8.2.1	Posílení finančních zdrojů na objednávku dopravy v závazku veřejné služby ...	85
8.2.2	Posílení finančních zdrojů na předprojektovou a projektovou přípravu opatření	85
8.2.3	Pořízení dopravního modelu kraje	85
8.2.4	Posílení lidských zdrojů na zajištění implementace Koncepce.....	85
8.3	Monitoring implementace	87
8.3.1	Indikátory výstupů	87
8.3.2	Indikátory výsledků.....	88
8.3.3	Indikátory dopadů	89
8.4	Závěr implementační části	90
9	Přílohy.....	91
10	Glosář	93



Seznam obrázků

Obrázek 1 Struktura návrhové části Koncepte.....	15
Obrázek 2: Ideové schéma zpracování návrhové části.....	23
Obrázek 3: Cestovní doba nerovná se údaj ve vyhledávači spojení.....	23
Obrázek 4: Schéma uspořádání opatření	26
Obrázek 5: Přehled opatření typu elektrizace, optimalizace a modernizace.....	27
Obrázek 6: Přehled záměru Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou	29
Obrázek 7: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Vsetín.....	30
Obrázek 8: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí	31
Obrázek 9: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm	32
Obrázek 10: Přehled záměru Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín-Přerov.....	34
Obrázek 11: Přehled záměru Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) - Hulín	35
Obrázek 12: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Holešov	36
Obrázek 13: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem	37
Obrázek 14: Přehled záměru Náhrada vybraných přejezdů na trati Břeclav-Přerov	39
Obrázek 15: Přehled záměru Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice.....	40
Obrázek 16: Přehled záměru Modernizace trati Otrokovice – Vizovice	41
Obrázek 17: Přehled záměru Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště	43
Obrázek 18: Přehled novostaveb.....	44
Obrázek 19: Přehled O1 – Novostavba – Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín	45
Obrázek 20: Přehled O2a - "Malá spojka" mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov	46
Obrázek 21: Přehled O2b – Novostavba trati Hulín – Zlín.....	47
Obrázek 22: Přehled O3 – Novostavba trati Zlín (mimo) - Valašský kříž	48
Obrázek 23: Přehled O4 – Novostavba trati Valašský kříž – Nosice	49
Obrázek 24: Přehled Prodloužení trati Velké Karlovice – Leskové.....	50
Obrázek 25: Přehled O6 – Obchvat Hranic na Moravě	51
Obrázek 26: Přehled O7 – Obchvat Nezamyslic	52
Obrázek 27: Přehled O8 – Přesun nádraží Koryčany	52
Obrázek 28: Přehled O10 – Obchvat Starého Města.....	53
Obrázek 29: Přehled O12 Slavičín město – napojení centra Slavičina	54
Obrázek 30: Přehled O13 – Obchvat Bylnice.....	55
Obrázek 31: Přeložka Vlárské dráhy mimo Slavičín.....	56
Obrázek 32: Přehled O9 – Přeložka Vlárské dráhy mimo Nesovice	57
Obrázek 33: Doplňkový záměr č. 13: Regionální dráha Otrokovice – Tlumačov	58
Obrázek 34: Přestupní uzel Peggau, Štýrsko, Rakousko (ilustrační obrázek).....	61
Obrázek 35: Přehledná mapa přestupních terminálů a zastávek	59
Obrázek 36: Efektivita vyřešení problémů v horizontu I	78
Obrázek 37: Efektivita vyřešení problémů v horizontu II	79
Obrázek 38: Efektivita vyřešení problémů v horizontu III	79
Obrázek 39: Počet vyřešených problémů podle závažnosti.....	80



Seznam tabulek

Tabulka 1: Vize a cíle.....	19
Tabulka 2: Přehled problémů nalezených v Analytické části	24
Tabulka 3: Návrh realizace opatření v jednotlivých časových horizontech	25
Tabulka 4: Změny v síti přestupních terminálů a zastávek.....	61

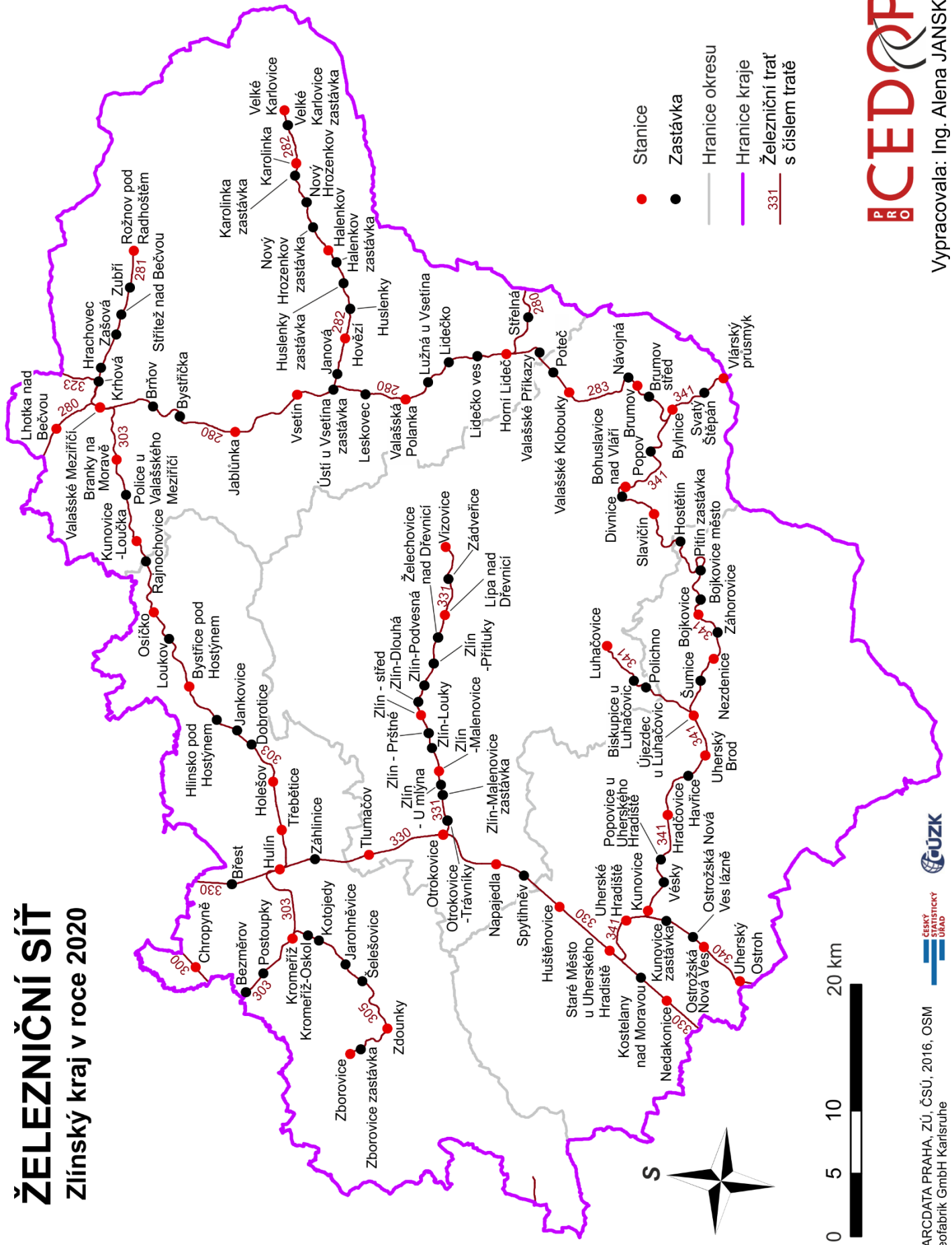


Seznam zkratek

AHr	automatické hradlo
BP	varianta bez projektu
ČD	České dráhy, akciová společnost
ČSÚ	Český statistický úřad
GIS	geografický informační systém
GPK	geometrická poloha koleje
GPS	globální navigační systém
GVD	grafikon vlakové dopravy
IAD	individuální automobilová doprava
IDOS	Informační dopravní systém
IDS	integrovaný dopravní systém
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
JMK	Jihomoravský kraj
KJŘ	knižní jízdní řád
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	městská hromadná doprava
ND	nákladní doprava
ORP	obec s rozšířenou působností
P+R	parkoviště „Zaparkuj a jed“
PÚR	Politika územního rozvoje
RS	Rychlá spojení
SLDB	sčítání lidu, domů a bytů
SMT	Správa mostů a tunelů
Sp	spěšný vlak
SP	studie proveditelnosti
Sv	soupravový vlak
SZ	světelné zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty s. o.
TOR	trvalé omezení rychlosti
TR	traťová rychlost
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UB	Uherský Brod
UH	Uherské Hradiště
VC	vlaková cesta
VRT	vysokorychlostní trať
ZK	Zlínský kraj
ZÚR	zásady územního rozvoje
ZZ	zabezpečovací zařízení
žst	železniční stanice

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ

Zlínský kraj v roce 2020





Seznam stávajících železničních tratí na území ZK

Číslo trati	Traťový úsek	TEN-T
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	



Seznam stávajících železničních linek na území ZK

Označení linky	Segment	Relace	Číslo tratí	Interval v sedle	Interval ve špičce
Ex2 (Ex)	dálková doprava (I. segment)	Praha – Olomouc – Vsetín – Žilina	270; 280 (125; 120)	120	120
Ex4 (EC/Ex)	dálková doprava (I. segment)	Bohumín – Přerov – Otrokovice - Břeclav	270; 330	5 párů spojů	
R8	dálková doprava (II. segment)	Brno – Vyškov na Moravě – Kojetín - Přerov – Ostrava – Bohumín	300; 270	120	60
R13	dálková doprava (II. segment)	Olomouc – Otrokovice – Břeclav – Brno	270; 330; 250	120	120
R18	dálková doprava (II. segment)	Praha – Olomouc – Otrokovice - Luhačovice (Zlín/Veselí nad Mor.)	270	120	120
LE	dálková doprava (Komerční riziko)	Praha – Olomouc – Otrokovice – Staré Město	270; 330	2 páry spojů	
Aex	dálková doprava (Komerční riziko)	Praha – Olomouc – Otrokovice – UH - UB – Bojkovice – Bylnice – Trenčín - Nitra	270; 330; 341 (125; 120; 141; 140)	2 páry spojů	
Sp	regionální doprava (Sp)	Kroměříž – Otrokovice – Zlín (- Vizovice)	303; 330; 331	-	60
Sp	regionální doprava (Sp)	Staré Město – UH – Veselí n/M. – Brno	341; 340	120	120
Sp	regionální doprava (Sp)	Staré Město – UH – UB – Bojkovice – Bylnice	341	-	120
Sp	regionální doprava (Sp)	Přerov – Otrokovice – Zlín	330, 331	4 až 5 párů spojů v pracovní dny	
Os	regionální doprava (Os)	Olomouc – Kojetín – Nezamyslice	270; 300	120	60
Os	regionální doprava (Os)	(Olomouc -) Přerov – Val. Meziříčí – Vsetín	270; 280	120 (60 Vsetín – Val. Mez.)	60
Os	regionální doprava (Os)	(Kojetín -) Kroměříž – Hulín – Val. Meziříčí – Vsetín	303; 281	120	60
Os	regionální doprava (Os)	Kojetín – Kroměříž	303	60 až 120	60
Os	regionální doprava (Os)	Kroměříž – Hulín – Holešov	303	120	60
Os	regionální doprava (Os)	Vsetín – Velké Karlovice	282	60 až 120	60
Os	regionální doprava (Os)	Horní Lideč – Púchov	280 (125)	4 až 5 párů spojů (6 v pracovní dny)	
Os	regionální doprava (Os)	Rožnov p/R. – Val. Meziříčí – Vsetín - Val. Klobouky – Bylnice	281; 280; 283	120 (jen Vsetín – Bylnice)	
Os	regionální doprava (Os)	Rožnov p/R. – Val. Meziříčí	281	120	-
Os	regionální doprava (Os)	Kroměříž – Zborovice	305	240	60
Os	regionální doprava (Os)	(Veselí n/M – UH -) Otrokovice – Zlín – Vizovice	340; 341; 330; 331	(-) 60	(120) 60
Os	regionální doprava (Os)	Zlín – Otrokovice	331	120	120
Os	regionální doprava (Os)	Uherský Brod – Luhačovice	341	120	120
Os	regionální doprava (Os)	Uherské Hradiště – Veselí n/M – Brno	340	120	120
Os	regionální doprava (Os)	UH – UB – Bojkovice (– Slavičín – Bylnice)	341	120	60 (120)
Os	regionální doprava (Os)	Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice	341	120	-
Os	regionální doprava (Os)	Val. Meziříčí – Veřovice – Ostrava	323	10 párů spojů (13 v pracovní dny)	
Os	regionální doprava (Os)	Přerov – Hulín – Otrokovice – Staré Město (– Břeclav)	330	60 (120)	60 (120)



1 Úvod

Návrhová část *Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje* navazuje na analytickou část, která pojmenovala celkem 320 různých problémů. Pro velký rozsah informací je obsah Koncepce rozdělen do několika samostatných dokumentů, jak je naznačeno diagramem.

Textová zpráva (tento dokument) je jádrem Koncepce: představuje vizi, strategické cíle a specifické cíle Koncepce. Navrhované intervence řešící *problém* zjištěný v analytické části jsou označeny jako *opatření*. Opatření, která se týkají obsluhy železniční dopravou (provozní opatření) jsou popsána přímo zde.

Navržená provozní opatření jsou shrnuta v grafické příloze **Schéma linkového vedení**.

U opatření týkajících se rozvoje železniční sítě (infrastrukturní) je **podrobný popis opatření** rozveden v textových přílohách, s výjimkou specifického cíle zvýšení bezpečnosti na přejezdech. Ty jsou s ohledem na to, že nevyžadují příliš mnoho popisu uvedeny pouze v samostatné souhrnné tabulce *Problémy a opatření*.

Nejvýznamnější liniová opatření jsou zanesena do **Přehledné situace návrhů**, která je na podkladě obecné mapy.

Důležitou částí Koncepce, která poskytuje rychlé propojení mezi analytickou a touto návrhovou částí je dokument **Problémy a opatření**. Obsahuje dvě tabulky: první k problému přiřazuje opatření, která jej řeší a druhá naopak, k opatření přiřazuje problémy. Je k dispozici i informace, do jaké míry navržená opatření problém řeší.

Dokument **Karty tratí** přehledně rekapituluje, která opatření jsou pro danou trať navrhována.

Schémata železniční sítě zase rekapitulují opatření grafickou formou – navíc ve čtyřech provedeních pro různé návrhové horizonty.

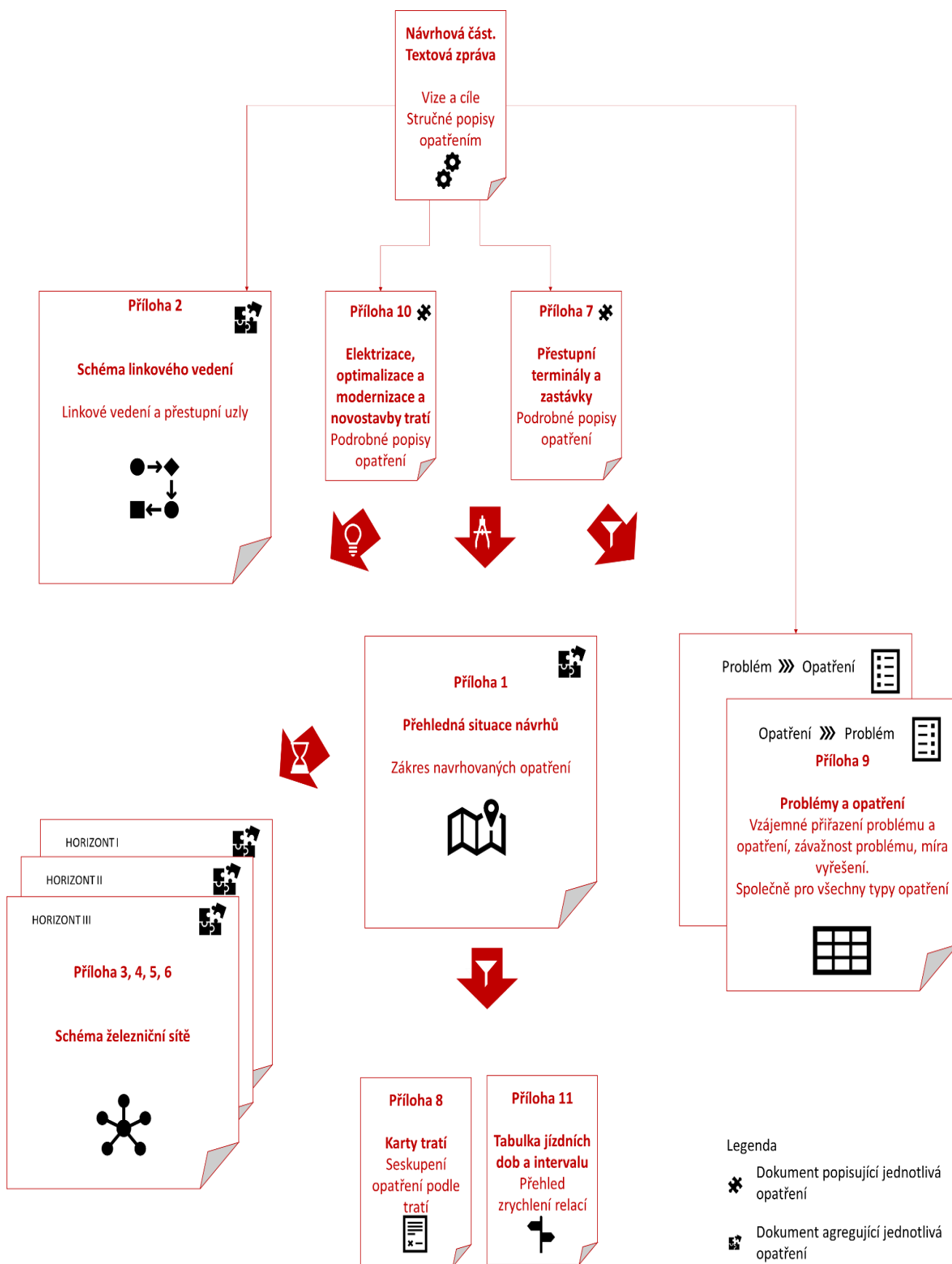
A konečně **Tabulka jízdních dob a intervalů** v sobě kombinuje zhodnocení infrastrukturních a provozních opatření pomocí kritéria jízdních dob na relacích ORP ve Zlínském kraji a s vybranými centry mimo Zlínský kraj. Pro srovnání s výsledky analytické části je uveden rozdíl (snížení) jízdni doby oproti současnému stavu

Návrhová část komplexně řeší kolejovou dopravu ve Zlínském kraji i v přilehlých oblastech, protože i záměry a intervence mimo Zlínský kraj mohou dopravě ve Zlínském kraji velmi pomoci.

Tento materiál podpoří argumentaci při prosazování již známých i zcela nových rozvojových záměrů.



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



Obrázek 1 Struktura návrhové části Koncepce



2 Nadřazené a související dokumenty

2.1 Národní a nadnárodní dokumenty

Celostátním koncepčním dokumentem je **Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050**, která se zabývá těmito tématy relevantními z hlediska Koncepce:

- modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy,
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,
- rozvoj transevropské dopravní sítě,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,
- snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

Politika Evropské komise pak je vyjádřena v dokumentu **Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému**

Dokument představuje evropskou dopravní politiku pro období 2012–2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh.¹ Těžištěm evropské dopravní politiky je železnice:

- *30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %.*
- *Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici,*
- *[díky čemuž by] Většinu dopravy na střední vzdálenosti měla absorbovat (vysokorychlostní) železnice.*
- *Do roku 2030 plně zprovoznit celounijní multimodální „hlavní síť“ TEN-T s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a vysoce kapacitní a existoval by odpovídající soubor informačních služeb.*
- *Lepší výběr druhů dopravy bude důsledkem vyšší integrace modálních sítí: letiště, přístavy, železniční a autobusová nádraží a stanice metra by měly být stále více propojovány a přeměňovány na multimodální dopravní uzly pro cestující.*
- *Zavádění inteligentních systémů mobility vytvořených díky výzkumu financovanému EU, jako je např. evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a železniční informační systémy.*

¹ zdroj: Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050, MD ČR



2.2 Krajské dokumenty

Analytická část Koncepce předestřela, že Koncepce bude pro kraj představovat základní dokument definující cílovou podobu železniční infrastruktury v definovaném časovém horizontu na území kraje, případně i mimo něj, je-li to to pro dopravní zájmy kraje relevantní. A dále rámcovou podobu provozního konceptu osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby.

Problémy veřejné a zejména železniční dopravy identifikovala také **Strategie rozvoje Zlínského kraje**. Na tento stav reaguje těmito intervencemi:

- Prioritní oblast 1.1.4 Podpora podnikání a rozvoje v odvětví cestovního ruchu
- Prioritní oblast 2.1.2 Zvyšovat kvalitu absolventů vysokých škol a formovat udržitelnou strukturu vysokoškolsky vzdělané populace – Typové opatření Spolupráce s relevantními vysokými školami mimo region („... odpovídající dopravní dostupnosti – veřejná doprava se slovenskými destinacemi, možnost použití letecké dopravy a zajištění následné pozemní přepravy do Zlína pro zahraniční pedagogy a výzkumníky“)
- Prioritní oblast 2.3.1 Zvyšovat kvalitu života v sociální oblasti – Předcházení vzniku a rozšiřování sociálně vyloučených lokalit („Řešením může být též posílení dopravní obslužnosti veřejné dopravy, jež nabídne osobám z rizikového regionu pracovní uplatnění v jiných relevantních lokalitách.“)
- Specifický cíl 3.1 Rozvíjet dopravní infrastrukturu a optimalizovat dopravní obslužnost v regionu
 - 3.1.1 Dobudování kvalitní dopravní infrastruktury v regionu
 - 3.1.2 Přispívat k využívání alternativních druhů dopravy
 - 3.1.3 Rozvíjet veřejnou dopravu v regionu
- Specifický cíl 3.2 Rozvíjet a přizpůsobit energetický systém kraje
 - 3.2.1 Přispívat k posílení energetické bezpečnosti a infrastruktury
 - 3.2.2 Přizpůsobit udržitelný energetický mix potřebám kraje
 - 3.2.3 Zvyšovat energetickou a materiálovou efektivitu
- 3.3 Chránit a udržovat životní prostředí
 - 3.3.2 Zajistit kvalitní hospodaření s vodou v regionu
 - 3.3.3 Snížit emise znečišťujících látek do ovzduší
 - 3.3.4 Chránit a šetrně využívat přírodu, krajinu a přírodní zdroje
- 3.5 Zajistit vyvážený rozvoj území
 - 3.5.1 Zajistit vyvážený rozvoj venkova
 - 3.5.2 Zajistit vyvážený rozvoj měst a urbánních oblastí

Specifický cíl 3.1 je rozpracován do Prioritní oblasti 3.1.1 *Dobudování kvalitní dopravní infrastruktury v regionu* s těmito typovými opatřeními:

- Zvýšení plynulosti a bezpečnosti na nedálniční silniční dopravě
- Modernizace železniční infrastruktury
- Rozvoj infrastruktury pro udržitelnou regionální dopravu



a dále do Prioritní oblasti 3.1.3 *Rozvíjet veřejnou dopravu v regionu* s typovými opatřeními:

- Motivace obyvatel regionu k využití veřejné dopravy na úkor individuální dopravy
- Rozvoj integrovaného dopravního systému s propojením přes hranice regionu
- Optimalizace veřejné dopravy zajišťované regionální samosprávou

Návrhová část Konceptce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje je s Konceptí rozvoje Zlínského kraje plně v souladu, a to jak z hlediska typologie navrhovaných intervencí, tak i konkrétních problémových os, resp. tratí.

Problematiky železniční dopravy se na krajské úrovni věnuje také dokument **Strategie BESIP Zlínského kraje**², v jejímž Akčním plánu jsou aktivity skupiny K7 Zabezpečení železničních přejezdů:

- K7.1 Zkvalitnění dopravního značení na železničních přejezdech v kříženích s pozemními komunikacemi všech tříd, včetně polních, lesních a účelových komunikací
- K7.2 Zajištění průběžné údržby rozhledových polí úroňových křížení pozemních komunikací s železničními dráhami
- K7.3 Zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů moderními systémy pro monitorování a detekci dopravně bezpečnostních deliktů, a to včetně konkrétních viníků.

Cíl zvýšení bezpečnosti je sledován i Konceptí rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje.

² <https://www.kr-zlinsky.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-zlinskeho-kraje-na-obdobi-2012-2020-ci-2014.html>



3. Vize a cíle

Vize a cíle Koncepce shrnuje tabulka

Vize:					
<i>„Zlínský kraj má moderní síť železničních tratí a stanic s rychlostními a kapacitními parametry umožňujícími plnit roli páteřní dopravy konkurenceschopné dopravě automobilové. Spolu s obsluhou vlakovými spoji v patřičné četnosti a vhodnými návaznostmi je k dispozici veřejná doprava nabízející efektivní a udržitelné cestování za prací, studiem, službami i turistikou.“</i>					
Strategický cíl 1: Rychlá, kapacitní a bezpečná železniční síť Zlepšení propojení měst kraje mezi sebou a s dalšími centry sousedních krajů a na Slovensku		Strategický cíl 2: Efektivní a provázaný koncept obsluhy železniční dopravou Zvýšení četnosti spojů a nasazení vlaků maximálně využívajících možností tratí			
Specifický cíl 1.1: Vylepšení stávajících tratí Snížení provozních nákladů a zrychlení dopravy vytvořením ucelených tahů v elektrické trakci. Zrychlení dopravy, zvýšení kapacity tratí a modernizaci stanic		Specifický cíl 2.1: Linky dálkové dopravy Úprava linek a četnosti spojů pro lepší dopravní spojení mezi nejdůležitějšími sídly kraje i pro spojení do sousedních krajů a největších aglomerací ČR.			
Specifický cíl 1.2: Novostavby tratí Vytvoření nových spojení a výrazné zrychlení dopravy					
Specifický cíl 1.3: Přestupní terminály a zastávky Přiblížení zastávek obyvatelům		Specifický cíl 2.2: Linky regionální Úprava linek a četnosti spojů pro lepší regionální dopravní obslužnost regionální dopravou.			
Specifický cíl 1.4: Bezpečnost na železnici Zabezpečení přejezdů výstražným světelným a zvukovým zařízením, případně i závorami nebo vznik mimoúrovňového křížení PK s dráhou					
Společné horizontální charakteristiky					
Zvýšení rychlosti přepravy Zvýšení traťové rychlosti (SpC 1.1) Nové tratě na problematických relacích (SpC 1.2) Zvýšení rychlosti neinvestiční obnovou (SpC 1.3) Nasazení moderních vozidel (SC 2)	Zvýšení kapacity Přidání traťových kolejí, propustnější tratě a stanice (SpC 1.1) Nové tratě (SpC 1.2)	Elektrický provoz Elektrizace tratí (SpC 1.1). Nové elektrifikované tratě (SpC 1.2) Nasazení moderních vozidel (SC 2)	Zvýšení bezpečnosti provozu Modernizace zabraň (SpC 1.1) Nové tratě a stanice s moderním zabraň (SpC 1.2) Bezpečnost na železnici (SpC 1.4)	Zkrácení přístupových dob k železnici Nové tratě s novými zastávkami (SpC 1.2) Zvýšení četnosti spojů – zkrácení čekacích intervalů (SC 2) Přibližování jednotlivých modulů veřejné dopravy (SpC .3)	Průběžná údržba Udržení užitečných parametrů železniční sítě a zabránění jejich degradací. Tam, kde nutné, nejprve provedena obnova parametrů do normového stavu.

Tabulka 1: Vize a cíle

Poznámka: SC – strategický cíl, SpC – specifický cíl, zabraň – zabezpečovací zařízení



Záměrem Koncepce je nemít příliš vysoký počet příliš úzce zaměřených strategických cílů. Je to mimo jiné z důvodu, že kategorie jednotlivých modernizačních počínů v prostředí železnice nemají zcela ostré hranice: **optimalizace** představuje menší zvýšení parametrů trati a zpravidla bez přeložek, **modernizace** pak větší stupeň zlepšení parametrů, často díky přeložkám. Ale delší traťový úsek může být zlepšen kombinací těchto přístupů³.

Podobně je tomu s pojmem **elektrizace**: pouhá elektrifikace trati bez zvýšení parametrů se nyní již nenavrhuje, neboli se elektrizace provádí společně s optimalizací či modernizací. Výjimkou mohou být elektrizace z důvodu protažení vozebního ramene v elektrické trakci o krátký úsek (krátký svým podílem k celkové délce ramene), kde zvýšení rychlosti/zkrácení jízdní doby není zásadní. A naopak, těžko si lze v kontextu potřeby odklonu od fosilní energetiky a zvyšování energetické efektivity a bezpečnosti představit, že by se jako cílový stav navrhovala modernizace nebo optimalizace trati bez elektrizace, zejména pokud se náklady na samotnou elektrizaci nad rámec ostatních zásahů do tratě pohybují na úrovni cca 10 mil. Kč/km, ve vybraných případech i méně.

Z těchto důvodů byl navržen společný **specifický cíl 1.1 „Vylepšení stávajících tratí“** zahrnující tyto modernizační stupně hierarchie používané v ČR seřazené podle od nejvyššího po nejnižší:

- modernizace
- optimalizace
- revitalizace

s tím, že optimalizace a modernizace automaticky zahrnují elektrizaci (krom výjimek), jak bylo popsáno výše.

Výjimku tvoří vybrané případy, kdy celkově není některá trať z investičního hlediska prioritní (Kroměříž – Zborovice) popř. takové případy, kde je nebo může být z různých důvodů vhodná revitalizaci („optimalizaci bez elektrizace“) a elektrizaci samotnou od sebe navzájem oddělit. To se týká především regionálních drah do Rožnova pod Radhoštěm a Velkých Karlovic, kde je vysoce prioritní brzká obnova nebo alespoň její první etapa, a současně je se samotnou elektrizací vhodné vyčkat na realizaci stavby „konverze napájení“ na hlavní trati Hranice na Moravě – Horní Lideč, která umožní náklady na elektrizaci regionálních drah výrazně snížit (upuštěním od stavby samostatných TNS). Alternativně je pak možné elektrizaci regionálních drah, budou-li již alespoň částečně rekonstruovány, přímo začlenit do stavby „konverze“ nebo formálně samostatně realizovány v bezprostředním souběhu s ní.

Oproti tomu **specifický cíl 1.2 „Novostavby tratí“** znamená zcela nový prvek v topologii železniční sítě, který dovoluje nová přímá spojení. Samozřejmě je navrhován na nejvyšší možné a zároveň odůvodnitelné parametry.

Specifický cíl 1.3 „Přestupní terminály a zastávky“ zahrnuje—úpravy sítě zastávek: rušení neúčelných, přesun zastávek blíže k osídlení nebo zdroji cestujících, zřízení nových zastávek, propojování různých dopravních módů do přestupních terminálů včetně zřízení parkovišť P+R, B+R apod.

³ příkladem jsou železniční koridory, například 4. koridor je v úseku z Prahy do Benešova optimalizací, odtud dále do Českých Budějovic modernizací a zbytek ke státní hranici s Rakouskem jen optimalizací. Podobných příkladů by se dalo najít více včetně takových, kde se „stupeň modernizace“ mění po kratších úsecích.



Pod **Specifickým cílem 1.4 „Bezpečnost na železnici“** jsou zařazeny opatření spočívající ve zvýšení zabezpečení přejezdů.

Co se týká **Strategického cíle 2: Efektivní a provázaný koncept obsluhy železniční dopravou**, tak zde Koncepce navrhuje dva specifické cíle: 2.1 Linky dálkové a 2.2 Linky regionální. Nicméně mohou být linky na pomezí těchto kategorií, protože třeba kategorie „zastávkový rychlík“ a „spěšný vlak“ jsou si velmi blízké.

V přehledné tabulce cílů jsme uvedli i **horizontální charakteristiky**, které jsou společné různým všem specifickým cílům.

3.1 Horizontální charakteristiky

3.1.1 Zvýšení rychlosti přepravy

Jedná se o

- Zvýšení traťové rychlosti
- Navržení novostaveb tratí na nekonkurenceschopných relacích

3.1.2 Zvýšení kapacity

Kapacita trati přímo určuje, jak intenzivní provoz na trati z technologického hlediska může být a patří mezi klíčové parametry tratě. Pro zajištění krátkých intervalů na jednokolejných tratích může být nutné přistoupit ke stavebním úpravám.

Řešení:

- Zajistit dostatečnou kapacitu dráhy (nové zabezpečovací zařízení, přidání traťové koleje atp.)
- Navrhnout nové výhybny v úsecích s chybějícími záložními výhybnami
- Odstranit nevhodné kolizní uspořádání stanic

3.1.3 Elektrizace tratí

Přináší výhody v nižších provozních nákladech, menších dopadech na životní prostředí a snižování závislosti na ropě (energetická bezpečnost).

3.1.4 Zvýšení bezpečnosti provozu

Bezpečnost je jednou z hlavních předností železnice, a proto je nutné mít na trati zabezpečovací zařízení, které odpovídá dnešní době, především mírou eliminace chyby lidského faktoru a stupněm automatizace řízení provozu. Podstatnou součástí zabezpečení železnice jsou také železniční přejezdy, které by měly mít, pokud možno, nejvyšší stupeň zabezpečení.

Řešení:

- Modernizace traťového a staničního zabezpečovacího zařízení
- Vyřešení problematických a nevyhovujících přejezdů

Významným benefitem je úspora provozních nákladů úsporou provozního personálu.



3.1.5 Zkrácení přístupových dob k železnici

Řešení:

- Přibližování zastávek centru osídlení
- Propojování s jinými druhy dopravy (MHD, IAD, cyklistická, ...)
- Zkracování fyzických přístupových dob na nástupiště

3.1.6 Průběžná údržba

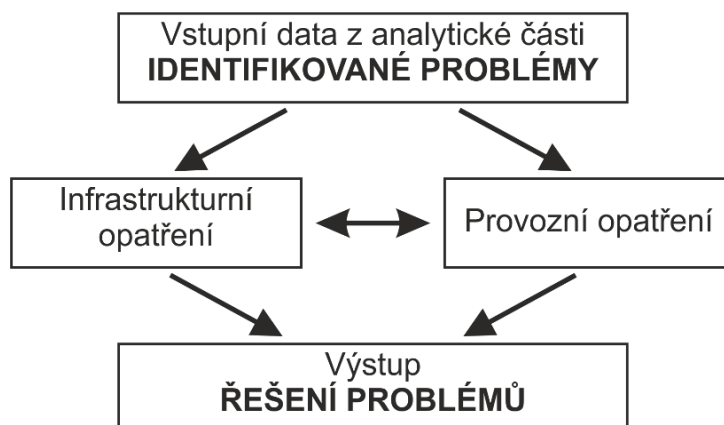
Pozastavení si zaslouží „Průběžná údržba“. Jakkoli se může zdát, že údržba (čímž se rozumí i opravy, obnova atp.) jako každodenní aktivita je v kontextu dlouhodobé strategie jaksí nepatřičná, opak je pravdou. Současný stav řady tratí je bohužel dán nedostatečnou údržbou po mnoho desetiletí, často i více než půl století. To se pochopitelně podepisuje na technickém stavu tratě (s logickými dopady na provoz vlaků) a často se trať dostane do stavu, kdy je nezbytný zásadní zásah formou investiční akce. Ta je však administrativně složitá, odčerpává personální zdroje investorů, projektantů, vede na rozsáhlejší výluky s dopadem na dopravce a cestující atd. Cílem efektivního a udržitelného provozování moderní železniční sítě tedy musí být i zajištění pravidelné a dostatečné údržby, která zabrání její degradaci. Investorské složky se pak mohou věnovat rozvoji, nikoliv znovu-stavění tratí ve starých stopách.

Včasná údržba zajistí provozuschopnost trati ve stávajících parametrech po celou dobu její životnosti. Částka potřebná na údržbu infrastruktury by měla být předem určena a schválena. Financování údržby tratí by nemělo být závislé na každoročním ad-hoc rozhodování a mělo by být stálým mandatorním výdajem vyplývajícím z titulu samotné existence tratě, resp. dosahování konce životnosti jejích jednotlivých částí.

Tak jako se v dnešní době již pravidelně prořezává vegetace podél trati a tento proces SŽDC provádí automaticky, tak by měly být předem určené výdaje na např. výměnu kolejnic každých 20 let, pravidelnou modernizaci zabezpečovacího zařízení, ... Pouze za těchto okolností je trať schopna stále fungovat ve svých návrhových parametrech a nebude docházet např. k zřízení tzv. pomalých jízd, nebo k přípravě opatření typu optimalizace, které bude mít prakticky za úkol zajistit stav, který by měl být dosažitelný pouze běžnou pravidelnou údržbou.

4 Metodika návrhové části

Analytická část detekovala celkem 315 problémů s různým stupněm závažnosti, které lze vyřešit pomocí infrastrukturních (stavebních) a provozních (dopravně-technologických) opatření. Velmi důležitá je provázanost mezi jednotlivými opatřeními, protože řadu problémů lze řešit různými způsoby – různými opatřeními. Někdy může být účelné určité problémy ponechat nevyřešené, a to s ohledem na jejich omezený dopad, nebo neúměrně nákladnou či obtížnou realizaci opatření.



Obrázek 2: Ideové schéma zpracování návrhové části

Na rozdíl od IAD je u veřejné dopravy mnohem více dílčích fází cesty, které trvají určitý čas a sčítají se do celkové cestujícím vnímané cestovní doby, která je tím, co je určující pro konkurenceschopnost s veřejnou dopravou.

Hlavními fázemi cesty (cestovní doby), které tato koncepce může – a i má ambici – změnit jsou tři důležité složky cestovní doby:

- jízdní doba hlavním dopravním prostředkem (vlakem)
- interval
- přestupní doba

Individuální doprava automobilem

= Příchod k vozidlu + **Jízda** + parkování a odchod
(+ případné dopravní kongesce)

Veřejná doprava

= Dosažení bodu veřejné dopravy + Jízda k terminálu hlavního dopravního prostředku + Čekání na spoj + **Jízda hlavním dopravním prostředkem** + Přestup + Čekání na spoj + **Jízda hlavním dopravním prostředkem** + Přiblížení k cíli cesty + Dosažení cíle cesty

Obrázek 3: Cestovní doba nerovná se údaj ve vyhledávací spojení



Agregace problémů z *Analytické části* podle typu problému je následující:

Typ problému	Počet případů
Provozní problémy	
Chybějící přípojové vazby	7
Zrušení nebo úprava trasování autobusových linek v souběhu	21
Chybějící linky realizovatelné na stávajících / vylepšených stávajících tratích	7
Krátká doba obratu soupravy	15
Nestihnuté obraty (vlaková souprava čeká zbytečně dlouho)	13
Infrastrukturní problémy – rychlost	
Chybějící nebo nepříjemně pomalé tratě mezi městy ORP	21
Infrastrukturní problémy – kapacita	
Nedostatečná kapacita dráhy	9 tratí
Úseků s chybějícími záložními výhybnami	21
Kolizní uspořádání stanic	14
Problematické přejezdy	15
Obecné problémy	
Chybějící nebo nevhodně umístěné zastávky	32
Chybějící elektrizace traťového úseku	3
Nevyhovující přejezdy	142

Tabulka 2: Přehled problémů nalezených v Analytické části

Nebylo by správným postupem snažit se řešit jednotlivě všechny dílčí relace ani dílčí úseky tratí, neboť výsledkem by nebyl celkově optimální návrh. Každá z nich totiž vždy ovlivňuje či nahrazuje celou řadu dalších úseků a relací, v některých případech je vhodné současně zvažovat náhradu velké modernizace jiného úseku, popř. spolupůsobení více opatření v infrastrukturní i provozní rovině. Současně je vhodné snažit se minimalizovat rozsah doporučených novostaveb tak, aby při co nejmenším rozsahu novostaveb (úhrnné délky, resp. s co nejmenšími odhadovanými náklady) bylo uspokojeno co největší množství relací.

Při návrhu cílové podoby novostaveb tratí je však potřeba vzít v úvahu i jiné vlivy než jízdní doby, ze kterých v tomto ohledu vycházela Analytická část. Seznam doporučených úseků je třeba dále rozšířit tak, aby reflektoval prakticky dosažitelná zlepšení formou modernizace vybraných tratí (v tom smyslu, že jsou obvykle nižší než v analytické části coby „maximální představitelné“ s průměrnou rychlostí 120 km/h), kapacitní vlivy a potřeby nákladní dopravy.

Důležitým faktorem je odhadovaná pravděpodobnost úspěšného průchodu navrženého opatření hodnocením ekonomické efektivity. V případě delších novostaveb s tunely lze takový scénář realisticky očekávat v případech, kdy bude současně splněna většina z níže uvedených podmínek:

- Jde o zásadní regionální vazbu páteřního typu s dalšími návaznostmi
- V daném směru existuje (nebo může existovat) tranzitní doprava, pro kterou dané opatření bude znamenat výrazné zkvalitnění nebo zefektivnění
- Stavební úprava bude alespoň částečně využívána nákladní dopravou



Návrhová část pracuje se třemi časovými horizonty, které lze charakterizovat následovně:

Horizont I

- opatření v pokročilé fázi přípravy
- nová opatření s vysokou prioritou a současně méně náročnou přípravou (včetně zajištění financování)
- nová opatření s nižší prioritou, avšak výrazně jednoduchou přípravou (zejména akce s nízkou finanční náročností)

Horizont II

- opatření s vysokou prioritou, avšak více náročné na přípravu nebo značně finančně nákladné
- opatření s nižší prioritou a standardní náročností přípravy

Horizont III

- opatření méně prioritní s náročnější přípravou, zejména značně finančně nákladné akce
- opatření s vyšší prioritou, avšak mimořádně náročné na přípravu nebo zajištění financování

Časové horizonty u jednotlivých opatření závisí na mnoha vlivech (financování, ekonomicko-politická situace, pravděpodobnost úspěšného veřejnoprávního projednání, legislativa, ...) a jsou rámcovým odhadem zpracovatele. Konkrétní umístění horizontů na časové ose, popř. přiřazení jednotlivých opatření do horizontů, také závisí na vývoji disponibilních finančních prostředků, míře priority akcí krajského významu pro státní rozpočet a navazující dokumenty, aktuálním tempu přípravy investičních akcí jiného typu nebo v jiných regionech apod. Velmi orientačně lze vnímat jednotlivé horizonty jako desetiletá období s mírným vzájemným přesahem.

Horizont	I	II	III	Celkem
Specifický cíl				
1.1 Vylepšení stávajících tratí	26	2	0	28
1.2 Novostavby tratí	6	5	2	13
1.3 Přestupní terminály a zastávky	40	1	2	43
1.4 Bezpečnost na železnici	12	0	0	12
2.1 Linky dálkové dopravy	0	7	0	7
2.2 Linky regionální	13	1	0	14
Celkem	97	16	4	117

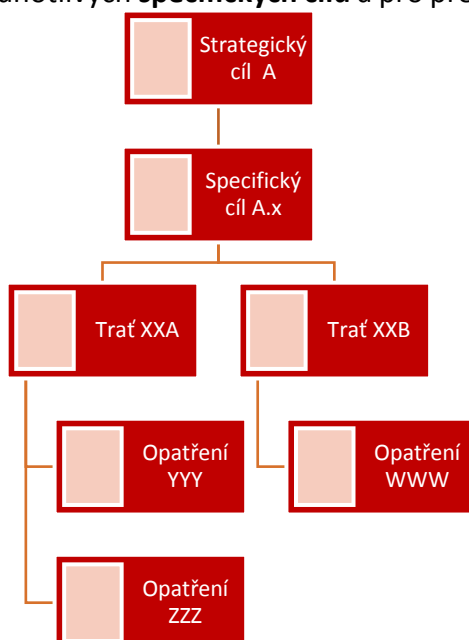
Tabulka 3: Návrh realizace opatření v jednotlivých časových horizontech

5 Strategický cíl 1: Rychlá, kapacitní a bezpečná železniční síť

Následující kapitola koncepce se věnuje popisu infrastrukturních opatření a záměrů potřebných k odstranění nedostatků železniční sítě ve Zlínském kraji, jež byly identifikovány v analytické části. Vlastní infrastrukturní opatření mají také vzájemnou provázanost s opatřeními navrženými v části Strategický cíl 2: Efektivní a provázaný koncept obsluhy železniční dopravou.

V analytické části byly detekovány různorodé problémy na jednotlivých tratích, které mají negativní vliv na provoz. Obecným rysem na téměř všech tratích (kromě trati č. 330) je jejich nedostatečná údržba, zanedbanost a také nízká traťová rychlost. Z tohoto důvodu je nutné podle stavu trati a míry problému provést optimalizaci, nebo modernizaci trati. V případě provozně-technologických, nebo absenčních problémů je nutné se ubrat cestou stavby propojení, větších přeložek, nebo nových tratí. Všechny tratě je však třeba pravidelně udržovat, aby byla plně zajištěna jejich provozuschopnost i do budoucna.

Opatření jsou zařazena do jednotlivých **specifických cílů** a pro přehlednost seskupena po **tratích**.



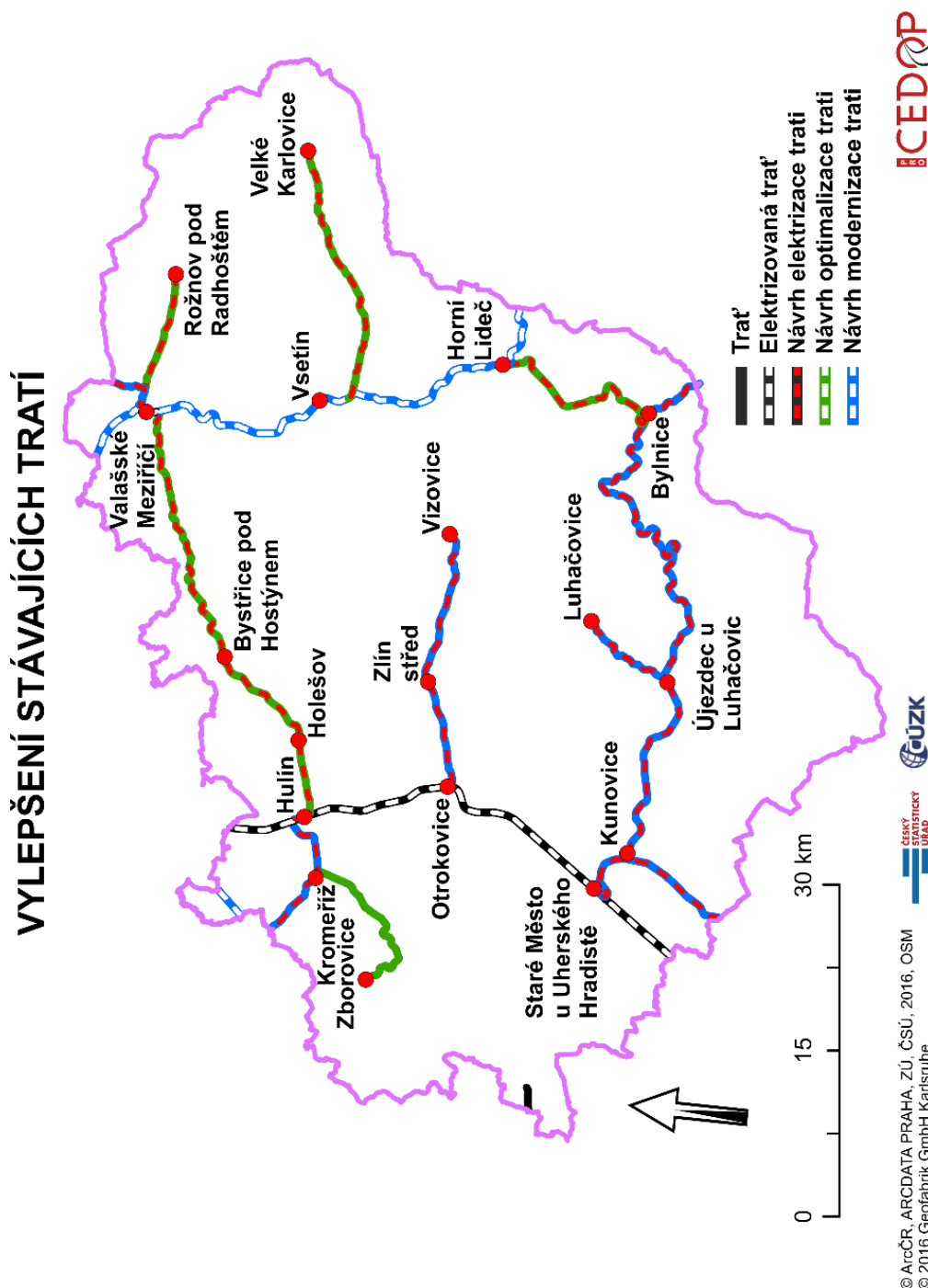
Obrázek 4: Schéma uspořádání opatření

Členění popisu jednotlivých opatření strategického cíle 1 (infrastrukturních opatření) 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 (nejčastěji formou popisu relací, pro které to bude pozitivum)
- 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
- Orientační odhad investičních nákladů

5.1 Specifický cíl 1.1: Vylepšení stávajících tratí

Opatření zařazená do tohoto cíle zobrazuje následující schéma sítě s rozlišením, zda se jedná o opatření charakterem (spíše) optimalizace nebo modernizace.



Obrázek 5: Přehled opatření typu elektrizace, optimalizace a modernizace

Poznámka: Problémy typu „úsek s chybějícími záložními výhybnami na jednokolejných tratích“ byly ve 20 případech plně vyřešeny optimalizacemi tratí, nebo změněným provozním konceptem. Pouze v 1 případě problém zůstává nevyřešen z důvodu malého problému.

Podrobný popis je uveden v příloze č. 10 - Vylepšení a novostavby tratí.



5.1.1 Trať 280

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

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 – Milotice 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

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

Orientační odhad investičních nákladů: Z důvodu zatím nestabilizovaného řešení není znám



5.1.1.2 Záměr Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou nad Bečvou



Obrázek 6: Přehled záměru Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou⁴

Stav: V realizaci SŽDC Z-03

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

Orientační odhad investičních nákladů: 1 666 130 629 Kč

⁴ Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)



5.1.1.3 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: Jen zprostředkovaně (zjednodušení elektrizace návazných tratí)

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: Zvýšení provozní spolehlivosti

Lze přínosy dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

5.1.1.4 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: po vybavení tratí a vozidel ETCS dojde k zvýšení bezpečnosti

Předpokládaná úspora cestovní doby: -

Přínos pro nákladní dopravu: po vybavení tratí a vozidel ETCS dojde k zvýšení bezpečnosti

Lze přínosy dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

5.1.1.5 Záměr Rekonstrukce žst. Vsetín



Obrázek 7: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Vsetín⁵

Stav: Návrh Koncepce / připravována realizace SŽDC Z-04

Popis a dopravní technologie:

Stavba změní dispoziční uspořádání kolejiště 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

⁵ Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)



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

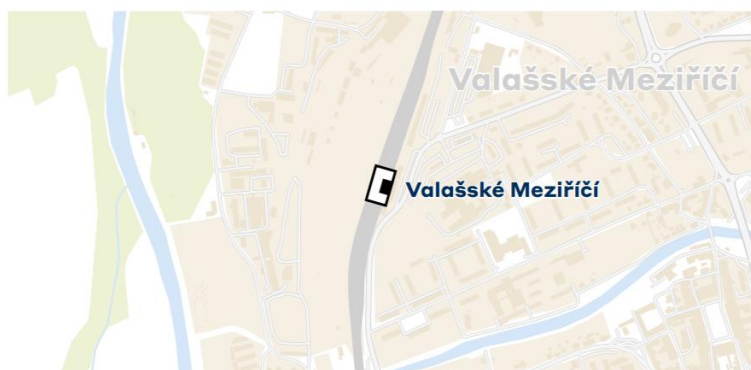
Předpokládaná úspora cestovní doby: Minimální

Přínos pro nákladní dopravu: Rychlejší průjezd stanicí

Lze přínosy dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 2,2 mld. Kč

5.1.1.6 Záměr Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí



Obrázek 8: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí⁶

Stav: Návrh Koncepce / připravována 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 přínosy dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 2,0 mld. Kč

⁶ Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)



5.1.2 Trať 281

5.1.2.1 Záměr Revitalizace tratě Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Stav: Návrh 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

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

5.1.2.2 Záměr Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm



Obrázek 9: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm⁷

Stav: Návrh Koncepce / připravována realizace SŽDC Z-10

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

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

Orientační odhad investičních nákladů: 211 mil. Kč

⁷ Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)



5.1.3 Trať 282

5.1.3.1 Záměr Revitalizace tratě Vsetín – Velké Karlovice

Stav: Návrh 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 Velké Karlovice – Vsetín
- Linka R/Os Olomouc – Vsetín – Žilina / Velké Karlovice
- Linka R/Os Ostrava – Vsetín – Trenčín / Velké Karlovice

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Vsetín – Velké Karlovice

- Stávající cestovní doba – 47 minut
- Výhledová cestovní doba – 39 minut
- Úspora cestovní doby – 8 minut

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

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 390 mil. až 1 mld. Kč

5.1.4 Trať 283

5.1.4.1 Záměr Optimalizace trati Horní Lideč – Bylnice

Stav: Návrh 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: -

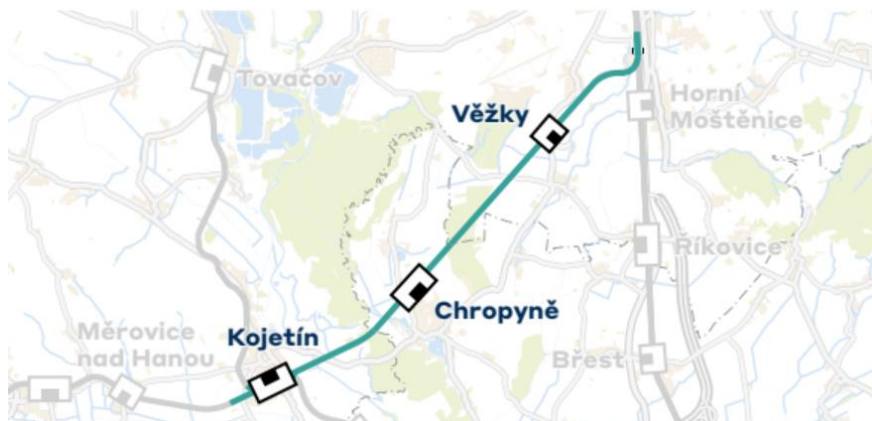
Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: cca 0,8 - 1,2 mld. Kč



5.1.5 Trať 300

5.1.5.1 Záměr Modernizace trati Brno – Přerov



Obrázek 10: Přehled záměru Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín-Přerov⁸

Stav: Návrh Koncepce / připravována 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
- Linka EC Praha – Brno – Zlín (- Trenčín / Žilina)
- Linka IC Brno – Zlín – Vsetín

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Přerov – Kojetín

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

Relace Brno – Kojetín

- Stávající cestovní doba – 63,5 minuty
- Výhledová cestovní doba – 48,5 minuty
- Úspora cestovní doby – 15 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

Orientační odhad investičních nákladů: 10,7 mld. Kč

⁸ Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)



5.1.6 Trať 303

5.1.6.1 Záměr Modernizace trati Kojetín (mimo) – Hulín⁹



Obrázek 11: Přehled záměru Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) - Hulín¹⁰

Stav: Návrh Koncepce / připravována 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 Brno – Zlín (- Vsetín – Velké Karlovice)
- Linka Os Bystřice pod Hostýnem – Holešov – Kroměříž – Prostějov
- Linka Os Zborovice – Kroměříž – Přerov (- Olomouc)
- Linka Os Zlín – Hulín – Kroměříž – Kojetín

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: -

Orientační odhad investičních nákladů: 1,4 mld. Kč

⁹ ačkoliv je elektrizace samozřejmě součástí modernizace, zde použito pojmenování opatření používané SŽDC

¹⁰ Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)



5.1.6.2 Záměr Optimalizace trati Hulín – Valašské Meziříčí

Stav: Návrh 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, popř. doplněním dvoukolejných úseků ve vhodných případech. Trať bude elektrizována.

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 Bystřice pod Hostýnem město – Přerov (– Olomouc)

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Hulín – Valašské Meziříčí

- Stávající cestovní doba – 59 minut
- Výhledová cestovní doba – 43 minut
- Úspora cestovní doby – 16 minut

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

Orientační odhad investičních nákladů: Není znám

5.1.6.3 Záměr Rekonstrukce žst. Holešov



Obrázek 12: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Holešov¹¹

Stav: Návrh Koncepce / připravována realizace Z-08

Popis a dopravní technologie:

Předmětem stavby je komplexní modernizace železniční stanice včetně nového zabezpečovacího zařízení

¹¹ Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)



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)

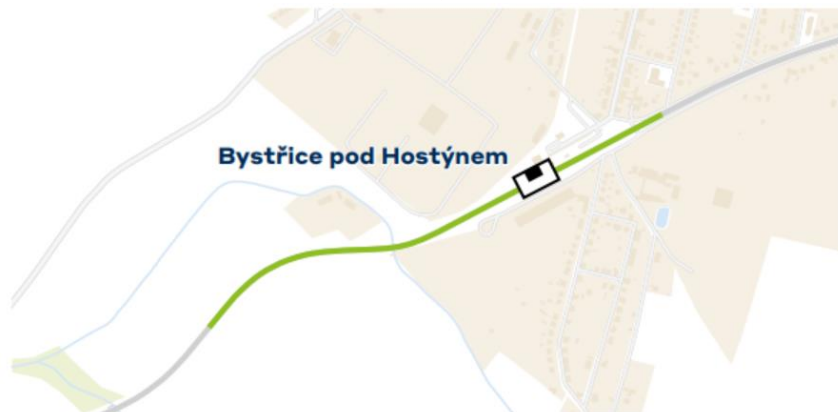
Předpokládaná úspora cestovní doby: -

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

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 415 mil. Kč

5.1.6.4 Záměr Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem



Obrázek 13: Přehled záměru Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem¹²

Stav: Návrh Konceptce / připravována 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:

Vytvoření symetrických přestupních vazeb díky dosažení osy symetrie pro linky:

- 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

Orientační odhad investičních nákladů: 540 mil. Kč

¹² Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)



5.1.7 Trať 305

5.1.7.1 Záměr Revitalizace trati Kroměříž – Zborovice

Stav: Návrh 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 křižování (předpoklad: křižování Zdounky, přednostně lze realizovat alespoň doplnění nástupiště a samovratných výhybek v dopravně D3, pokud by mělo dojít k odložení ostatních částí záměru). 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

Orientační odhad investičních nákladů: 0,4 - 0,6 mld. Kč, přednostní část do 0,1 mld. Kč

5.1.8 Trať 323 a navazující tratě v Moravskoslezském kraji

5.1.8.1 Záměr Modernizace Ostrava – Valašské Meziříčí, (Frýdek-Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice a Studénka-Veřovice)

Stav: Návrh Koncepce / připravována realizace SP 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.

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

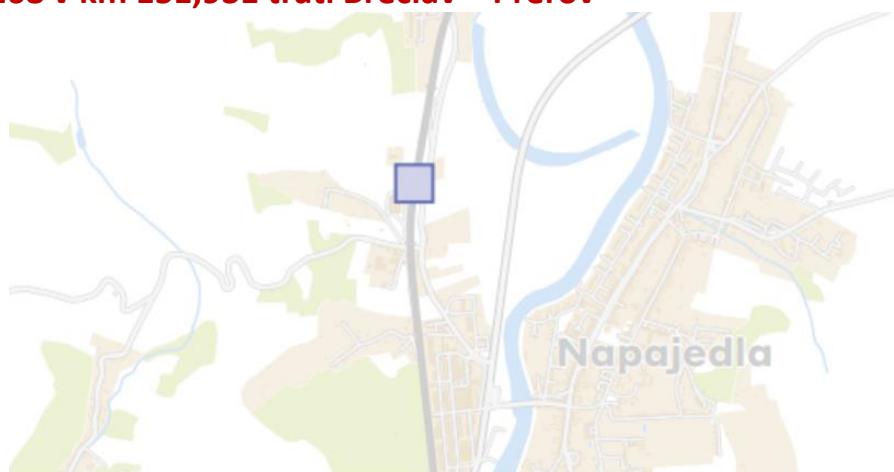
Přínos pro nákladní dopravu: Vyšší propustnost trati, délky staničních kolejí 760 m

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 13 mld. Kč

5.1.9 Trať 330

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



Obrázek 14: Přehled záměru Náhrada vybraných přejezdů na trati Břeclav-Přerov¹³

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: -

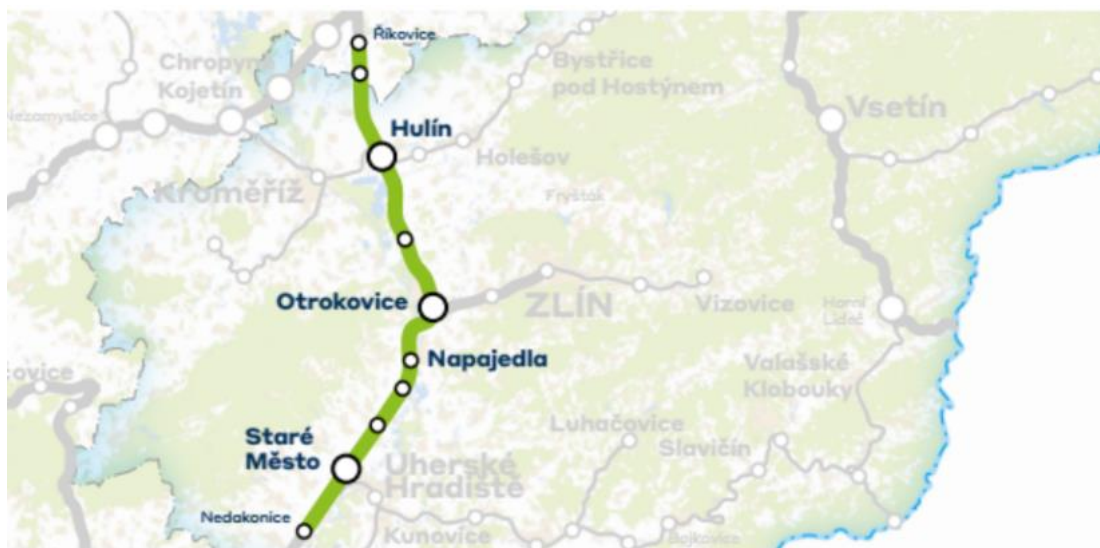
Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 613 mil. Kč

¹³ Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)



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



Obrazek 15: Přehled záměru Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice¹⁴

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: -

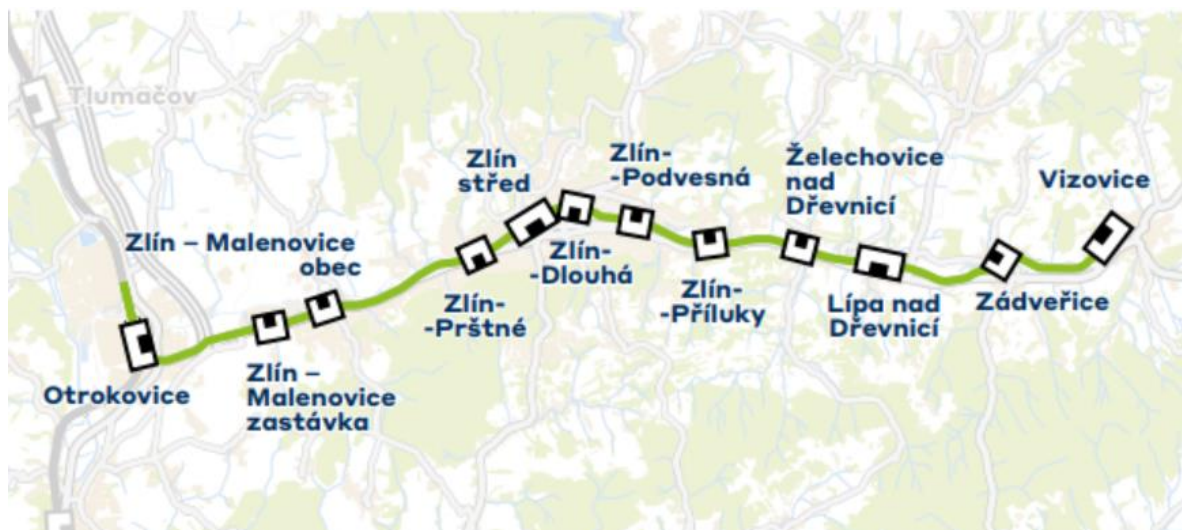
Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 2,4 mld. Kč

¹⁴ Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)

5.1.10 Trať 331

5.1.10.1 Záměr Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice¹⁵



Obrázek 16: Přehled záměru Modernizace trati Otrokovice – Vizovice¹⁶

Stav: Návrh Koncepce / připravována 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 25 kV, 50 Hz. 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 trati Zlín (mimo) – Valašský kříž (O3)):

- Linka EC Praha – Brno – Zlín (– Trenčín / Žilina)
- Linka IC Brno – Zlín – Vsetín
- Linka R Olomouc – Zlín (– Trenčín)
- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Holešov – Zlín

¹⁵ ačkoliv je elektrizace samozřejmou součástí modernizace, zde použito pojmenování opatření používané SŽDC

¹⁶ Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)



- Linka Os Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín – Zlín
- Linka Os Zlín – Valašské Klobouky – Bylnice (– 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

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

Orientační odhad investičních nákladů: 11,9 mld. Kč

5.1.11 Trati 340 a 341

5.1.11.1 Záměr Modernizace a elektrizace trati Staré Město – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou

Stav: Návrh Koncepce / připravována realizace SP 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 – Bylnice

- 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

Orientační odhad investičních nákladů: 6–8 mld. Kč

5.1.11.2 Záměr Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště



Obrázek 17: Přehled záměru Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště¹⁷

Stav: Návrh Koncepce / připravována realizace SŽDC Z-07

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

Orientační odhad investičních nákladů: 300 mil. Kč

¹⁷ Zdroj: Významné investiční akce (SŽDC s.o., 2019)



5.1.11.3 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: -

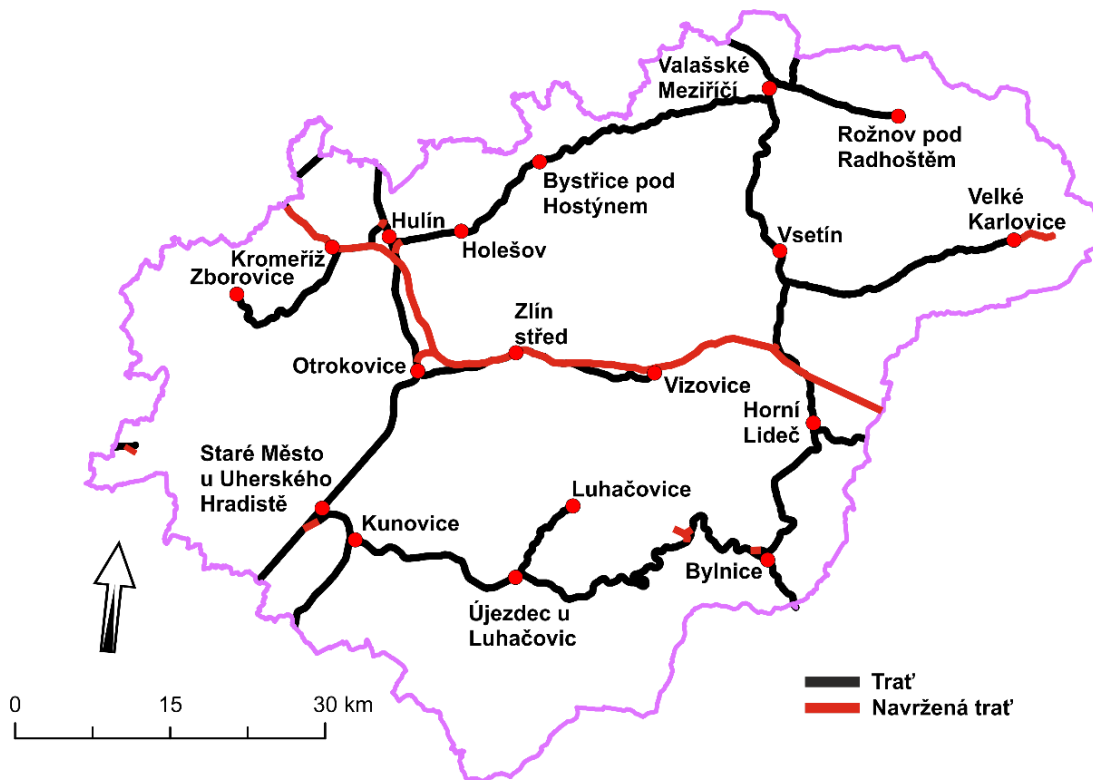
Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 12,5 mil. Kč

5.2 Specifický cíl 1.2: Novostavby tratí

V Analytické části (Kapitola 2.12.2. Chybějící tratě) bylo na základě analýzy cestovních dob identifikováno celkem 22 chybějících spojení (relací). K výstavbě nenavrhujeme novou trať v celé délce pro žádnou ze zmíněných 22 relací. Za prvé je to z důvodu, že v řadě případů postačuje novostavba pouze v části délky zapojená do stávající (resp. modernizované) sítě. Druhý a podstatný důvod je ten, že na řadě relací neexistuje dostatečný přepravní proud, a to ani ve výhledu, který by ekonomicky odůvodňoval novostavbu.

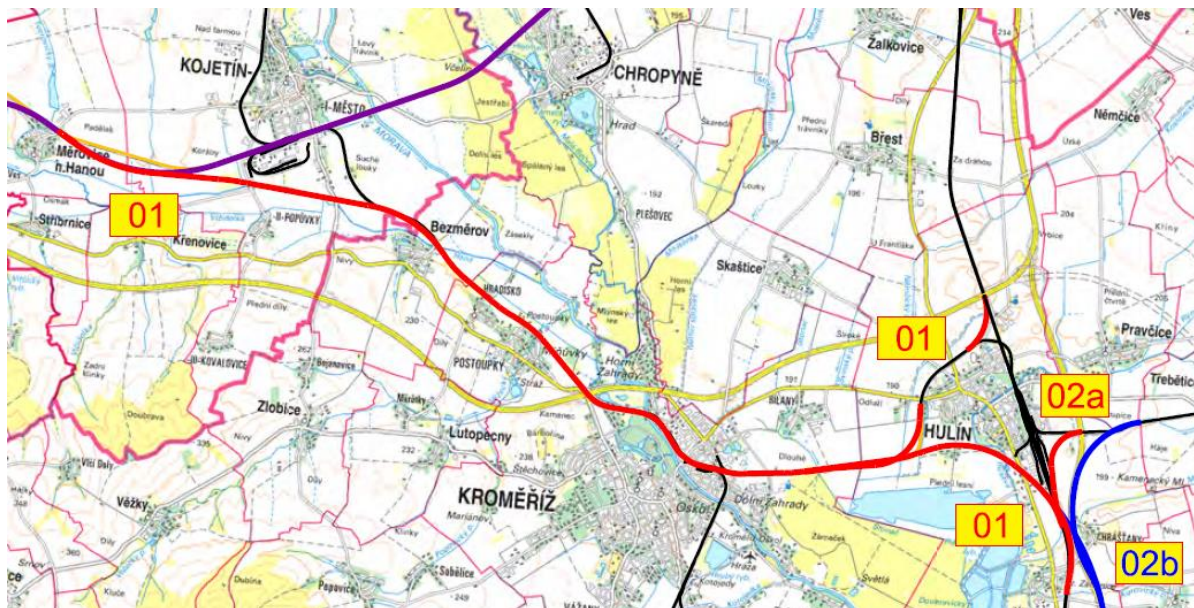
NOVÉ TRATĚ VE ZLÍNSKÉM KRAJI



Detailní mapa s novostavbami tratí je zobrazena v příloze č. 1 - Přehledná situace návrhů.



5.2.1 Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín



Obrázek 19: 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

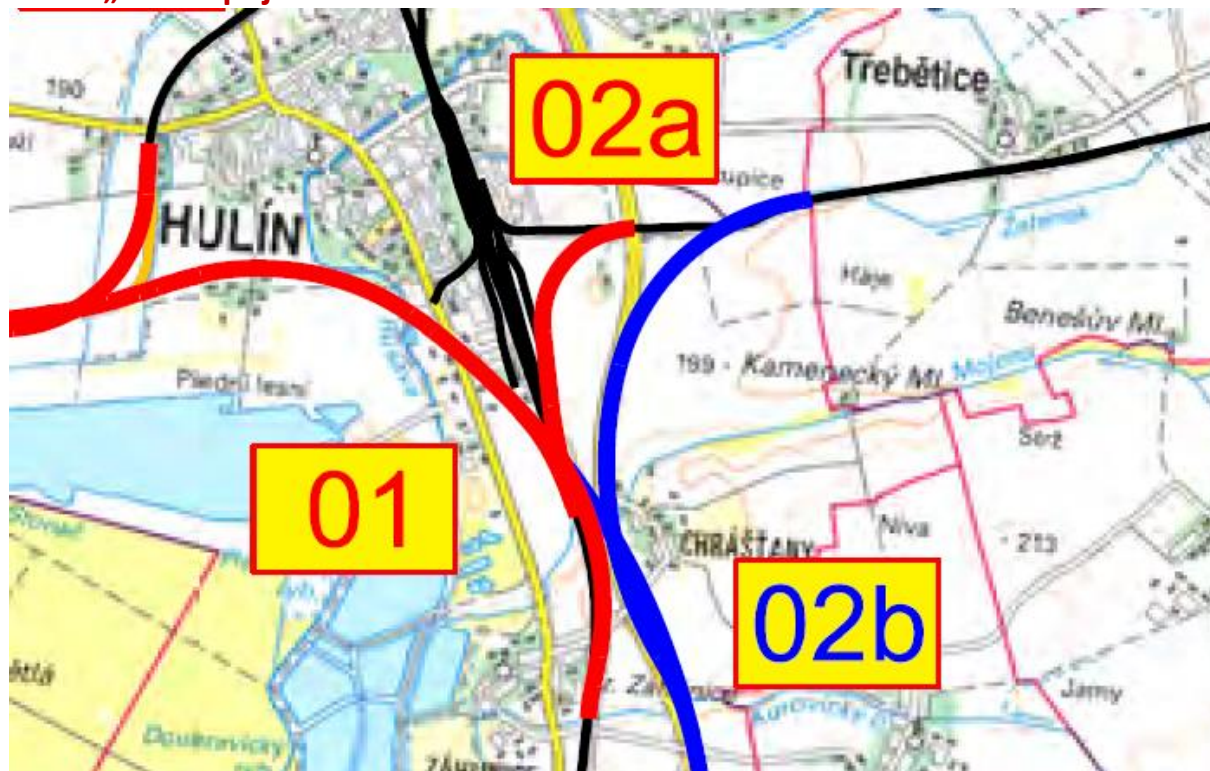
Přínos pro nákladní dopravu: Malý

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 3,5 mld. Kč



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



Obrázek 20: Přehled O2a - "Malá spojka" mimo Hulín ve směru Tlumačov – Holešov

Popis a dopravní technologie:

Malá spojka umožňuje zavést přímé vlaky Zlín – Holešov (- Valašské Meziříčí) již v krátko- a střednědobém horizontu, aniž by současně docházelo k technologicky problematické úvratí v žst. Hulín spojené s nezanedbatelnou časovou ztrátou.

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: 35 minut
- Úspora cestovní doby: 6 minut

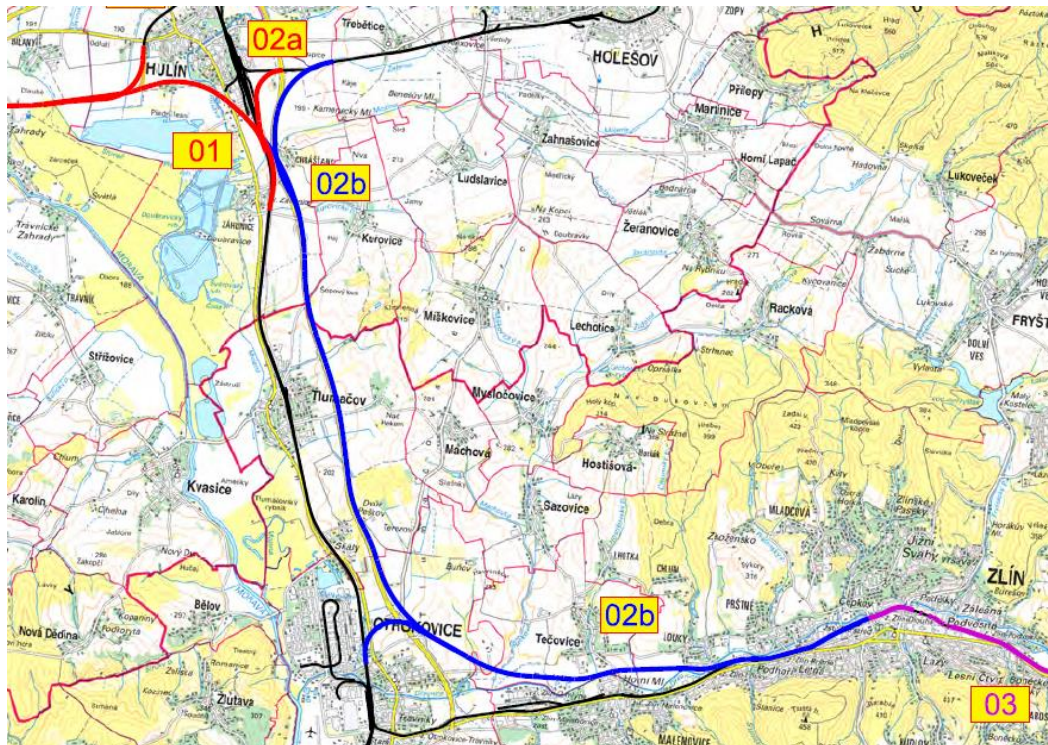
Přínos pro nákladní dopravu: malý

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: ne

Orientační odhad investičních nákladů: 1,5 mld. Kč



5.2.3 Novostavba trati Hulín – Zlín



Obrázek 21: 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 má 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.

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 dvojkolejně. Traťová rychlost 160 km/h.

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

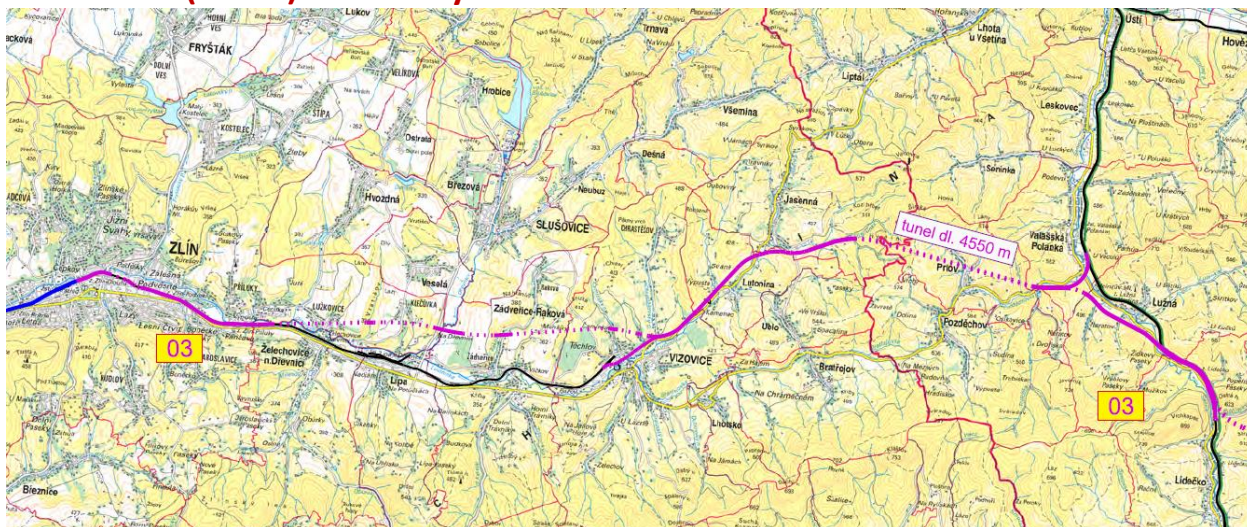
Přínos pro nákladní dopravu: Odstranění kapacitního hrdla žst. Otrokovice, zkrácení a zkapacitnění trasy ve směru Přerov - Zlín.

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 6,0 mld. Kč



5.2.4 Zlín (mimo) – Valašský kříž



Obrázek 22: 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.

Trať bude dále vedena severně od města 3,5km dlouhými tunely mimo Vizovice. Průchod ve stopě „Baťovy dráhy“ možný není a na jih od Vizovic velmi problematický. Detailní situace je zobrazena v příloze č. 13.1. Přeložka a novostavba – Příluky-Jasenná.

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 Pozděchov, 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).

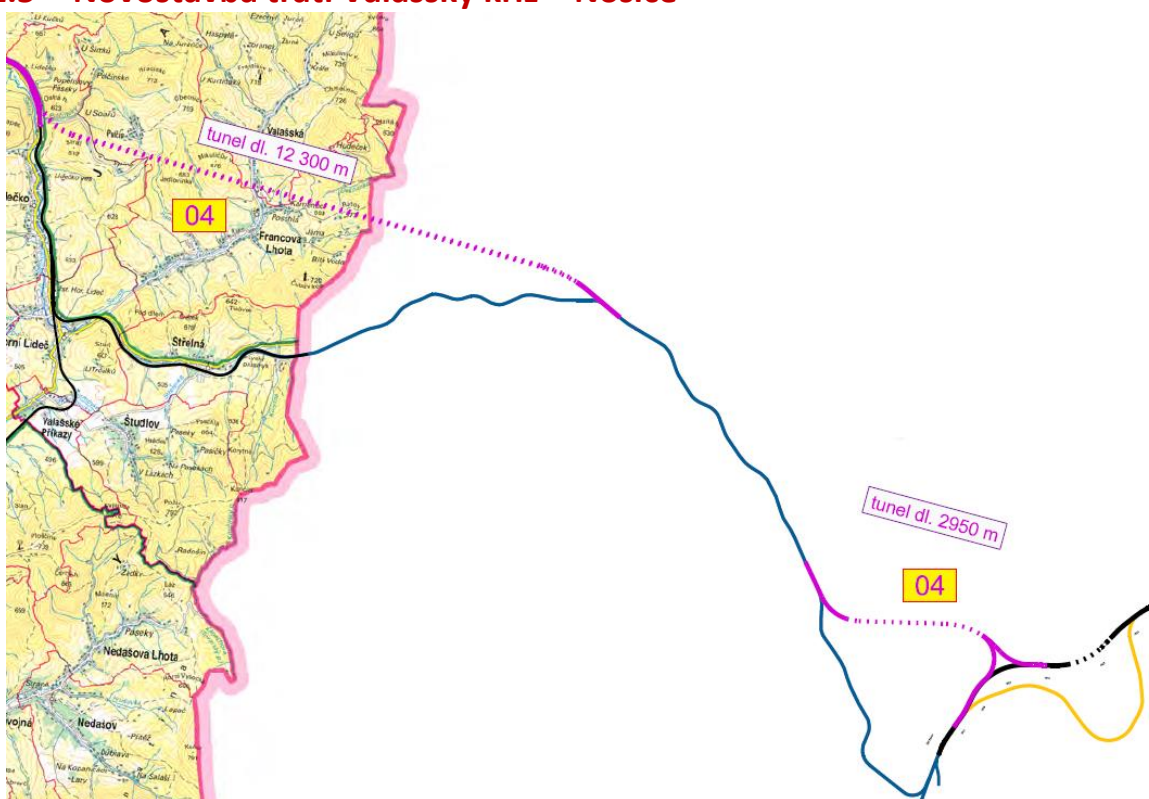
Přínosy pro osobní dopravu:

- 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**Orientační odhad investičních nákladů:** 16 mld. Kč**5.2.5 Novostavba trati Valašský kříž – Nosice**

Obrázek 23: Přehled O4 – Novostavba trati Valašský kříž – Nosice

Popis a dopravní technologie:

První částí je základnový tunel, který je veden z Lidečska 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 Půchov na rychlost 120 km/h.

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

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

Pro směr na Trenčín je navrženo jednokolejné propojení ze severu do žst. Půchov 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. Půchov 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

Přínos pro nákladní dopravu: Významné snížení provozních nákladů pro nákladní dopravu směr Hranice na Moravě – Slovensko, snížení nejvyššího bodu trati o 68 m. Opuštění¹⁸ 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. Vzhledem k trasování koridoru RFC-9 lze očekávat zvýšení pravděpodobnosti modernizace tratě (zlepšení výsledků ekonomického hodnocení) a vzhledem k zařazení do hlavní sítě TEN-T jako „úsek k modernizaci“ i možnému financování z fondu CEF. Jedná se doslova o ukázkový příklad přeshraničního projektu evropského zájmu.

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

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

5.2.6 Prodloužení trati Velké Karlovice – Leskové



Obrázek 24: 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)

¹⁸ pouze nákladní dopravou



- Podpora smysluplného zavedení přímých spojení z této tratě do okolních krajských měst

Předpokládaná úspora cestovní doby:

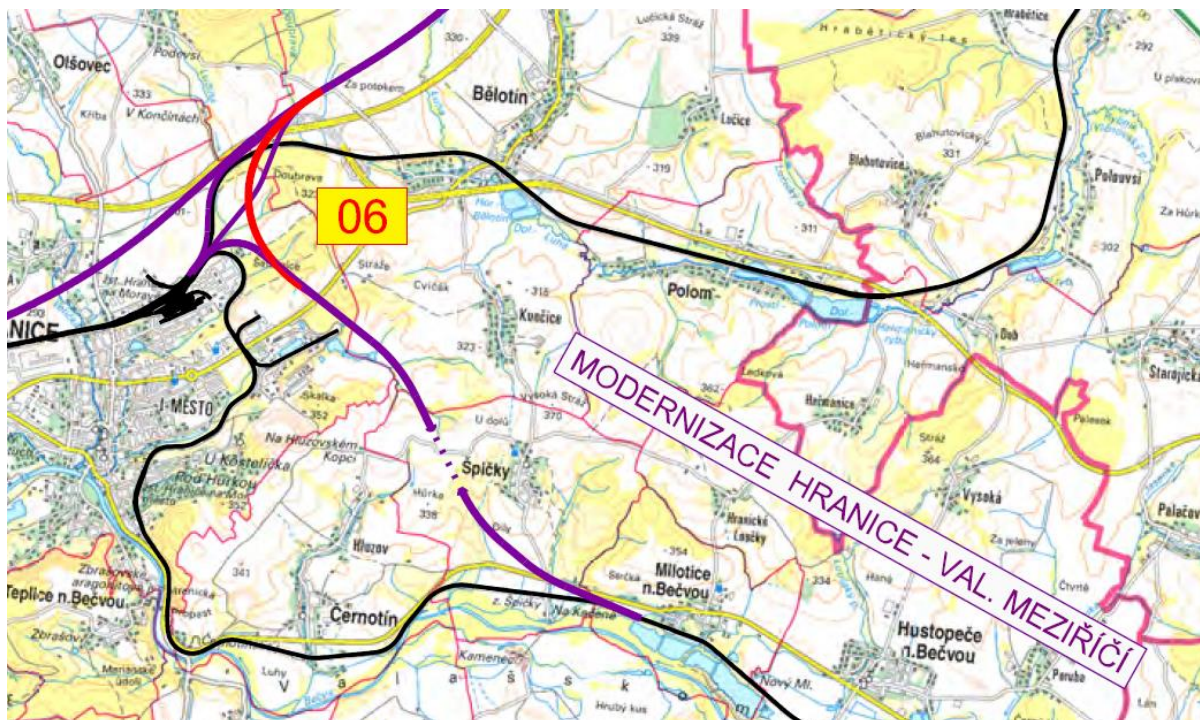
- Úspora cestovní doby: 10 minut

Přínos pro nákladní dopravu: Žádný

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

Orientační odhad investičních nákladů: 0,4 mld. Kč

5.2.7 Obchvat Hranic na Moravě



Obrázek 25: Přehled O6 – Obchvat Hranic na Moravě

Popis a dopravní technologie:

Spojovací trať mezi přeložkou trati 280 (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

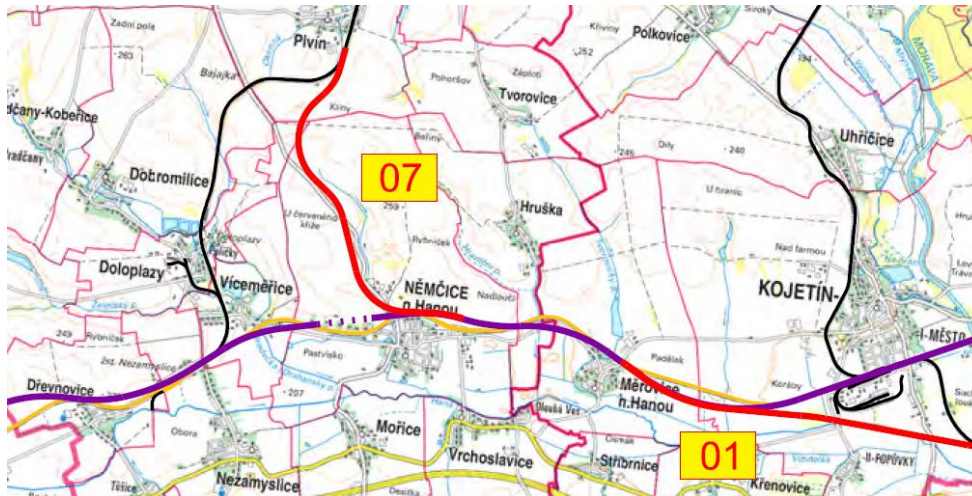
Přínos pro nákladní dopravu: V případě realizace záměru bude dosaženo alternativního propojení Ostravského regionu a Slovenska přes Horní Lideč a odlehčí tím 3. tranzitnímu koridoru

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

Orientační odhad investičních nákladů: 5,0 mld. Kč



5.2.8 Obchvat Nezamyslic



Obrázek 26: 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

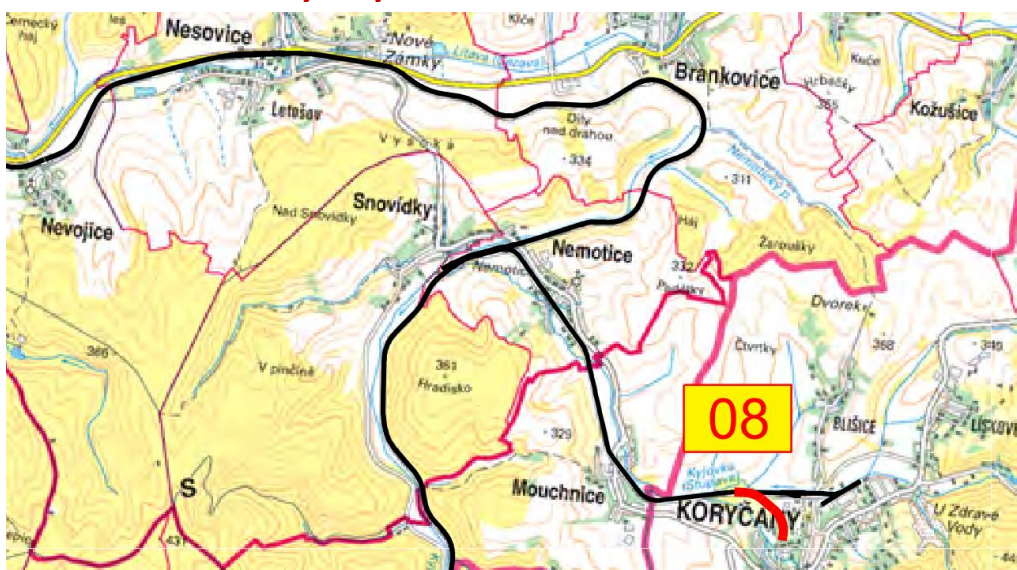
- Stávající cestovní doba: 15 minut
- Výhledová cestovní doba: 7 minut
- Úspora cestovní doby: 8 minut

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

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

Orientační odhad investičních nákladů: 0,8 mld. Kč

5.2.9 Přesun nádraží Koryčany



Obrázek 27: Přehled 08 – 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

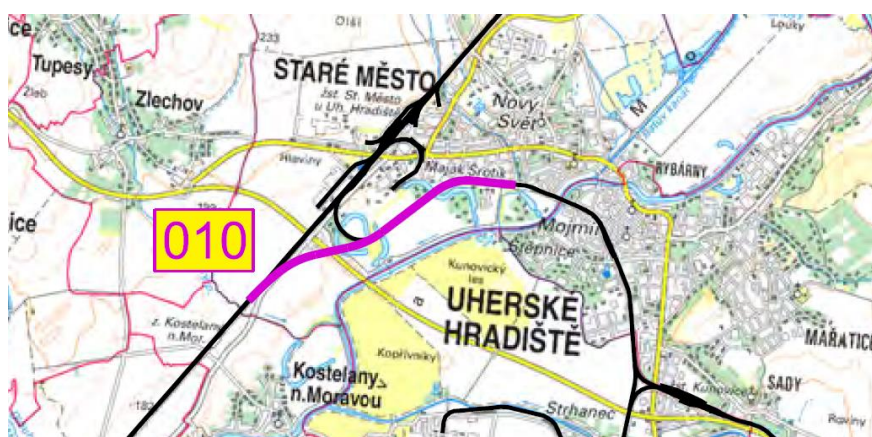
Přínos pro nákladní dopravu: Ne

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Ne

Orientační odhad investičních nákladů: 65 mil. Kč

Doporučený horizont výstavby: III

5.2.10 Obchvat Starého Města



Obrázek 28: 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 pravděpodobně i úrovnňové. 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

Orientační odhad investičních nákladů: 1,2 mld. Kč

5.2.11 Obchvat uzlu Břeclav

Popis a dopravní technologie:

Propojení tratí je navrženo dvojkolejně 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)

Orientační odhad investičních nákladů: 2,0 mld. Kč

5.2.12 Slavičín město (napojení centra Slavičína)



Obrázek 29: 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 Slavičina 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)

Orientační odhad investičních nákladů: 0,7 mld. Kč

5.2.13 Obchvat Bylnice



Obrázek 30: Přehled O13 – 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:

Zvýšení synergického efektu při realizaci zastávky Štítná nad Vláří, vytvoření vhodné obratové doby soupravy a taktového uzlu ve Slavičíně pro linku Os 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

Orientační odhad investičních nákladů: 0,1 mld Kč



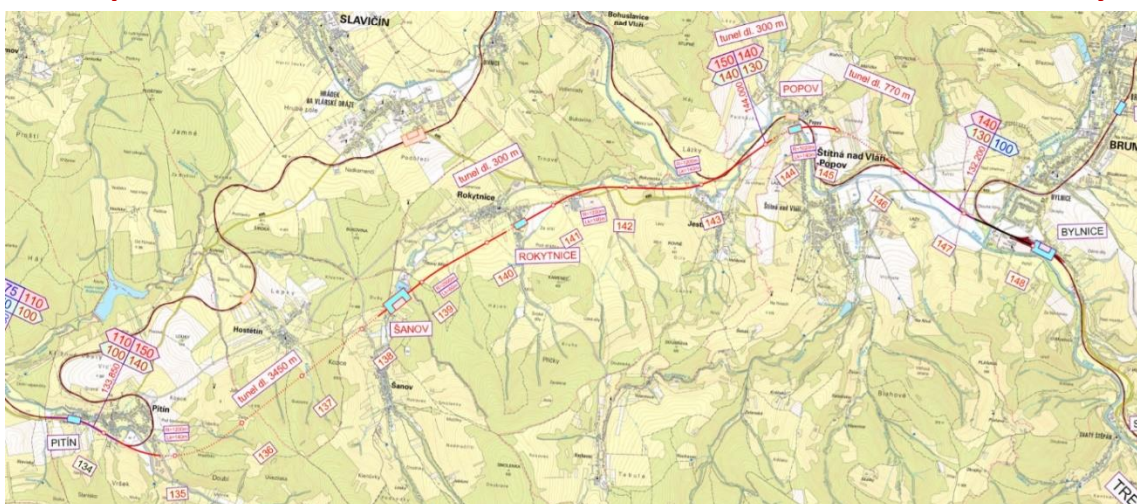
5.2.14 Opuštěné záměry

V rámci řešení této kapitoly byla zkoumány i další možnosti vedení nových tratí, nicméně z různých důvodů nakonec nebyly mezi finální návrhy zařazeny.

V prvních fázích byly například zvažovány tratě v relaci Koryčany – Uherské Hradiště a Pitín – Trenčín. Tento koridor lze však mnohem efektivněji nahradit výše popsaným přes Valašský kříž. V oblasti Beskyd byla zvažována nejen trať pod Razulu, ale i spojení z Rožnova pod Radhoštěm na východ směr Dolní Bečva nebo příp. do Frenštátu pod Radhoštěm.

Do fáze zpracování návrhu a vedení trati se dostaly ještě 2 návrhy uvedené níže. Spojka u Nesovic nebyla zařazena, poněvadž záměr její výstavby záleží především na Jihomoravském kraji. Využití vlečky v Otrokovicích pro osobní dopravu a propojení směr Tlumačov bylo odloženo, protože bez hlubší analýzy poptávky nejsou zcela jasné jeho přínosy.

5.2.14.1 Opuštěná varianta – Přeložka tratě 341 v úseku Pitín zastávka – Bylnice



Obrázek 31: Přeložka Vlárské dráhy mimo Slavičín

Popis a dopravní technologie:

V km 134 trať odbočuje ze současné trasy v Pitíně východním směrem do tunelu dl. 3 450 m. Za ním následuje stanice Šanov, za níž trať klesá do údolí Vlárky okolo obce Rokytnice. U obce Jestřebí se trať křížuje současnou trasu a pomocí 2 tunelů (dl. 300 a 770 m) překonává zákruty údolí Vlárky u Štítné nad Vlárkou, za níž se napojuje na současnou trať.

Přínosy pro osobní dopravu:

- R Brno – Hodonín – Uherské Hradiště – Trenčín
- Os Uherské Hradiště – Bojkovice – Brumov – Vsetín

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Uherské Hradiště – Trenčín

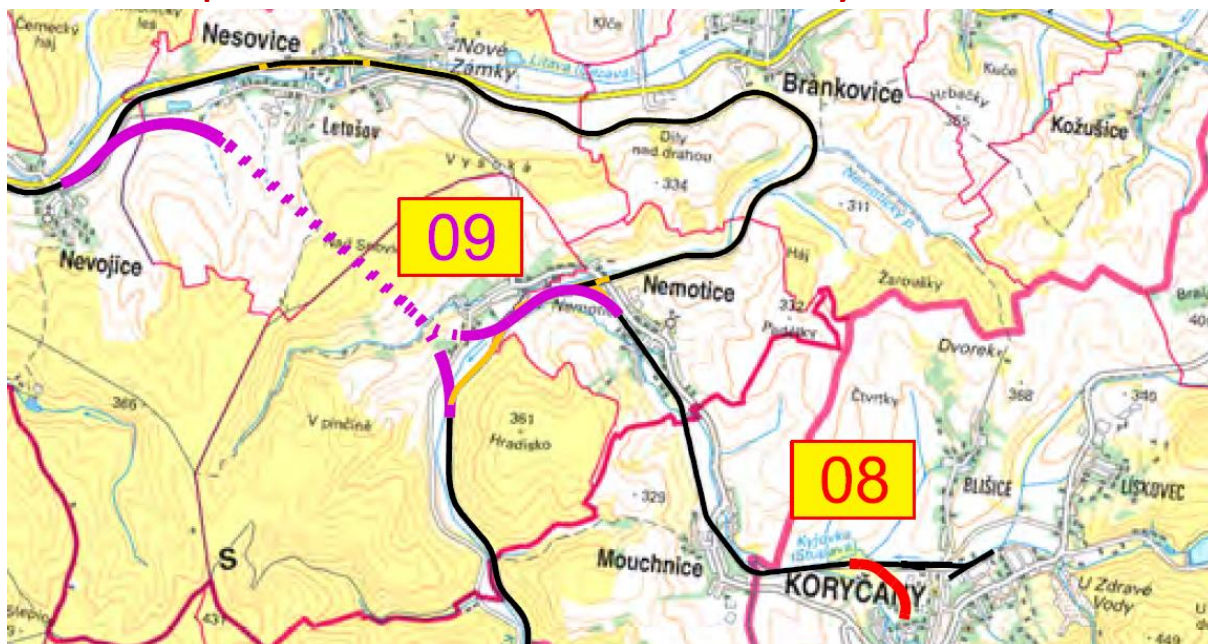
- Stávající cestovní doba - 95 minut
- Výhledová cestovní doba - 75 minut
- Úspora cestovní doby - 20 minut

Relace Bojkovice město – Bylnice

- Stávající cestovní doba - 29 minut
- Výhledová cestovní doba - 9 minut
- Úspora cestovní doby - 20 minut



5.2.14.2 Opuštěná varianta – Přeložka Vlárské dráhy mimo Nesovice



Obrázek 32: Přehled 09 – Přeložka Vlárské dráhy mimo Nesovice

Popis a dopravní technologie:

Pro zlepšení obsluhy Koryčan na území Zlínského kraje je zásadní zkrácení Vlárské dráhy mimo Brankovice. Malé zkrácení nevykázalo dostatečné přínosy, navrhujeme na základě zkušeností významné zkrácení 3 km dlouhým tunelem na hlavní trati. Odbočná trasa do Koryčan by byla upravena pro přímou relaci Brno – Koryčany město.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Sp Brno – Koryčany
- Sp Brno – Kyjov – Uherské Hradiště (v rámci Jihomoravského kraje)

Předpokládaná úspora cestovní doby:

Relace Brno – Nemotice – Koryčany město a Brno – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště
Úsek Bučovice – Kyjov

- Stávající cestovní doba - 32 minut
- Výhledová cestovní doba - 23 minut
- Úspora cestovní doby - 9 minut

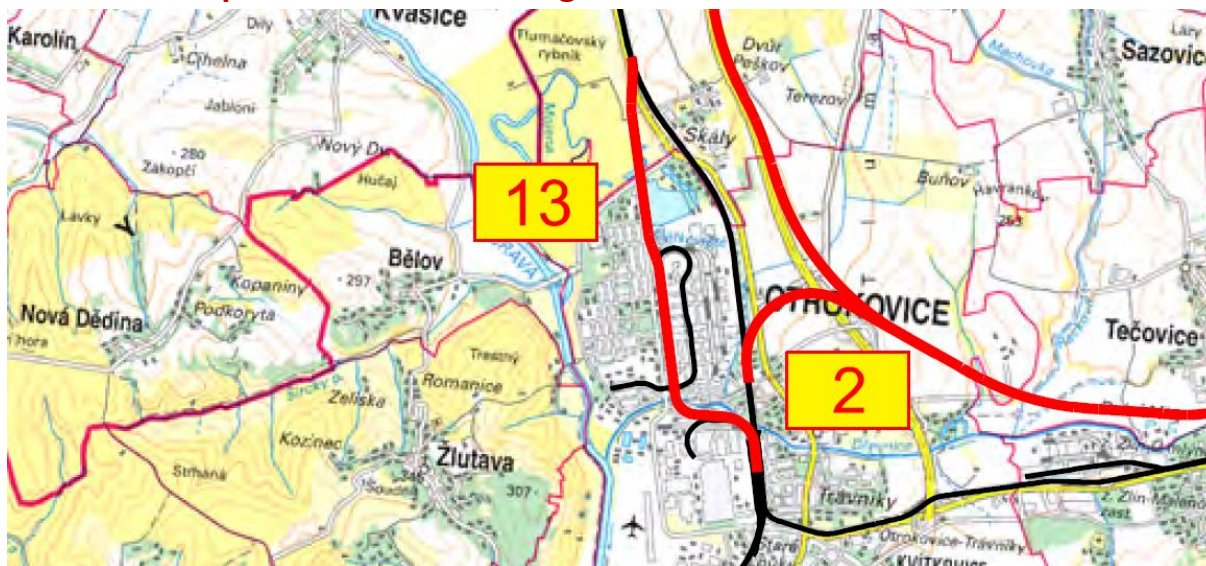
Přínos pro nákladní dopravu: zkrácení trasy směr Brno – Kyjov

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: Autobusovou dopravou

Orientační odhad investičních nákladů: 6,6 mld. Kč (mimo přeložku hlavní trasy a demontáž žst. Nemotice)



5.2.14.3 Opuštěná varianta – Regionální dráha Otrokovice – Tlumačov



Obrázek 33: Doplnkový záměr č. 13: Regionální dráha Otrokovice – Tlumačov

Popis a dopravní technologie:

Průjezd Otrokovicemi s využitím stávajících vlečkových kolejíšť. Přestavba žst. Otrokovice, vysunutí předjízdnyh kolejí nákladní dopravy na jih od současné stanice.

Přínosy pro osobní dopravu:

- Obsluha rozsáhlých sídlišť a průmyslových areálů Otrokovic přímo po železnici, výrazné snížení potřeby přestupů na MHD, zvýšení využití vlaků také mezi Otrokovicemi a Zlínem.

Předpokládaná úspora cestovní doby: Prodloužení cestovní doby o 5 minut, zrychlení obsluhy osídlení o cca 10 min.

Přínos pro nákladní dopravu: Modernizace současné vlečky.

Lze přínosů dosáhnout jiným opatřením: kvalitním autobusovým spojením k sídlišti.

Závislost na dalších záměrech a stavby doporučené pro souběžnou realizaci: výstavba zastávky Otrokovice – Štěrkořiště Otrokovice – Bařov, Otrokovice střed, stavba č. 1B záměru č. 1 a stavba č. 2C záměru č. 2.

Vztah k akcím v současnosti připravovaným SŽDC:

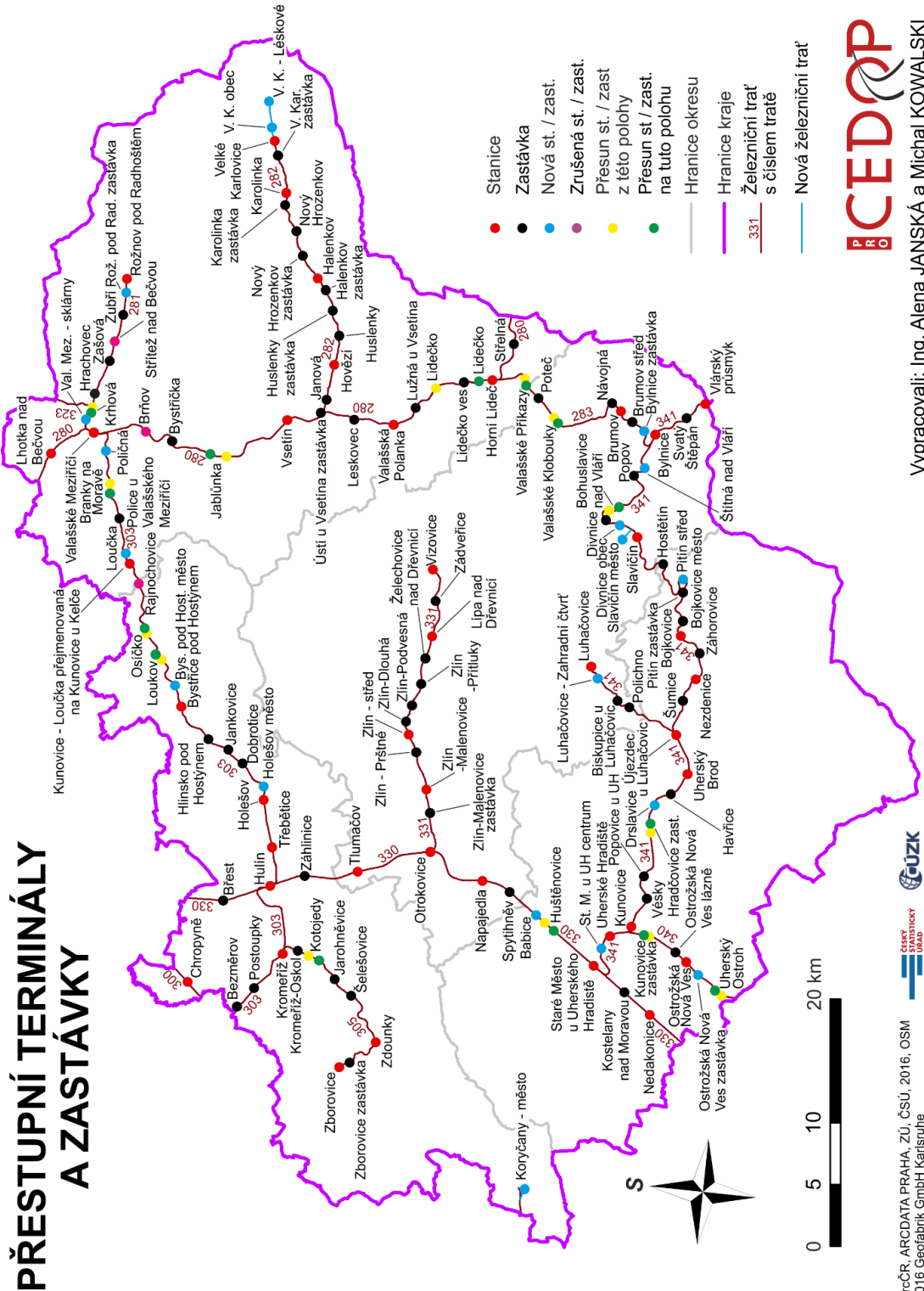
- Navazuje na systém plánovaných Rychlých spojení – VRT tratí.
- Modernizace trati Brno-Přerov (v současné době probíhá zpracování Dokumentace pro územní rozhodnutí a Záměru projektu).
- Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice (v současné době probíhá zpracování Dokumentace pro stavební povolení a paralelně probíhá územní řízení).

Orientační odhad investičních nákladů: 2,4 mld. Kč.



5.3 Specifický cíl 1.3: Přestupní terminály a zastávky

Prvotní návrhy úpravy sítě stanice a zastávek byly provedeny v analytické části a v návrhové fázi byly znovu posouzeny a upraveny tak, aby vyhovovaly provozu a dopravní technologii (přípojně vazby, počet potřebných vozidel, segmenty nabídky).



Obrázek 34: Přehledná mapa přestupních terminálů a zastávek



Název zastávky	Zlepšení přestupních možností	Možnosti zřízení P+R
Nově zřízené zastávky		
Babice		
Bylnice zastávka		
Bystřice pod Hostýnem město		
Divnice obec		
Drslavice		
Holešov město	zřízení autobusové zastávky	100
Koryčany město		
Loučka	zřízení autobusové zastávky	40
Luhačovice-Zahradní čtvrť		
Ostrožská Nová Ves zastávka		
Pitín střed	-	20
Poličná		
Rožnov pod Radhoštěm zastávka		
Slavičín město	zřízení malého autobusového terminálu	150
Staré Město u Uherského Hradiště centrum		
Štítná nad Vláří		
Valašské Meziříčí sklárny		
Velké Karlovice – Léskové		
Velké Karlovice obec	-	40
Přesunutá zastávky		
Bohuslavice nad Vláří	přiblížení autobusové zastávky	
Branky na Moravě	zřízení autobusové zastávky	
Hradčovice	přetrasování autobusů k zastávce	60
Huštěnovice		60
Jablůnka zastávka	zřízení autobusové zastávky	
Kotojedy		
Krhová	zřízení autobusové zastávky	20
Kunovice zastávka		60
Lidečko		
Loukov	prověřit přetrasování autobusů k zastávce	20
Osíčko	přiblížení autobusové zastávky	
Uherský Ostroh	přiblížení autobusové zastávky	
Valašské Klobouky	zřízení malého autobusového terminálu	80
Přejmenované zastávky		
Kunovice – Loučka na Kunovice u Kelče	-	-
Stávající zastávky		
Bylnice	přetrasování autobusů k zastávce	50
Bystřice pod Hostýnem		30
Hulín		150



Kroměříž	zkulturnění autobusového nádraží	200 - 300
Kunovice		40
Ostrožská Nová Ves	přiblížení autobusové zastávky	80 - 100
Rožnov pod Radhoštěm		150
Staré Město u Uherského Hradistě		50
Újezdec u Luhačovic		30
Valašské Meziříčí	Zkulturnění autobusové zastávky / zřízení menšího terminálu	250
Zrušené zastávky		
Brňov	-	-
Střítež nad Bečvou	-	-
Valašské Příkazy	-	-

Tabulka 4: Změny v síti přestupních terminálů a zastávek

Návrhy s detailním popisem jsou obsaženy v příloze č. 7 - Návrh změny sítě stanic a zastávek.

Problematické kolizní uspořádání stanic je zobrazeno v příloze v tabulce č. 9 – Problémy a opatření.

Ne vždy je možné zastávku (zejména její doplnění) realizovat bez dalšího jako samostatně realizovatelné opatření. Především na jednokolejných tratích je vzhledem k omezeným možnostem křižování nutné řešit umístění nové zastávky vždy jako dílčí součást širšího záměru vylepšení trati (revitalizace, optimalizace, modernizace), který v návrhu dopravní technologie její existenci a dopad do cestovních dob zohlední a navrhne buď kompenzační opatření (zvýšení rychlosti nebo zkrácení provozních intervalů, popř. změna na straně vozidel), nebo zahrne do návrhů úpravu konfigurace míst křižování na trati (např. v souběhu s dosahováním dalších cílů).



Obrázek 35: Přestupní uzel Peggau, Štýrsko, Rakousko (ilustrační obrázek)

Zdroj: CEDOP, 2018



5.4 Specifický cíl 1.4: Bezpečnost na železnicích

V analytické části bylo detekováno 12 problematických přejezdů z hlediska kapacity (silná silniční doprava) a 142 přejezdů s nevyhovujícím zabezpečovacím zařízením – jedná se především o přejezdy zabezpečené pouze výstražným křížem, nebo přejezdy na silnicích I. a II. třídy zabezpečené pouze světelnou signalizací bez závor.

Navrhujeme řešení všech problematických přejezdů:

Přejezd	Silnice	Trať	Místo	Řešení
P7243	II/47	303	Hulínská ul	Mimoúrovňové křížení
P7248	II/47	303	Kroměřížská ul.	Mimoúrovňové křížení
P7309	II/367	305	zast. Kotojedy	Mimoúrovňové křížení
P7974	II/490	341	Pod Valy	Mimoúrovňové křížení
P8053	I/57	280	Jarcová	Mimoúrovňové křížení
P8055	I/57	280	Bystřička	Mimoúrovňové křížení
P8058	I/57	280	Jablůnka	Mimoúrovňové křížení
P8223	I/55	331	Otrokovice - Kvítkovická křižovatka	Mimoúrovňové křížení
P8108	II/487	282	Mezi Novým Hrozenkovem a Velkými Karlovicemi	Osazení závor
P8084	II/487	282	Nový Halenkov – zastávka	Osazení závor
P8061	I/57	282	Ústí u Vsetína	Mimoúrovňové křížení
P7296	II/150	303	Branky	Osazení závor

Vyřešením problémů na přejezdech se detailně zabývá tabulka v příloze č. 9 – Problémy a opatření.



6 Strategický cíl 2: Efektivní a provázaný koncept obsluhy železniční dopravou

V následující kapitole je zobrazen přehled provozních opatření – linek podle cílového stavu koncepce. Popis linkového vedení a příslušných charakteristik je příslušný okamžiku, kdy budou realizovány veškeré podmiňující infrastrukturní opatření popsána v kapitole 4. Strategický cíl 1: Rychlá, kapacitní a bezpečná železniční síť. Jestliže je k dosažení tohoto cíle u příslušné linky potřebná realizace více dílčích opatření, jsou tyto varianty blíže rozepsány.

Schéma linkového vedení linek podle jednotlivých horizontů jsou uvedena v přílohách č. 2.I až 2.III – Schéma linkového vedení.

Jízdní doby a intervaly spojů mezi městy ORP pro cílový stav jsou uvedeny v příloze č. 11 – Tabulka jízdních dob a intervalů.

6.1 Specifický cíl 2.1: Linky dálkové dopravy

6.1.1 Linky EC

6.1.1.1 EC Praha – Brno – Zlín – Trenčín/Košice

Takt v přepravní špičce: 60 minut, 120 minut v úseku Zlín – Trenčín, resp. Zlín – Košice

Takt v přepravním sedle: 60 minut, 120 minut v úseku Zlín – Trenčín, resp. Zlín – Košice

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť (po modernizaci trati Otrokovice – Vizovice): 100 min Brno – Zlín
- Horizont I – za předpokladu realizace opatření O1: 52 min Brno – Zlín
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O1, O3 a O4: 52 min Brno – Zlín; 112 minut Praha – Zlín; 30 minut Brno – Kroměříž; 45 minut Zlín – Žilina; 45 minut Zlín – Trenčín; celkem 157 minut Praha – Zlín – Žilina/Trenčín
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O1, O2b, O3 a O4: 45 minut Brno – Zlín; 105 minut Praha – Zlín; 30 minut Brno – Kroměříž; 45 minut Zlín – Žilina; 45 minut Zlín – Trenčín; celkem 150 minut Praha – Zlín – Žilina/Trenčín

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 350 km/h

Doporučené vozidlo:

Vysokorychlostní elektrická jednotka

- Konstrukční rychlost: 350 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince 350 km/h

Místa zastavení:

- Stávající síť: Brno, Vyškov na Moravě, Kojetín, Kroměříž, Hulín, Otrokovice, Zlín-Malenovice, Zlín-Prštné, Zlín střed
- Horizont I – za předpokladu realizace opatření O1: Brno, Kroměříž, Otrokovice, Zlín střed
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O1, O3 a O4: Praha, Brno, Kroměříž, Otrokovice, Zlín střed, Púchov a Trenčín / Žilina a další stanice směr Košice
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O1, O2b, O3 a O4: Praha, Brno, Kroměříž, Zlín střed, Púchov a Trenčín / Žilina a další stanice směr Košice



Závislost na stavebních záměrech: Linku lze na současné železniční síti provozovat jen v úseku Brno – Zlín, a to za předpokladu modernizace trati Otrokovice – Vizovice a elektrizace trati Kojetín – Hulín. Při realizaci záměru **O1 (Obchvat Kojetína – Kroměříž – Záhlinice)** v horizontu I dojde ke zkrácení cestovní doby v relaci Brno – Kroměříž na 30 minut. Po realizaci záměru **O2b (přímá trať Hulín – Zlín)** v horizontu III bude jízdní doba v úseku Kroměříž – Zlín zkrácena na 13 minut. Uskutečnění záměru č. **O3 (trať Vizovice – Lužná u Vsetína)** v horizontu II je základní podmínkou provozu linky směrem na Slovensko, realizace záměru **O4 (přeshraniční tunel Lidečko – Lúky pod Makytou)** v horizontu II pak umožní dosažení konkurenceschopných cestovních dob na této přeshraniční relaci. Po realizaci dostatečné části VRT Praha – Brno by linka z Brna pokračovala až do Prahy.

6.1.2 Linky Ex

6.1.2.1 Ex Brno – Zlín – Vsetín

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť (po modernizaci trati Otrokovice – Vizovice): 100 min Brno – Zlín
- Horizont I – za předpokladu realizace opatření O1: 52 minut Brno – Zlín
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O1 a O3: 52 minut Brno – Zlín; 30 minut Brno – Kroměříž; 26 minut Zlín – Vsetín; celkem 80 minut Brno – Vsetín
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O1, O2b a O3: 45 minut Brno – Zlín; 30 minut Brno – Kroměříž; 26 minut Zlín – Vsetín; celkem 73 minut Brno – Vsetín

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 200 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka uzpůsobená k provozu na VRT

- Konstrukční rychlost: 250 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince (na území Zlínského kraje): 200 km/h

Po realizaci trati Zlín – Valašský Kříž v horizontu II bude případně možné propojit oběhy vozidel s linkou Os Vsetín – Velké Karlovice a umožnit tak nová přímá spojení či úspory na straně provozních nákladů. Podrobnosti by měly být prověřeny v rámci přípravy revitalizace (popř. optimalizace) této tratě.

Místa zastavení:

- Stávající síť: Brno, Vyškov na Moravě, Kojetín, Kroměříž, Hulín, Otrokovice, Zlín-Malenovice, Zlín-Prštné, Zlín střed, Zlín-Podvesná, Vizovice
- Horizont I – za předpokladu realizace opatření O1: Brno, Kroměříž, Otrokovice, Zlín střed, Vizovice
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O1 a O3: Brno, Kroměříž, Otrokovice, Zlín střed, Vsetín
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O1, O2b a O3: Brno, Kroměříž, Zlín střed, Vsetín



Závislost na stavebních záměrech: Linku lze na současné železniční síti provozovat (po modernizaci trati Otrokovice – Vizovice) jen v úseku Brno – Zlín – Vizovice. Při realizaci záměru **O1 (Obchvat Kojetína – Kroměříž – Záhlnice)** v horizontu I dojde ke zkrácení cestovní doby v relaci Brno – Kroměříž na 30 minut. Po realizaci záměru **O2b (přímá trať Hulín – Zlín)** v horizontu III bude jízdní doba v dotčeném úseku zkrácena na 13 minut. Uskutečnění záměru **O3 (trať Zlín – Lužná u Vsetína)** v horizontu II je nutnou podmínkou provozu linky ze Vsetína dále ve směru Zlín, Kroměříž a Brno.

6.1.2.2 Ex Olomouc – Zlín – Trenčín/ Žilina

Takt v přepravní špičce: 60 minut, 120 minut v úseku Zlín – Trenčín, resp. Zlín – Žilina

Takt v přepravním sedle: 60 minut, 120 minut v úseku Zlín – Trenčín, resp. Zlín – Žilina

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť: 45 min Olomouc – Zlín; v úseku Zlín – Trenčín zatím nerealizovat
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O3 a O4: 45 min Olomouc – Zlín; Zlín – Trenčín/Žilina 45 min; celkem Olomouc – Trenčín/Žilina 90 min
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O2b, O3 a O4: 37 min Olomouc – Zlín; Zlín – Trenčín/Žilina 45 min; celkem Olomouc – Trenčín/Žilina 82 min

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 200 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka uzpůsobená k provozu na VRT

- Konstrukční rychlost: 230 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 200 km/h

Místa zastavení:

- Stávající síť: Olomouc, Přerov, Hulín, Otrokovice, Zlín střed
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O3 a O4: Olomouc, Přerov, Otrokovice, Zlín střed, Vizovice, Púchov a Trenčín / Žilina
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O2b, O3 a O4: Olomouc, Přerov, Zlín střed, Vizovice, Púchov a Trenčín / Žilina

Závislost na stavebních záměrech: Linku lze na současné železniční síti provozovat jen v úseku Olomouc – Zlín, a to za předpokladu modernizace trati Otrokovice – Vizovice. Při realizaci záměru **O2b (přímá trať Hulín – Zlín)** v horizontu III dojde ke zkrácení cestovní doby jízdou po nové trase mimo Otrokovice. Uskutečnění záměru č. **O3 (trať Vizovice – Lužná u Vsetína)** v horizontu II je základní podmínkou provozu linky směrem na Slovensko, realizace záměru **O4 (přeshraniční tunel Lidečko – Lúky pod Makytou)** v horizontu II pak umožní dosažení konkurenceschopných cestovních dob v této relaci.

6.1.3 Linky R

6.1.3.1 R Ostrava – Vsetín (– Bratislava)

Takt v přepravní špičce: 60 minut, 120 minut v úseku Vsetín – Bratislava, resp. Vsetín – Velké Karlovice

Takt v přepravním sedle: 60 minut, 120 minut v úseku Vsetín – Bratislava, resp. Vsetín – Velké Karlovice



Odhad jízdní doby:

- Stávající síť: 75 minut Ostrava – Vsetín; 65 minut Vsetín – Trenčín; 46 minut Vsetín – Velké Karlovice
- Horizont I – za předpokladu realizace opatření O6: 45 minut Ostrava – Vsetín; 65 minut Vsetín – Trenčín; 37 minut Vsetín – Velké Karlovice
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O4 a O6: 45 minut Ostrava – Vsetín; 45 minut Vsetín – Trenčín; 37 minut Vsetín – Velké Karlovice
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O4, O5 a O6: 45 minut Ostrava – Vsetín; 45 minut Vsetín – Trenčín; 42 minut Vsetín – Velké Karlovice-Léskové

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 350 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro dálkovou dopravu uzpůsobená k provozu na VRT

- Konstrukční rychlost: 230 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 230 km/h

Místa zastavení:

- Úsek Ostrava – Vsetín:
 - Stávající síť: Ostrava hl. n., Ostrava-Svinov, Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín
 - Horizont I – za předpokladu realizace opatření O6: Ostrava hl. n., Ostrava-Svinov, Valašské Meziříčí, Vsetín
- Úsek Vsetín – Velké Karlovice: všechny zastávky a stanice v úseku Vsetín – Velké Karlovice
- Úsek Vsetín – Velké Karlovice (za předpokladu výstavby záměru O5): všechny zastávky a stanice v úseku Vsetín – Velké Karlovice-Léskové
- Úsek Vsetín – Trenčín: Vsetín, Púchov, Trenčianska Teplá, Trenčín (- Bratislava)

Závislost na stavebních záměrech: Uskutečnění záměru č. O6 (obchvat Hranic na Moravě) v horizontu I výrazně zrychlí železniční dopravu z Valašska směrem do Ostravy. Realizace záměru O5 (prodloužení trati ve Velkých Karlovicích do Léskového pod Razulu) v horizontu III umožní přímou obsluhu turisticky atraktivního údolí Vsetínské Bečvy pomocí železnice. Realizace záměru O4 (přeshraniční tunel Lidečko – Lúky pod Makytou a nové zaústění do žst. Púchov) v horizontu II umožní dosažení konkurenceschopných jízdních dob v relaci směr Trenčín a Bratislava.

6.1.3.2 Linka R Brno – Uherské Hradiště – Luhačovice/Slavičín/Trenčín

Takt v přepravní špičce: 60 minut, 120 minut v úseku Slavičín – Trenčín

Takt v přepravním sedle: 60 minut, 120 minut v úseku Slavičín – Trenčín

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť: 70 minut Brno – Uherské Hradiště; 105 minut Brno – Luhačovice/ Bojkovice; 120 minut Brno – Slavičín; 150 minut Brno – Trenčín
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O10 (spojka Staré Město u Uherského Hradiště centrum – Kostelany nad Moravou) a O11 (spojka Brno – Hodonín mimo uzel Břeclav): 50 minut Brno – Uherské Hradiště; 70 minut Brno – Luhačovice/ Bojkovice; 85 minut Brno – Slavičín; 110 minut Brno – Trenčín

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 350 km/h (VRT Brno – Šakvice)



Doporučené vozidlo:

Dvě spojené elektrické jednotky schopné provozu na VRT (jízda obou jednotek společně z Brna s rozdělením soupravy v Uherském Brodě)

- Konstrukční rychlost: 230 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 230 km/h

Místa zastavení:

- Stávající síť: Brno, Břeclav, Hodonín, Staré Město u Uherského Hradiště, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Luhačovice (větev 1), Bojkovice město, Slavičín (větev 2 s pokračováním do Bylnice, Nemšové, Trenčianské Teplé a Trenčína)
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O10, O11, O12: Stávající síť: Brno, Hodonín, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Luhačovice (větev 1), Bojkovice město, Slavičín město (větev 2 s pokračováním do Bylnice, Nemšové, Trenčianské Teplé a Trenčína)

Závislost na stavebních záměrech: Linku lze provozovat bez úvrati ve Starém Městě u Uherského Hradiště, pokud bude v horizontu II realizován stavební **záměr O10 (spojka Staré Město u Uherského Hradiště centrum – Kostelany nad Moravou)**. Také lze zajistit provoz bez úvrati v Břeclavi za pomoci realizace stavebního záměru **O11 (spojka Brno – Hodonín mimo uzel Břeclav)** v horizontu II. Zakončení části spojů větve 2 přímo ve Slavičíně zajistí realizace **záměru O12** v horizontu II (**nová úvratňová stanice Slavičín město**).

6.1.3.3 R Olomouc – Otrokovice – Moravský Písek (– Břeclav – Brno)

Takt v přepravním špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby: 40 minut Olomouc – Staré Město u Uherského Hradiště; 45 minut Otrokovice – Břeclav

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 350 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro dálkovou dopravu

- Konstrukční rychlost: 230 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 230 km/h

Místa zastavení: Olomouc hl.n., Přerov, Hulín, Otrokovice, Staré Město u Uherského Hradiště, Moravský Písek, zastávky a stanice na území Jihomoravského kraje

Závislost na stavebních záměrech: Provozování linky nezávisí na realizaci stavebních záměrů.



6.2 Specifický cíl 2.2: Linky regionální

6.2.1 Linky Sp

6.2.1.1 Sp Olomouc – Vsetín – Žilina/Velké Karlovice

Takt v přepravní špičce: 60 minut, 120 minut v úseku Vsetín – Žilina, resp. Vsetín – Velké Karlovice

Takt v přepravním sedle: 60 minut, 120 minut v úseku Vsetín – Žilina, resp. Vsetín – Velké Karlovice

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť: 70 minut Olomouc – Vsetín; 65 minut Vsetín – Žilina; 46 minut Vsetín – Velké Karlovice
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O4: 45 minut Olomouc – Vsetín; 45 minut Vsetín – Trenčín; 37 minut Vsetín – Velké Karlovice
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O4 a O5: 45 minut Olomouc – Vsetín; 45 minut Vsetín – Žilina; 42 minut Vsetín – Velké Karlovice-Léskové

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 200 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro dálkovou dopravu uzpůsobená k provozu na VRT

- Konstrukční rychlost: 230 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 200 km/h

Místa zastavení:

- Úsek Olomouc – Vsetín: Olomouc, Lipník nad Bečvou, Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín
- Úsek Vsetín – Velké Karlovice:
 - Stávající síť: všechny zastávky a stanice v úseku Vsetín – Velké Karlovice
 - Horizont III – za předpokladu realizace opatření O5: všechny zastávky a stanice v úseku Vsetín – Velké Karlovice-Léskové
- Úsek Vsetín – Žilina: Vsetín, Púchov, Považská Bystrica, Žilina

Závislost na stavebních záměrech: Realizace záměru **O5 (prodloužení trati ve Velkých Karlovicích do Léskového pod Razulu)** v horizontu III umožní přímou obsluhu turisticky atraktivního údolí Vsetínské Bečvy pomocí železnice. Realizace záměru **O4 (přeshraniční tunel Lidečko – Lúky pod Makytou)** v horizontu II umožní dosažení konkurenceschopných jízdních dob v relaci směr Žilina.

6.2.1.2 Sp Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou (– Brno)

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby: 95 minut Staré Město u Uherského Hradiště – Brno; 15 minut Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h



Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h

Místa zastavení: Staré Město u Uherského Hradiště, Uherské Hradiště, Kunovice zastávka, Ostrožská Nová Ves, Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou, zastávky a stanice na území Jihomoravského kraje

Závislost na stavebních záměrech: Provozování linky nezávisí na realizaci stavebních záměrů.

6.2.1.3 Sp Zlín střed – Holešov – Rožnov pod Radhoštěm

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť (včetně realizace modernizace Otrokovice – Vizovice): nerealizovat, úsek Rožnov pod Radhoštěm – Holešov zůstane součástí linky Os do Kroměříže
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O2a: 85 minut (Zlín – Rožnov pod Radhoštěm); 22 minut Zlín – Holešov; 35 minut Zlín – Bystřice pod Hostýnem
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O2b: 80 minut (Zlín – Rožnov pod Radhoštěm); 15 minut Zlín – Holešov; 28 minut Zlín – Bystřice pod Hostýnem

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 200 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 200 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 200 km/h

Místa zastavení:

- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O2a (pokud bude realizován sjezd z trati Zlín – Kroměříž do Hulína): Zlín, Zlín-Prštné, Hulín, Holešov, Holešov město, všechny zastávky a stanice v úseku Bystřice pod Hostýnem – Rožnov pod Radhoštěm
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O2b: Zlín, Zlín-Prštné, Holešov, Holešov město, všechny zastávky a stanice v úseku Bystřice pod Hostýnem – Rožnov pod Radhoštěm

Závislost na stavebních záměrech: Linku lze provozovat, pokud bude realizován stavební záměr O2a (JV Hulínská spojka) v horizontu I a stavební záměr O2b (trať Hulín – Zlín) v horizontu III.

6.2.1.4 Sp (Vizovice –) Zlín střed – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou (– Hodonín – Brno)

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby (Zlín střed – Veselí nad Moravou):

- Stávající síť (včetně realizace modernizace Otrokovice – Vizovice): 55 minut



- Horizont I – modernizace trati 341: 50 minut Zlín – Veselí nad Moravou; 30 minut Zlín – Uherské Hradiště
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O2b (spojka z přímé trati Zlín – Kroměříž do Otrokovic od severu): 45 minut Zlín – Veselí nad Moravou; 25 minut Zlín – Uherské Hradiště

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu provozuschopná na VRT

- Konstrukční rychlost: 230 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h

Místa zastavení:

- Stávající síť: všechny zastávky a stanice v úseku Vizovice – Zlín, Zlín-Prštné, Zlín-Malenovice, Otrokovice, všechny zastávky a stanice v úseku Staré město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou
- Horizont II – všechny zastávky a stanice v úseku Vizovice – Zlín, Zlín-Prštné, Otrokovice, všechny zastávky a stanice v úseku Staré město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O2b (spojka z přímé trati Zlín – Kroměříž do Otrokovic od severu): Zlín, Zlín-Prštné, Otrokovice, všechny zastávky a stanice v úseku Staré město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou

Závislost na stavebních záměrech: Linku lze provozovat bez úvrati v Otrokovicích, pokud bude v horizontu III realizován **stavební záměr O2b (spojka z přímé trati Zlín – Kroměříž od severu do Otrokovic)**. Po realizaci záměru O3 (Zlín – Valašský kříž) linka nebude provozována v úseku Vizovice – Zlín.

6.2.1.5 Sp Zlín střed – Uherské Hradiště – Pitín střed (– Slavičín město)

Takt v přepravní špičce: 60 minut, v úseku Pitín střed – Slavičín město 120 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut, v úseku Pitín střed – Slavičín město 120 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť (včetně realizace modernizace Otrokovice – Vizovice): Zlín – Uherský Brod 55 minut; Zlín – Pitín střed 75 minut; Zlín – Slavičín 85 minut
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O12: Zlín – Uherský Brod 45 minut; Zlín – Pitín střed 65 minut; Zlín – Slavičín město 75 minut
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O2b a O12: Zlín – Uherský Brod 45 minut; Zlín – Pitín střed 65 minut; Zlín – Slavičín město 75 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h



Místa zastavení:

- Stávající síť: Zlín, Zlín-Prštné, Zlín-Malenovice, Otrokovice, všechny zastávky a stanice v úseku Staré město u Uherského Hradiště – Pitín střed (Hostětín, Slavičín)
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O12: Zlín, Zlín-Prštné, Otrokovice, všechny zastávky a stanice v úseku Staré město u Uherského Hradiště – Pitín střed (Hostětín, Slavičín)
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O2b a O12: Zlín, Zlín-Prštné, Otrokovice, všechny zastávky a stanice v úseku Staré město u Uherského Hradiště – Pitín střed (Hostětín, Slavičín, Slavičín město)

Závislost na stavebních záměrech: Linku lze provozovat bez úvrati v Otrokovicích, pokud bude v horizontu III realizován stavební záměr O2b (spojka z přímé trati Zlín – Kroměříž od severu do Otrokovic). Úsek linky Pitín střed – Slavičín město závisí na realizaci záměru O12 (úvratová žst. Slavičín město) v horizontu II.

6.2.1.6 Sp Zborovice – Kroměříž – Přerov

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť: jízdní doba 55 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Motorová jednotka nezávislé trakce pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 120 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 120 km/h

Místa zastavení:

- Stávající síť: všechny zastávky a stanice v úseku Zborovice – Kroměříž, Hulín, Přerov

Závislost na stavebních záměrech: Provozování linky nezávisí na realizaci stavebních záměrů. Pozn.: V závislosti na případném pokračování linky dále z Přerova může být nutné ji provozovat s přestupem v žst. Kroměříž z důvodu rozdílného druhu trakce.

6.2.1.7 Sp Bystřice pod Hostýnem – Kroměříž – Kojetín – Prostějov

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť: celá linka 75 minut
- Horizont I – za předpokladu realizace opatření O7 (výstavba Nezamyslické spojky): celá linka 55 minut; Bystřice pod Hostýnem – Kroměříž 30 minut; Holešov město – Kroměříž 20 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h



Místa zastavení:

- Stávající síť: všechny zastávky a stanice v úseku Bystřice pod Hostýnem město – Kroměříž, Kojetín, Němčice nad Hanou, Nezamyslice, Prostějov
- Horizont I – za předpokladu realizace opatření O7 (výstavba Nezamyslické spojky): všechny zastávky a stanice v úseku Bystřice pod Hostýnem město – Kroměříž, Kojetín, Němčice nad Hanou, Prostějov

Závislost na stavebních záměrech: Linku lze provozovat bez úvratí v Nezamyslicích, pokud dojde v horizontu I k realizaci spojky Němčice nad Hanou – Pivín (O7).

6.2.1.8 Sp Holešov – Přerov (– Olomouc)

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby: Holešov – Přerov 17 minut; Holešov – Olomouc 30 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h

Místa zastavení: Holešov město, Holešov, Hulín, Břest, zastávky a stanice na území Olomouckého kraje

Závislost na stavebních záměrech: Provozování linky nezávisí na realizaci stavebních záměrů.

6.2.2 Linky Os

6.2.2.1 Os (Trenčín –) Bylnice – Valašské Klobouky – Zlín střed – Otrokovice – Kroměříž – Kojetín

Takt v přepravní špičce: 60 minut, v úseku Trenčín – Bylnice 120 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut, v úseku Trenčín – Bylnice 120 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť (včetně realizace modernizace Otrokovice – Vizovice): pouze úsek Vizovice – Kojetín 65 minut
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O3 (trať Vizovice – Lužná u Vsetína): Vizovice – Kojetín 60 minut; Bylnice – Kojetín 95 minut; Trenčín – Kojetín 120 minut; Valašské Klobouky – Zlín střed 40 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h

Místa zastavení:

- Stávající síť: všechny zastávky a stanice na trase Vizovice – Kojetín
- Horizont II: všechny zastávky a stanice na trase (Trenčín –) Bylnice – Kojetín



Závislost na stavebních záměrech: Linku lze provozovat na současné síti jen v úseku Vizovice – Kojetín. Úsek Vizovice – Bylnice (– Trenčín) lze provozovat až po realizaci stavebního záměru O3 (trať Vizovice – Lužná u Vsetína) v horizontu II.

6.2.2.2 Os Zlín - Příluky – Otrokovice

Takt v přepravní špičce: 30 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť (včetně realizace O14 modernizace Otrokovice – Vizovice): Zlín střed – Otrokovice 12 minut
- Horizont II: Zlín-Příluky – Otrokovice 18 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 100 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 100 km/h

Místa zastavení:

- Stávající síť (po modernizaci trati Otrokovice – Vizovice): všechny stanice a zastávky v úseku Zlín střed – Otrokovice
- Horizont II: všechny stanice a zastávky v úseku Zlín-Příluky – Otrokovice

Závislost na stavebních záměrech: O14 (Otrokovice – Vizovice) v horizontu I, O3 (Zlín – Valašský Kříž) v horizontu II.

6.2.2.3 Os Zlín střed – Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť (včetně realizace modernizace Otrokovice – Vizovice): realizovat pouze v úseku Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín, jízdní doba 40 minut
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O3: 65 minut Zlín – Rožnov pod Radhoštěm; 30 minut Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm; Zlín – Vsetín 35 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h

Místa zastavení:

- Stávající síť: všechny zastávky a stanice v úseku Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O3: všechny zastávky a stanice na trase

Závislost na stavebních záměrech: Linku lze provozovat, pokud bude v horizontu II realizován stavební záměr O3 (nová trať Vsetín – Valašská Polanka)



6.2.2.4 Os Kyjov – Luhačovice

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť (pouze úsek Luhačovice – Staré Město u Uherského Hradiště: Luhačovice – Uherské Hradiště 40 minut
- Horizont I – po modernizaci Vlárské dráhy: Moravský Písek – Uherské Hradiště 20 minut; Luhačovice – Uherské Hradiště 28 minut
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O10: celá linka 60 minut; Moravský Písek – Uherské Hradiště 12 minut; Luhačovice – Uherské Hradiště 28 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h

Místa zastavení: všechny zastávky a stanice na trase

Závislost na stavebních záměrech: Linku lze provozovat bez úvratí ve Starém Městě, pokud bude v horizontu II realizováno opatření O10 (spojka Staré Město u Uherského Hradiště centrum – Kostelany nad Moravou).

6.2.2.5 Os Vsetín – Velké Karlovice

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť: 46 min
- Horizont I (rekonstrukce a elektrizace trati): 37 min
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O5 (prodloužení do Léskového): 44 min

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 80 km/h

Doporučené vozidlo:

Příměstská elektrická jednotka

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince (na území Zlínského kraje): 80 km/h

Po realizaci trati Zlín – Valašský Kříž v horizontu II bude možné propojit oběhy vozidel s linkou Ex Brno – Zlín – Vsetín a umožnit tak nová přímá spojení.

Místa zastavení:

- Stávající síť: všechny zastávky a stanice v úseku Vsetín – Velké Karlovice
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O5 (prodloužení do Léskového): všechny zastávky a stanice v úseku Vsetín – Velké Karlovice–Léskové

Závislost na stavebních záměrech: Realizace záměru **O5 (prodloužení trati ve Velkých Karlovicích do Léskového pod Razulu)** v horizontu II umožní přímou obsluhu celého údolí Vsetínské Bečvy pomocí železnice.



6.2.2.6 Os Vsetín – Slavičín

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť: 55 minut
- Horizont I – za předpokladu realizace opatření O13 (spojka Brumov – Popov mimo stanici Bylnice) a modernizace Vlárské dráhy: celá linka 50 minut; Vsetín – Valašské Klobouky 30 minut
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O12 a O13: celá linka 50 minut; Vsetín – Valašské Klobouky 30 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 120 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 120 km/h

Místa zastavení:

- Stávající síť: všechny zastávky a stanice v úseku Vsetín – Slavičín
- Horizont I – za předpokladu realizace opatření O13: všechny zastávky a stanice v úseku Vsetín – Slavičín mimo stanici Bylnice
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O12 a O13: všechny zastávky a stanice v úseku Vsetín – Slavičín město mimo stanici Bylnice

Závislost na stavebních záměrech: Podmínkou smysluplného ukončení linky ve Slavičíně je realizace záměru O12 (nová úvratňová stanice Slavičín město). Linku lze provozovat bez úvrati v Bylnici, pokud bude realizován stavební záměr O13 (spojka Brumov – Popov mimo stanici Bylnice).

6.2.2.7 Os Horní Lideč – Střelná (– Púchov)

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 120 minut

Odhad jízdní doby: 33 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 100 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 100 km/h

Místa zastavení: všechny zastávky a stanice na trase

Závislost na stavebních záměrech: Provozování linky nezávisí na realizaci stavebních záměrů.

6.2.2.8 Os Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě (– Přerov)

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby: 30 minut



Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h

Místa zastavení:

- všechny zastávky a stanice na trase
- V případně silné poptávky v období přepravní špičky by linka z Valašského Meziříčí pokračovala do Vsetína nebo Rožnova pod Radhoštěm.

Závislost na stavebních záměrech: Provozování linky nezávisí na realizaci stavebních záměrů.

6.2.2.9 Os Valašské Meziříčí – Frenštát pod Radhoštěm (– Ostrava)

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby: 30 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h

Místa zastavení: všechny zastávky a stanice na trase

Závislost na stavebních záměrech: Provozování linky nezávisí na realizaci stavebních záměrů.

6.2.2.10 Os Olomouc – Přerov – Otrokovice – Uherské Hradiště

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby: 50 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h

Místa zastavení: všechny zastávky a stanice na trase kromě zastávky Záhlinice

Závislost na stavebních záměrech: Provozování linky nezávisí na realizaci stavebních záměrů.

6.2.2.11 Os Koryčany – Nemočice (– Brno)

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Takt v přepravním sedle: 60 minut

Odhad jízdní doby: Horizont III – 30 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 120 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h



- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 120 km/h

Místa zastavení:

- Horizont III – Koryčany město, zastávky a stanice na území Jihomoravského kraje

Závislost na stavebních záměrech: Realizace záměru **O8 (nové zakončení trati v Koryčanech)** v horizontu III umožní zkrácení potenciální cestovní doby na lince a je prakticky podmínkou obnovení provozu na trati Nemočice – Koryčany.

6.2.3 Linky regionální provozované jen ve špičkách pracovních dnů

6.2.3.1 Sp Zlín střed – Holešov město

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť (včetně realizace opatření O14 modernizace Zlín – Vizovice): nerealizovat
- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O2a: 24 minut
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O2b: 16 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 200 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 200 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 200 km/h

Místa zastavení:

- Horizont II – za předpokladu realizace opatření O2b: Zlín, Zlín-Prštčné, Hulín, Holešov, Holešov město (pokud bude realizován sjezd z trati Zlín – Kroměříž do Hulína)
- Horizont III – za předpokladu realizace opatření O2a a O2b: Zlín, Zlín-Prštčné, Holešov, Holešov město

Závislost na stavebních záměrech: Linku má smysl provozovat, pokud bude realizován v horizontu II stavební záměr O2a (Jihovýchodní hulínská spojka) a v horizontu III stavební záměr O2b (přímá trať Zlín – Kroměříž).

6.2.3.2 Os (Kyjov –) Veselí nad Moravou – Bojkovice město

Takt v přepravní špičce: 60 minut

Odhad jízdní doby:

- Stávající síť: celá linka 60 minut; Veselí nad Moravou – Uherský Brod 40 minut
- Po modernizaci: celá linka 50 minut; Veselí nad Moravou – Uherský Brod 32 minut

Předpokládaná nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h

Doporučené vozidlo:

Elektrická jednotka pro regionální dopravu

- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Navrhovaná nejvyšší rychlost vozidel na lince: 160 km/h

Místa zastavení: všechny zastávky a stanice na trase kromě zastávky Ostrožská Nová Ves lázně

Závislost na stavebních záměrech: Provozování linky nezávisí na realizaci stavebních záměrů. Modernizace Vlárské dráhy však povede k výraznému zkrácení jízdní doby linky.

7 Závěr návrhové části

Návrhová část Koncepce představila realistický způsob řešení železniční dopravy ve Zlínském kraji ve dvou rovinách (strategických cílech):

Rychlá, kapacitní a bezpečná železniční síť jako výsledek těchto aktivit (specifických cílů)

- Vylepšení stávajících tratí
- Novostavby tratí
- Přestupní terminály a zastávky
- Bezpečnost na železnici
- Dostatečná údržba

Efektivní a provázaný koncept obsluhy železniční dopravou

- Linky dálkové dopravy
- Linky regionální dopravy

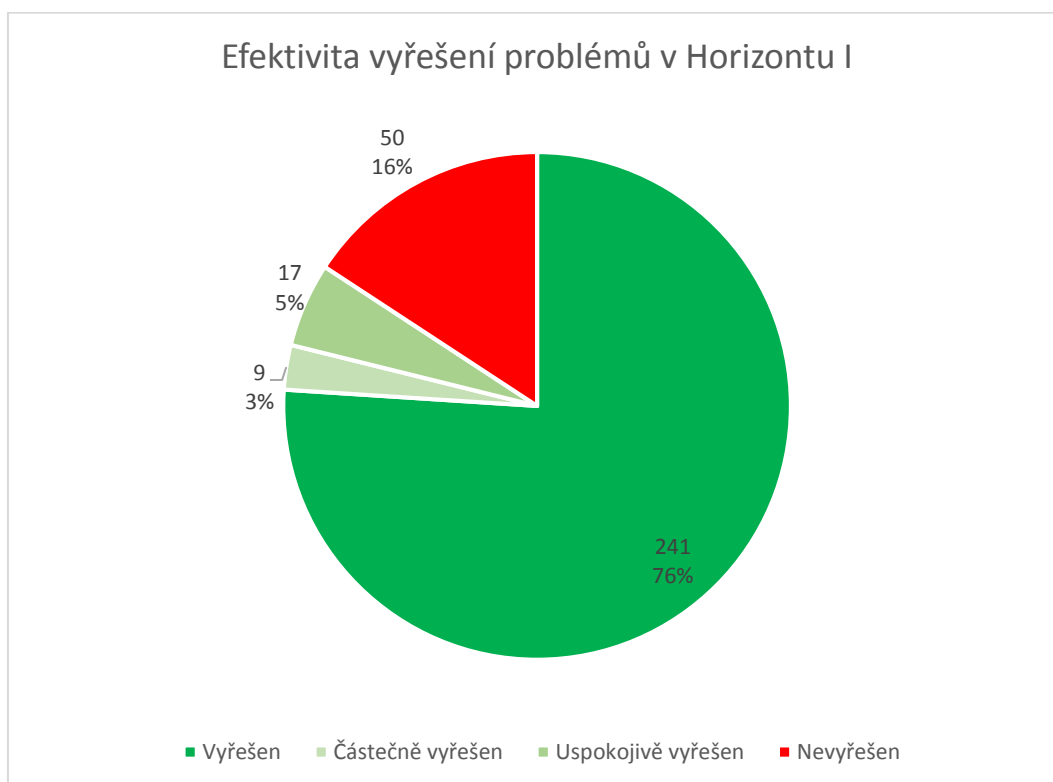
Pro výše uvedené cíle byla představena jednotlivá opatření a provedlo se zhodnocení, do jaké míry navržená opatření řeší identifikované problémy (provozní, infrastrukturní a obecné).

Provázání Analytické a Návrhové části zajišťuje tabulka **Problémy a opatření (příloha č. 9)**.

Sumarizaci výsledků Návrhové části dále představují **Karty tratí (příloha č. 8)** a **Tabulka jízdních dob a intervalů (příloha č. 11)**.

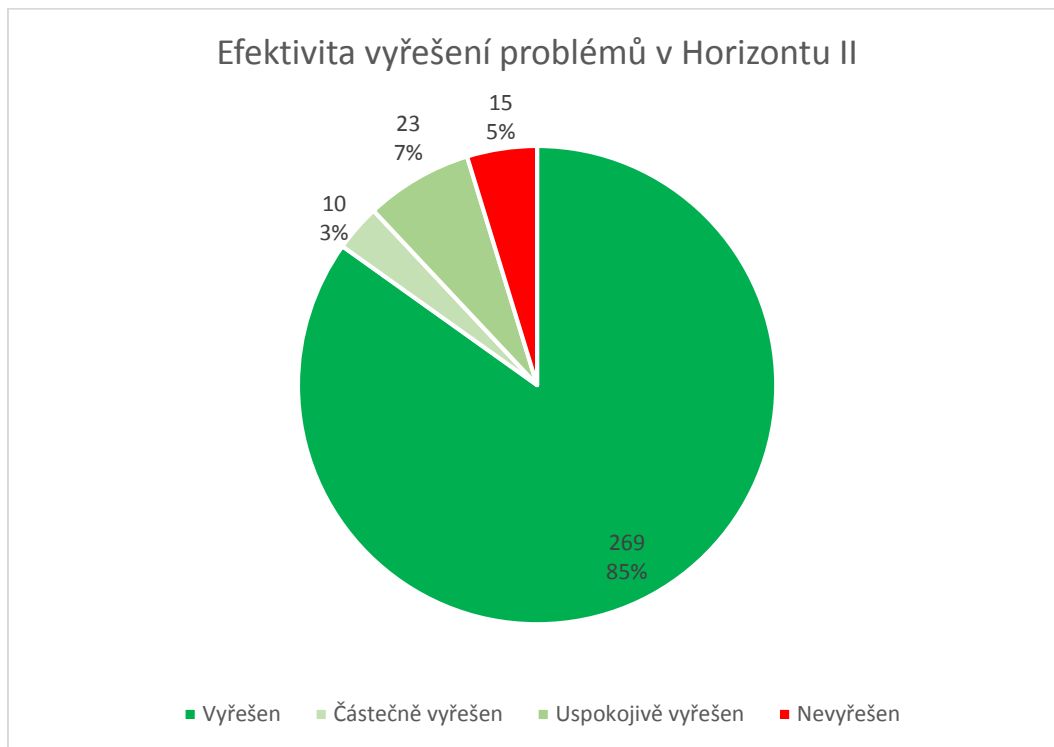
Konstatujeme, že Návrhová část vyřešila celkem 96 % problémů v cílovém stavu, s tím že

- **v horizontu I Návrhová část vyřešila 84 % problémů**



Obrázek 36: Efektivita vyřešení problémů v horizontu I

- v horizontu II Návrhová část vyřešila 95 % problémů

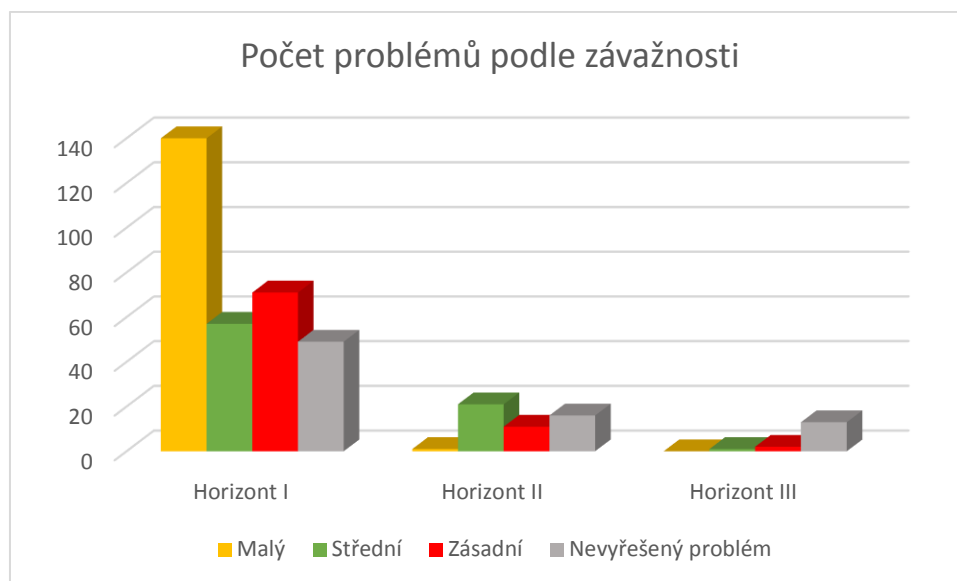


Obrázek 37: Efektivita vyřešení problémů v horizontu II

- v horizontu III Návrhová část vyřešila 95 % problémů



Obrázek 38: Efektivita vyřešení problémů v horizontu III



Obrázek 39: Počet vyřešených problémů podle závažnosti

Koncepce definuje cílový stav kolejové dopravy ve Zlínském kraji, pokud jde o provoz i infrastrukturu. Zásadní opatření rozdělená do třech časových horizontů jsou:

Horizont I:

- O2a – „Malá spojka“ (mimo Hulín) směr Tlumačov-Holešov (novostavba trati)
- O14 – Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice
- O19 – Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín
- O27 – Modernizace trati Brno – Přerov
- O30 – Elektrizace a modernizace tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou
- O31 – Modernizace trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě

Horizont II:

- O3 – Modernizace / novostavba trati Zlín – Valašský kříž
- O57 – Zavedení linky Praha – Brno – Zlín – Trenčín / Žilina (po dokončení VRT Praha – Brno)

Horizont III:

- O2b –Hulín – Zlín (novostavba trati)

Navrhuje se, aby Zlínský kraj pomocí nepřímých aktivit (zejména ve směru k MD a Evropské komisi) prosazoval zařazení spojnice Brno – Zlín – Žilina realizované těmito opatřeními

- O1 Měrovice nad Hanou – Kroměříž – Hulín (modernizace trati) včetně spojky směr Přerov
- O2b Hulín – Zlín (novostavba trati)
- O3 - Zlín (mimo) – Valašský kříž (modernizace / novostavba trati)
- O4 - Valašský kříž – Nosice (novostavba trati)

do sítě TEN-T v rámci očekávané aktualizace této sítě, která by měla proběhnout v nejbližších letech¹⁹. To by významně zvýšilo pravděpodobnost zajištění finančních prostředků a zároveň mohlo urychlit realizaci uvedených opatření.

¹⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t/review_en



8 Implementační část

Zde uvádíme hlavní principy naplňování Koncepce, jejího monitoringu a vyhodnocení naplňování (evaluace) spolu s využitím dat získávaných od realizátorů jednotlivých aktivit. Tato kapitola nastavuje parametry fáze užívání a vyhodnocování Koncepce.

8.1 Principy naplňování Koncepce

Opatření Koncepce budou v rámci aktualizace začleněna do Akčního plánu podpory kolejové dopravy kraje a Generelu dopravy Zlínského kraje. Priorita opatření je v Koncepti stanovena zařazením do jednoho ze tří časových horizontů.

Připomíná se, že opatření navrhovaná Konceptí jsou infrastrukturní (stavebně-technická investiční i neinvestiční) a provozní (úprava provozního konceptu zahrnující pořízení nových vozidel). Dosažení opatření spočívá v provedení řady dílčích implementačních kroků.

Pro infrastrukturní opatření to jsou typicky (některé) z těchto kroků:

1. umístění opatření do území (vyhledání trasy nebo lokality)
2. územní ochrana (zanesení do ÚPD)
3. průkaz proveditelnosti
4. veřejnoprávní povolení (vliv na ŽP, územní a stavební povolení)
5. zajištění financování
6. výstavba/realizace
7. provoz/údržba/opravy

V případě provozních opatření to mohou být:

1. aktualizace plánu dopravní obsluhy (Plán dopravní obslužnosti ZK 2018)
2. projednání s MD, sousedními kraji, dotčenými obcemi
3. zadávací/poptávkové řízení na dopravce a/nebo zadávací řízení na vozidla
4. žádost na MD o změnu plánu obsluhy ČR dálkovou dopravou (plán dálkových linek objednávaných MD)

Zlínský kraj jako pořizovatel Koncepce má v principu dvě možnosti, jak dosahovat uskutečnění opatření, resp. výše vyjmenovaných kroků: přímo a nepřímo.

Přímé aktivity jsou takové kroky, kde akt potřebný, případně podpůrný je v přímé kompetenci Zlínského kraje (ať v samostatné nebo přenesené působnosti). Všechny kroky provozních opatření a teoreticky i některé kroky infrastrukturních opatření jsou v možnostech kraje. Samozřejmě je kraj vázán závaznými stanovisky dotčených orgánů státní správy a samosprávy a v případě infrastruktury ve správě SŽDC i jejím souhlasem. Teoreticky může být kraj nebo jím zřízená právnická osoba provozovatelem i vlastníkem dráhy. Investičně náročná opatření typu výstavby nové tratě větší délky, (třeba O4 novostavba trati Valašský kříž – Nosice) jsou mimo finanční možnosti kraje, nicméně u menších akcí to vyloučené není. Jedná se například o podporu výstavby zastávek financováním nebo spolufinancováním ze strany krajů nebo měst či realizace napojení dopravních terminálů (příklad propojení na letiště Ostrava nebo elektrizace železnice Desná dokazují, že se jedná již o ne zcela řídkou praxi).



Ještě více čtenější jsou případy, kdy si subjekty samosprávy pořizují různé stupně předprojektové, ale i projektové dokumentace, například pro to, aby prověřily realizovatelnost dosud nesledované nebo nepodporované varianty určitého záměru.

Nepřímé aktivity kraje jsou neformalizované kroky konané krajem směřující k prosazení opatření Koncepce formou ovlivnění aktů jiných, zejména veřejných subjektů. Typicky jde o prosazení opatření do investičního plánu státu (např. rozpočtu SFDI) nebo zahájení jeho investorské přípravy státem.

Jiným případem těchto aktivit může být přesvědčení o společném zájmu a postupu sousední kraj nebo město či obec, a to včetně zahraničních samospráv nebo i nadnárodních entit (EU, V4²⁰ apod.).

Obecně mohou nepřímé aktivity směřovat na všechny 4 typické úrovně veřejnoprávních korporací:

- EU a jiné nadnárodní organizace a jejich orgány
- stát a jeho orgány
- sousední, případně další kraje
- města a obce na území nebo v blízkosti kraje, které mohou mít zájem na realizaci opatření.

S ohledem na realie ve výstavbě dopravní (ale i jiné veřejné) infrastruktury se doporučuje soustředit nepřímé aktivity na dosažení podmínek potřebných pro výstavbu jako územní ochrana nebo získání finančních zdrojů na výstavbu. Na zanesení opatření (záměrů) do různých fakticky nezávazných sektorových dokumentů není třeba vyvíjet tolik úsilí. Výjimkou mohou být dokumenty jako evropské nařízení o síti TEN-T, protože „členství“ v této síti je „vstupenkou“ pro financování záměru z evropského fondu CEF²¹.

Memoranda s různými partnery, které definují opatření jako priority signujících stran, jsou důležitá primárně po politické a mediální udržování záměru v povědomí. Tím však rozhodně nezpochybňujeme potřebu komunikace s veřejností za účelem představení záměrů a jejich přínosů. Ta je potřeba po celou dobu přípravy projektu. A připomínáme, že kladný postoj veřejnosti může být také podmínkou pro získání financování z prostředků EU.

²⁰ též Visegrádská skupina

²¹ Connecting Europe Facility – Nástroj pro propojení Evropy



Krok	Přímá aktivita			Nepřímá aktivita	
	Více aktivní	Aktivní	Méně aktivní		
	Zapojení kraje				
0. Zanesení opatření do dalších strategických dokumentů kraje					Zanesení do nadřazeného dokumentu státu či EU
1. Umístění opatření do území	Pořízení vyhledávací studie (VS)	Spoluúčast na pořízení vyhledávací studie (VS)	Připomínkování vyhledávací studie (VS)		
2. Územní ochrana	Zanesení záměru do ÚPD			Prosazení do PUR (je-li nutné)	
3. Průkaz proveditelnosti	Pořízení studie proveditelnosti (SP)	Spoluúčast na pořízení studie proveditelnosti (SP)	Připomínkování studie proveditelnosti (SP)	Prosazení do plánu přípravy MD ²²	Zanesení do nadřazeného dokumentu státu či EU
4. Veřejnoprávní povolení (EIA, DUR, DSP,...)	Architektonická soutěž (AS) Pořízení projektové dokumentace (PD ²³)	Architektonická soutěž (AS) Spoluúčast na pořízení projektové dokumentace (PD)		Prosazení plánu přípravy MD	
5. Zajištění financování	Financování z vlastních zdrojů (včetně případných dotací)	Spolufinancování (například „nadstandardních řešení“ požadovaných krajem)		Prosazení do plánu výstavby MD ²⁴	Zanesení do nadřazeného dokumentu státu či EU
6. Výstavba/realizace	Zajištění vlastní organizací nebo smluvním partnerem		Ponechání na státním investorovi	Prosazení do plánu výstavby MD	
7. Provoz/údržba/opravy	Zajištění vlastní organizací nebo smluvním partnerem		Ponechání na státním provozovateli	Prosazování řádné správy a údržby	

Spoluúčastí na pořízení studie nebo dokumentace se rozumí její společné zadávání se státním nebo jiným subjektem, spolufinancování a zejména efektivní vliv na formulování zadání a kontroly výsledků.

Následující tabulka uvádí, jak by se kraj nebo města či obce s podporou kraje mohly do jednotlivých implementačních kroků zapojit v závislosti na jednotlivé typy opatření. Tedy do kterých typů opatření se jakým způsobem zapojit.

²² v současnosti je to rozpočet SFDI

²³ nezaměňovat s přípravnou dokumentací, což je termín pro nižší stupeň dokumentace používaný SZDC

²⁴ v současnosti je to rozpočet SFDI



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

Typ opatření	Míra zapojení kraje do přímých aktivit (pouze pro režim „více aktivní“ a „aktivní“)										
	VS		SP		AS	PD	Financování realizace			Výstavba/r ealizace a provoz/údr žba/opravy (správa)	
	I1.1 Pořízení	I1.2 Spoluúčast	I3.1 Pořízení	I3.2 Spoluúčast		I4.1 Pořízení	I4.2 Spoluúčast	I5.1 Z vlastních zdrojů	I5.2 Spoluúčast		
zvýšení zabezpečení přejezdu	nepořizuje se		ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	v případě „nadstandardních řešení“ požadovaných krajem	ne
rekonstrukce staniční budovy	nepořizuje se		ne	ne	S aktéry v území ano	ne	S aktéry v území ano	většinou ne	v případě „nadstandardních řešení“ požadovaných krajem	většinou ne	
zřízení přestupního terminálu nebo zastávky/	S aktéry ²⁵ v území ano	S aktéry v území ano	S aktéry v území ano	S aktéry v území ano	S aktéry v území ano	S aktéry v území ano	S aktéry v území ano	S aktéry v území ano	ano	případně podle konkrétních okolností	
optimalizace trati /elektrizace ²⁶	zpravidla se nepořizuje/ano		S aktéry v území ano	S aktéry v území ano	ne	ne	ne	ne	v případě „nadstandardních řešení“ požadovaných krajem, např. podoba stanic, P+R, přístupové cesty apod.	ne/případně správa objektů, které budou převedeny do majetku kraje (např. vyvolané investice)	
Novostavba /modernizace trati	ano	ano	S aktéry v území ano	S aktéry v území ano	S aktéry v území ano	ne	ne	ne	v případě „nadstandardních řešení“ požadovaných krajem, např. podoba stanic, P+R, přístupové cesty apod.	ne/případně správa objektů, které budou převedeny do majetku kraje (např. vyvolané investice)	
ostatní (např. neinvestiční obnova)	ne	ne	ne	ne		ne	ne	ne	v případě „nadstandardních řešení“ nebo velmi specifických požadovaných krajem.	ne	

Poznámka: Hodnota „ne“ v tabulce znamená, že se to nepředpokládá, nicméně teoreticky to není vyloučené.

²⁵ znamená z iniciativy měst, obcí a kraje

²⁶ pro účely této tabulky jsou kategorie elektrizace – optimalizace – modernizace – novostavba záměrně seskupeny jinak než v návrhové části z důvodu odlišnosti průběhu přípravy



8.2 Nástroje implementace

Tato kapitola stručně představuje typové nástroje kraje na podporu přímých i nepřímých aktivit.

8.2.1 Posílení finančních zdrojů na objednávku dopravy v závazku veřejné služby

Zajištění rozšířeného objemu dopravy objednávané krajem, včetně případného příspěvku na financování linek objednávaných MD. Prostředky budou určené nejen na vlakové výkony, ale také na případnou objednávku autobusů navazujících na vlak, je-li to pro úspěch daného provozního konceptu potřebné/vhodné. **Bude řešeno aktualizací Plánu dopravní obslužnosti území.**

8.2.2 Posílení finančních zdrojů na předprojektovou a projektovou přípravu opatření

Výše finančního zajištění bude závislá na konkrétních záměrech řešených v příslušných rozpočtových obdobích.

8.2.3 Pořízení dopravního modelu kraje

Pro potřeby zpracování nebo oponování studií proveditelnosti se navrhuje, aby si kraj pořídil vlastní **multimodální dopravní model pro simulaci budoucí přepravní poptávky** po jednotlivých druzích dopravy a na jednotlivých dopravních spojeních. Prognóza dopravy je důležitou součástí studie proveditelnosti, protože je zdrojem informace o podstatné části ekonomických přínosů (úspora času cestujících) posuzovaného projektu.

Doporučuje se pořízení 4stupňového dopravního modelu pokrývající území kraje s přesahem do okolního území a zohledňující i dálkové vazby (až do Prahy, Žiliny, Bratislavy Vídně, ...).

Jelikož dopravní model bude multimodální, nebude řešit jen veřejnou dopravu, ale také individuální dopravu po silnici. Proto najde využití pro plánování modernizací či optimalizací silniční sítě (i II a III. třídy), posuzování variant obchvatů sídel atp. Využití může být i v dalších dopravně-demografických aplikacích typu optimalizace sítě škol, zdravotnických zařízení, pro potřeby IZS apod.

Model lze pořídit **interně** (náročné na vlastní personál) nebo **dodavatelskou** firmou (je potřeba dobré smluvní nastavení]. V druhém případě je absolutně nezbytné **trvat na převodu autorských práv, předání dat v otevřené podobě** a zaškolení vlastního pracovníka.

Výstupy z modelu lze za úplatu poskytovat externím subjektům (pochopitelně projekční a konzultační firmy, ale i distribuční společnosti apod.).

8.2.4 Posílení lidských zdrojů na zajištění implementace Konceptce

Jedná se o personální zajištění následujících případných **přímých aktivit**:

1. příprava věcné náplně zadání (zadávací dokumentace) studií a projektové dokumentace zadávané krajem
2. projektové vedení zpracování studií a projektové dokumentace zadávané krajem, jejich připomínkování a oponentura



3. připomínkování zadání (zadávací dokumentace) studií a projektové dokumentace zadávané státem (SŽDC, MD), a to na infrastrukturní záměry na území kraje i mimo něj. Pozornost věnovat nejen dopravním, ale i urbanistickým, enviromentálním a uživatelským aspektům, tj. zda zadání díla dostatečně reflektuje dopravní a uživatelské potřeby cestujících prizmatem kraje a zda zadání povede k dílu respektující nebo synergicky rozvíjející urbanistické a enviromentální poměry v předmětném území.
4. připomínkování, oponentura studií a projektové dokumentace zadávané státem (SŽDC, MD), a to na infrastrukturní záměry na území kraje i mimo něj. Zaměřit se vedle kontroly splnění stanovených dopravních cílů také na enviromentální, urbanistické, funkční, architektonické a estetické vlastnosti (samozřejmě přiměřeně stupni dokumentace). Architektonicky odpovídající zasazení staveb do kontextu území, uživatelská přívětivost prostor pro cestující, dobře navržený infosystém, smyslová pohoda atp. jsou důležité pro kladné přijetí stavby u veřejnosti. Navíc optimální uspořádání přístupových a přestupních cest (minimalizace závlaků, ztracených spádů apod.) má i přímý dopad na efektivitu záměru.
5. obsluha dopravního modelu kraje: jeho využívání, údržba a rozvoj (případně i tvorba a aktualizace, byl-li by pořízen interně).
6. strategický rozvoj veřejné dopravy oddělený od každodenních úkonů v souvislosti s aktuální objednávkou, příprava vzdálenějších horizontů provozních konceptů a jejich koordinaci s dalšími činnostmi přípravy infrastrukturních opatření
7. začleňování nových záměrů (infrastrukturních opatření) do ÚPD
8. investorské zajištění realizace akcí, kde bude kraj investorem.

Ad 3: doporučuje se **připomínkování celé zadávací dokumentace**, tj. včetně kvalifikačních kritérií, protože to může mít vliv na kvalitu výsledného díla.

Ad 4: **je žádoucí prosazovat potřeby kraje i v záměrech, které neleží na jeho území, ale jeho zájmu se bytostně týkají** (příkladem za všechny je zájem Zlínského kraje na kvalitně připraveném úseku VRT RS 1 Praha – Brno pro spojení Zlínského kraje s Prahou a západem republiky).

V případě **nepřímých aktivit** ve vztahu k infrastrukturním opatřením investičním:

1. sledování aktivit EU a jejích orgánů, zejména Evropské komise, ohledně transevropské dopravní sítě TEN-T případně jiného konceptu páteřních evropských železničních spojení
2. sledování aktivit MD a SŽDC, které mohou mít dopad na zájmy kraje a opatření navržená touto Konceptí
3. sledování aktivit Slovenské republiky a jejích přilehlých krajů, zejména Trenčianského a Žilinského a Trnavského
4. prosazování přípravy, financování a realizace opatření z této Koncepce u všech relevantních úrovní veřejné správy, zejména EU a státu
5. vytváření partnerství s veřejnoprávními případně i soukromoprávními subjekty za účelem urychlení investorské přípravy – sdružené investice, výkupy pozemků apod.



8.3 Monitoring implementace

Pro sledování a vyhodnocování naplňování Koncepce se navrhuje použít indikátory běžně používané pro tento účel u strategických politik (například operačních programů strukturálních fondů EU).

8.3.1 Indikátory výstupů

Jedná se o indikátory, které hodnotí kvantitativní stránku. Jako takové jsou vhodné pro monitorování pokroku v implementaci Koncepce, samy o sobě však bez vazby na výsledky a dopady implementace nemají dostatečnou vypovídací hodnotu.

Výstupovými indikátory se bude měřit postup v důležitých krocích přípravy a realizace infrastrukturních opatření, konkrétně

1. počet opatření, pro které byla dokončena vyhledávací studie
2. počet opatření zanesených do ZUR a/nebo ÚP obce
3. počet opatření, pro které byla dokončena studie proveditelnosti
4. počet opatření, pro které bylo získáno územní rozhodnutí nebo územní souhlas
5. počet opatření, pro které bylo získáno stavební povolení nebo společné územní rozhodnutí a stavební povolení
6. počet zrealizovaných (postavených) opatření

S ohledem na různorodou povahu množiny opatření se jeví pro různé typy opatření sledovat jen výstupové indikátory pro některé z výše uvedených kroků. To shrnuje tabulka níže:

Typ opatření	a	b	c	d	e	f
	počet opatření, pro které byla dokončena vyhledávací studie	počet opatření zanesených do ZUR a/nebo ÚP obce	počet opatření, pro které byla dokončena studie proveditelnosti	počet opatření, pro které bylo získáno územní rozhodnutí nebo územní souhlas	počet opatření, pro které bylo získáno stavební povolení nebo společné územní rozhodnutí a stavební povolení	počet zrealizovaných (postavených) opatření
zvýšení zabezpečení přejezdu	ne	ne	ne	ne	spíše ne	ano
rekonstrukce výpravní budovy	ne	ne	ne	ne	ne	ne
zřízení nebo přesun železniční zastávky/přestupního terminálu	spíše ne	ano	spíše ano	ano	ano	ano
optimalizace trati	ne	spíše ne	ano	ano	ano	ano
novostavba/modernizace trati/spojky	ano	ano	ano	ano	ano	ano

Finálně se pro monitoring přípravy a realizace opatření navrhuje 15 výstupových indikátorů.

Zdroj dat pro monitoring:

- informace z vlastní činnosti Zlínského kraje
- plán investiční výstavby SŽDC/ MD (nyní rozpočet SFDI)



Dále se navrhují indikátory, které budou popisovat kvantitativní vývoj základních kvalitativních parametrů železniční sítě ČR na území Zlínského kraje (případně vhodně doplněné o přílehlající část sítě nebo pro Zlínský kraj jinak důležitou část železniční sítě):

7. délka tratí

8. délka 2 a více kolejných tratí

9. délka elektrizovaných tratí

V této skupině se tedy navrhují 3 další výstupové indikátory.

Zdroj dat pro monitoring:

- informace z vlastní činnosti Zlínského kraje
- prohlášení o dráze/ročenka SŽDC

Zvýšení využívání železnice spočívá i v jejím zkombinování s dopravou individuální, a to jak automobilovou, tak cyklistickou (případně dalšími lehkými dopravními prostředky). Proto podmínkou pro zapojení železnice je **parkovací kapacita pro automobily u železničních stanic a zastávek (P+R)** a **kapacita uložení jízdních kol (B+R)**.

Zdroj dat pro monitoring:

- investoři/provozovatelé parkovišť
- města a obce

8.3.2 Indikátory výsledků

Výsledkové indikátory zachycují bezprostřední efekty plynoucí z realizace opatření. Výstupové indikátory tedy kvantifikují produkt, výsledkové jeho využití.

Vnímaná cestovní doba má pro průběžné monitorování implementace Konceptce zcela zásadní důležitost v tom, že ve výsledku spojuje zkrácení jízdních dob infrastrukturními opatřeními, ale i zkrácení intervalu a přestupní doby dosažené provozními opatřeními.

Cestovní doba se navrhuje sledovat na podmnožině relací, na kterých je Konceptcí navrhováno vylepšení určitým opatřením. Vybrané relace jsou uvedeny zde:

- Zlín – Praha
- Zlín – Brno
- Zlín – Kroměříž
- Zlín – Žilina
- Brno – Otrokovice
- Otrokovice – Olomouc
- Zlín – Vizovice
- Zlín – Vsetín
- Vizovice – Vsetín
- Vsetín – Valašské Meziříčí
- Zlín – Otrokovice
- Otrokovice – Uherské Hradiště
- Zlín – Olomouc
- Zlín – Ostrava
- Vsetín – Slavičín



- Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí
- Vsetín – Olomouc
- Brno – Uherské Hradiště
- Uherské Hradiště – Slavičín město
- Moravský Písek – Uherské Hradiště
- Uherské Hradiště – Luhačovice
- Valašské Meziříčí – Hulín
- Zlín – Holešov

Zdroj dat:

- *jízdní řády*

8.3.3 Indikátory dopadů

Měřítek úspěchu rozvojového dokumentu kolejové dopravy je zvýšení zájmu o její využívání, případně zájmu o využívání veřejné dopravy jako takové (včetně dopravy autobusové a MHD).

Statistické údaje, které publikují ČSÚ nebo MD, se pro vyhodnocování podílu železniční dopravy nehodí, protože se jedná buď o globální (celostátní) hodnoty nebo naopak příliš detailní a zároveň neporovnatelné hodnoty.

Navrhuje se proto vyhodnocovat **přepavní výkon v železniční osobní dopravě** na území ZK určený v oskm jako součet součinů počtu cestujících v jednotlivých profilech násobených vzdálenostmi mezi příslušnými profily. Počty cestující se zjistí běžným sčítáním personálem ve vlacích.

Aby bylo možné provést porovnání trendu, bude se vyhodnocovat i **přepavní výkon v osobní automobilové dopravě**, určený analogicky podle počtu vozidel (resp. osob v nich) v jednotlivých profilech.

Zdroje dat:

- sčítání cestujících ve vlacích
- sčítání automobilové dopravy ŘSD, případně doplněné o sčítání na dalších komunikacích

V případě nákladní dopravy, kde je železniční doprava (s ohledem na svůj charakter) používána nejvíce pro přepravu na vzdálenosti delší než jednotky stovek kilometrů, není její vyhodnocování v kontextu Zlínského kraje jednoduché, ani zcela účelné²⁷.

Ačkoliv z hlediska primárních cílů Koncepce je zvýšení zabezpečení železničních přejezdů nástrojem k zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob a snížení energetické náročnosti železniční dopravy, je pochopitelně významným přínosem také pro zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti silniční a železniční dopravy. Z tohoto důvodu navrhuje jako další dopadový indikátor (**pokles**) počtu nehod a **pokles počtu obětí nehod na železničních přejezdech**. V této souvislosti je vhodné zmínit, že je žádoucí, aby složky IZS zasahovaly a vyšetřovaly tyto události rychle (prioritně), aby obnovení provozu po mimořádné události na přejezdu nastalo co nejdříve.

²⁷ a mělo by být rolí ústředních orgánů státu, primárně MD, zejména s ohledem na síťový charakter problému. Nicméně MD ve svojí Koncepti nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030 definovalo tyto toliko globální indikátory: Počet tras nákladních vlaků alokovaných v rámci C-OSS (RFC One-stop-shop) za rok.; Podíl přepravního výkonu v železniční nákladní dopravě na celkovém objemu nákladní dopravy u přeprav nad 300 km; Počet nákladních koridorů dle nařízení 913/2010/EU



Navrhuje se, aby ve Strategii BESIP Zlínského kraje se nehody na železničních přejezdech sledovaly jako samostatná Prioritní oblast²⁸, protože jednak při těchto nehodách dochází většinou k úmrtím nebo těžkým zraněním, ale zároveň vedou tyto nehody na ohrožení velkého počtu osob cestujících ve vlaku, který důsledkem střetu může vykolejit. Společenská nebezpečnost těchto nehod je tedy velmi vysoká.

Přehled navržených indikátorů je v příloze č. 12 – Sada indikátorů

8.4 Závěr implementační části

Implementační část navrhla několik nástrojů pro realizaci Konceptů navržených opatření, resp. jejich prosazování u ostatních subjektů veřejné správy. Systém indikátorů poslouží k sledování a vyhodnocování, jak je Koncepce naplňována. Perioda vyhodnocování implementace Koncepce se navrhuje 5 let.

Nad rámec navržených opatření Zpracovatel poskytuje Zadavateli některé další náměty, které mohou podpořit rozvoj veřejné dopravy nad rámec navržených opatření. Jedná se o myšlenky podporující další rozvoj veřejné dopravy jako **bezešvého systému**.

Definovat **standards terminálů** veřejné dopravy včetně železničních stanic a zastávek

Zavést po švýcarském vzoru **jednotný krajský tarif**, který bude kromě regionální a dálkové dopravy zahrnovat i MHD, a který bude nabízet možnost jízdenek typu "HalbTax"²⁹, tj. 50 % jízdného a další, které zatím státní tarif neplánuje. Dále zavést po vzoru "SwissPass" **předplatné kombinující jízdenku na veřejnou dopravu a vstupenku na turistické a další volnočasové cíle**. Rychlou rešerší jsme zjistili, že o celokrajské turistické kartě se v minulosti již uvažovalo; dovolíme si podotknout, že propojení s jízdenkou na veřejnou dopravě je klíčové.

Vytvořit koncepci **Jednotného informačního a navigačního systému** pro cestující na železnici, v regionálních autobusech, MHD, ale i pro pěší navigaci ve městech se zvláštním důrazem na propagaci turistických cílů kraje.

²⁸ <https://www.kr-zlinsky.cz/docs/clanky/dokumenty/5477/p01-strategie-besip-zk-1-cast.pdf>, str. 52

²⁹ <http://www.efektivnidoprava.info/tarifni-integrace/>



9 Přílohy

Příloha č. 0 – Mapa – Kolejová doprava ve ZK (0_-_Mapa.pdf) – pouze elektronicky

Příloha č. 1 – Přehledná situace návrhů ZK (1_-_Prehledna_situace.pdf)

Příloha č. 2 – Schéma linkového vedení pro horizonty I., II., III. (2-I_-_Linky_-_HOR_I.xlsx, 2-II_-_Linky_-_HOR_II.xlsx, 2-III_-_Linky_-_HOR_III.xlsx)

Příloha č. 3 – Schéma železniční sítě – stávající stav (3_-_Schema_-_stavajici.pdf)

Příloha č. 4 – Schéma železniční sítě – stávající stav a předpokládané stavby (4_-_Schema_-_predpoklad.pdf)

Příloha č. 5 – Schéma železniční sítě – HORIZONT II (5_-_Schema_HOR_II.pdf)

Příloha č. 6 – Schéma železniční sítě – HORIZONT III (6_-_Schema_HOR_III.pdf)

Příloha č. 7 – Návrh změny sítě stanic a zastávek (7_-_Zmena_stanic_a_zast.docx)

Příloha č. 8 – Karty tratí (8_-_Karty_trati.xlsx) – pouze elektronicky

Příloha č. 9 – Problémy a opatření (9_-_Problemy_a_opatreni.xlsx) – pouze elektronicky

Příloha č. 10 – Elektrizace, optimalizace, modernizace a novostavby tratí (10_-_Moder_a_novostavby.docx)

Příloha č. 11 – Tabulka jízdních dob a intervalů (11_-_Jizd_doby_a_intervaly.xlsx) – pouze elektronicky

Příloha č. 12 – Sada indikátorů (12_-_Sada_indikatoru.xlsx) – pouze elektronicky

Příloha č. 13 – Detailní situace (složka 13_-_Detailni_situace)

Příloha č. 14 – Opuštěné varianty (složka 14_-_Opustene_var)

Příloha č. 15 – GIS data (složka 15 - GIS data) – pouze elektronicky

Všechna geodata jsou uložena ve formátu ESRI geodatabase *.gdb a jsou v souřadnicovém systému S-JTSK Křovák East North (EPSG: 5514).

- **Novostavby tratí**

Feature class: Geodata.gdb/Novostavby

Atributy:

- Opatreni – Číslo opatření
- Nazev – Název stavby
- Elektrizace – Údaje o elektrizaci tratě
- Horizont – Návrhový horizont
- Elektrizace – Železnice je elektrizována
- Tunel – Trasa vede v tunelu

Zdroj: PRO CEDOP s.r.o.



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Zlínský kraj



Strategické dokumenty Zlínského kraje

CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343



10 Glosář

Poznámka: Vysvětlení uvedených pojmů je přizpůsobeno potřebám Koncepce a jejího použití a není proto provedeno nejobecnějším způsobem. Použitý jazyk definic je přizpůsoben širšímu okruhu čtenářů než jen odborníků na železniční dopravu.

D	dálková doprava	Doprava zajišťující spojení jednotlivých regionů a rozvojových oblastí mezinárodního významu (Praha, Brno, Ostrava, zahraniční aglomerace...)
	dopravna	Část železniční infrastruktury určená pro řízení sledu (pořadí) jízdy vlaků. Příkladem dopraven jsou železniční stanice, výhybny nebo hradla
	dráha	Podle českého zákona o drahách cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Vedle dráhy železniční existují dráhy tramvajové, trolejbusové, lanové a další
	dráha železniční	Kategorie podle českého zákon o drahách, která se dále dělí na několik podkategorií jako celostátní, regionální, místní, vlečka a další.
G	geometrické parametry koleje	Geometrické a konstrukční parametry koleje a její prostorové umístění, které mají vliv na jízdní vlastnosti vlaku, zejména na traťovou rychlost
	grafikon vlakové dopravy	Ucelený popis provozu na železnici plánovaného pro určité období, někdy také grafické znázornění pohybu vlaků v čase po trati
I	Integrální (též integrovaný) taktový jízdní řád	Nabídka dopravních služeb pro cestující, která je rozprostřena po celém obsluhovaném území rovnoměrně po celý den od 6 do 22 hodin. Principem jsou pravidelná spojení každou půlhodinu či hodinu ve stále stejném linkovém uspořádání, a navíc jsou zajištěny přípojné vazby v klíčových uzlech do všech směrů. Aby tento systém fungoval, musí být zkrácena jízdní doba vlaků mezi uzly na necelou hodinu, případně půlhodinu. Toho lze dosáhnout kombinací stavebních úprav na infrastruktuře a nasazením dynamičtějších vozidel
	integrovaný dopravní systém	Systém veřejné dopravy umožňující cestujícím využívat různé dopravní prostředky různých dopravců v širším území (přesahujícím často rámec města, kraje apod.). Existuje více různých úrovní nebo typů integrace. Charakteristická je možnost používat jednu jízdenku (jeden tarif)
K	kolejová doprava	Doprava na dráze železniční, městských drahách (tramvaj, metro apod.) a lanových, které využívají koleje
	kolizní vlakové cesty	Dvě nebo víc vlakových cest, které nemohou být připraveny (v železniční terminologii „postaveny“) současně, protože mají společnou část a není po nich možná bezpečná jízda vlaků současně
M	meziregionální doprava	Doprava na delší vzdálenosti přesahující regionální dopravu, ale nedosahující dálkové dopravy; běžně se pracuje s představou mezikrajské relace, která nespadá do dálkové kategorie
	městská hromadná doprava	Vedle běžných dopravních prostředků jako autobus, trolejbus, tramvaj, metro do ní patří i vlaky, lanovky a další druhy dopravy, které jsou využívány pro cesty po městech
	modernizace (trati)	Pojem zavedený SŽDC pro vyšší míru zlepšení parametrů trati jako výrazné zvýšení traťové rychlosti (zpravidla pomocí přeložek), zvýšení počtu kolejí trati apod.
N	nákresný jízdní řád	Grafické znázornění železničního provozu – grafická podoba jízdního řádu



O	obrat (soupravy)	Manipulace prováděné s vlakem po dojezdu do koncové stanice za účelem jeho přípravy pro jízdu opačným směrem, typicky odpojení lokomotivy a její připojení na druhý konec soupravy. Rychlý obrat soupravy je možný u tzv. jednotek vybavených stanovištěm strojvůdce na obou stranách
	oběh (vozidla)	Přiřazení vozidla (lokomotivy, vozu nebo jednotky) na konkrétní vlaky včetně soupravových vlaků
	optimalizace (trati)	Pojem zavedený SŽDC pro nižší míru zlepšení parametrů trati, než je modernizace, zpravidla menší zvýšení traťové rychlosti ve stávající stopě trati (bez přeložek), další zlepšení parametrů se týká únosnosti tratě, zabezpečovacího zařízení apod.
P	parkoviště „Zaparkuj a jed“ (P+R)	Parkoviště, které je navrženo jako součást kombinované dopravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou dopravu. Buduje se v blízkosti železničních stanic, stanic metra a jiných zastávek veřejné dopravy, které jsou obsluhovány linkou s (relativně) krátkým intervalem s cílem nabídnout uživatelům automobilu konkurenceschopnou jízdu veřejnou dopravu bez zdržení v dopravní zácpě a zdržení z titulu hledání parkovacího místa ve městě. Zřizování parkovišť P+R je důležitým nástrojem podpory veřejné dopravy a integrovaných dopravních systémů ³⁰
	Politika územního rozvoje	Politika územního rozvoje určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů
	provozní spolehlivost	Odolnost systému, zde grafikonu vlakové dopravy vůči jeho narušování. Jedná se zejména o schopnost tlumit přenášení zpoždění mezi vlaky, které nastává při přípojových vazbách, obratech souprav apod.
	přípojná vazba, přípoj	Plánovaná a do určité míry garantovaná možnost přestupu z jednoho spoje veřejné dopravy na druhý
	přejezdové zabezpečovací zařízení	Zabezpečovací zařízení, které zvyšuje bezpečnost dopravy v místě úrovněvého křížení železniční trati se silnicí nebo polní cestou. Jeho částí je světelné zařízení, dále případně zvukové a mechanické (závory)
	regionální doprava	Doprava uskutečňovaná na krátké vzdálenosti, například dojíždka z okolí většího města do tohoto města, typicky dojíždka na vzdálenost menší než velikost kraje
R	Rychlá spojení (RS)	Pojem používaný v souvislosti s přípravou vysokorychlostních tratí v ČR, který má nejen infrastrukturní rozměr, ale řeší i provozní otázky a další. Zkratkou RS a číslem od jedné do pěti jsou pak označovány některé z uvažovaných vysokorychlostních tratí
	síť TEN-T	Evropskou legislativou (Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 o síti TEN-T) definovaná síť spojení pro silniční, železniční, vodní a leteckou dopravu na území EU. Tato síť se z hlediska horizontu realizace (etapizace) dělí na vrstvy hlavní (do roku 2030) a globální (do roku 2050). Dalším dělením jsou vrstvy osobní a nákladní dopravy
S	síťová grafika	Též označovaná jako mapa taktových linek, je grafickým zobrazením koncepce linek taktového (či intervalového) jízdního řádu v určitém území, dopravním nebo provozním celku. Zobrazuje především provozní a

³⁰ Zdroj: Švýcarská veřejná doprava. Dokumentární film. DVD. Centrum pro efektivní dopravu, z.s. 2014



		přepravní provázanost jednotlivých linek v přestupních uzlech a jejich obslužnou funkci v území (počet zastavení). Síťová grafika vznikla kombinací plánů sítě, jak se obvykle používají v městské a regionální dopravě, a jízdního řádu, jak je používán v grafikonu vlakové dopravy. Zatímco první zobrazuje průběh linek a částečně intervalů v celé síti, druhá oblast podrobně popisuje časový plán provozu na části sítě (většinou jediné trati). Síťová grafika doplňuje do dvojrozměrného plánu sítě třetí rozměr – čas ³¹
	souběh (spojů, linek)	Časová i místní konkurence ve veřejné dopravě, kdy existují dvě linky, například železniční a autobusová, které plní stejnou nebo velmi podobnou přepravní funkci (jejich cílové skupiny cestujících jsou shodné nebo se většinou překrývají)
	soupravový vlak	Vlak zajišťující přepravu osobních vozů bez cestujících například do zařízení provozní údržby nebo do jiné stanice, kde budou nasazeny na vlak tam začínající jízdu
	studie proveditelnosti	Dokument, který posuzuje zejména technickou, environmentální a finančně-ekonomickou proveditelnost určitého investičního záměru (zde železniční infrastruktury)
	stupeň obsazení	Poměr celkového času obsazení železniční trati (nebo konkrétního prvku infrastruktury) vlakovou dopravou k času provozu trati, sníženého o celkový čas údržby
	světelné zařízení	Část přejezdového zabezpečovacího zařízení, která blikajícími červenými světly upozorňuje účastníky silničního provozu na to, že se k přejezdu blíží vlak, případně dále na to, že je přejezdové zařízení v pořádku a k přejezdu se neblíží vlak
	SWOT analýza	SWOT analýza je univerzální analytická technika zaměřená na zhodnocení vnitřních a vnějších faktorů ovlivňujících úspěšnost organizace nebo nějakého konkrétního záměru (například nového produktu či služby). Nejčastěji je SWOT analýza používána jako situační analýza v rámci strategického řízení.
T	trakce	Způsob pohonu vlaků; v současnosti nejrozšířenější elektrická využívající přenos elektrického proudu z tratě prostřednictvím troleje na vozidlo s elektrickými motory (též označovaná jako závislá trakce) nebo motorová využívající spalovací motor, nejčastěji naftový (též nezávislá trakce)
	traťová rychlost	Maximální rychlost daná zejména stavebně-technickými parametry (oblouky, sklony, typem zabezpečovacího zařízení), kterou vlak může v určitém úseku trati jet. Rychlost vlaku je dále omezena například jízdním řádem, konstrukční rychlostí vozidel vlaku nebo rychlostí dovolenou Zabezpečovacím zařízením podle konkrétní vlakové cesty
	traťové zabezpečovací zařízení	Část zabezpečovacího zařízení zajišťující bezpečnou jízdu vlaků mezi železničními stanicemi
	trvalé omezení rychlosti	Snížení traťové rychlosti často na velmi krátkém úseku trati. Příčinou může být nevyhovující (zhoršující se) stav trati, oblouky různých poloměrů nebo s různým převýšením nebo stupeň zabezpečení a rozhledové poměry na železničním přejezdu

³¹ Zdroj: Technologie dopravy a logistika – Návod na tvorbu síťové grafiky, dostupné on-line <http://zolotarev.fd.cvut.cz/tedl> (zjednodušeně)



U	uzel (sítě)	V kontextu železniční infrastruktury místo styku dvou nebo více železničních tratí. V provozním kontextu (například v rámci síťové grafiky) místo možného přestupu nebo přímo přípojné vazby mezi 2 nebo více linkami
V	varianta bez projektu	Varianta stavu (zde infrastruktury) v případě nerealizace investice posuzované studií proveditelnosti. Využívá se při hodnocení ekonomické efektivity (CBA) pro stanovení rozdílu finančních toků ve scénáři s projektem a bez něho. Typicky se jedná o stanovení změn, které se na současném stavu musejí odehrát, aby mohl sloužit i bez modernizační akce (např. obnova zařízení)
	vlaková cesta	Úsek koleje v dopravně s kolejovým rozvětvením určený pro jízdu vlaku
	vrstva (dopravní obsluhy)	Typ linky nebo linek, který má určitou roli v dopravní obsluze, např. které relace (cesty) má zajišťovat, z toho se pak odvozuje např. zastavovací politika. Příkladem trojvrstvé obsluhy na železniční trati může být osobní vlak v blízkosti velkého města zastavující ve většině zastávek (první vrstva), dále pak spěšný vlak/častěji zastavující rychlík zajišťující rychlou regionální a meziregionální dopravu (druhá vrstva) a konečně expres zastavující jen v největších sídlech, případně jiných místech jako jsou uzly (třetí vrstva)
	vysokorychlostní trať	Nová železniční trať určená pro provoz vlaků rychlostí 250 km/h (současným standardem jsou tratě na rychlost 350 km/h), případně trať modernizovaná pro rychlost 200 km/h a vyšší
	výhybna	Dopravná s kolejovým rozvětvením, která neslouží jako přepravní bod sítě (není určena k nástupu a výstupu cestujících, v minulosti také k nakládce a vykládce přepravovaného zboží)
Z	zabezpečovací zařízení	Soubor technických prostředků instalovaných na železniční infrastrukturu a ve vlaku, který zajišťuje bezpečný provoz vlaků na trati. Rozlišují se tři kategorie těchto zařízení na základě míry eliminace lidského faktoru a automatizace jejich činnosti. Podle místa nasazení/účelu může být staniční (v železniční stanici), traťové (mezi stanicemi) a vlakové (mobilní část na vlaku). Další možné dělení je podle použité technologie (technické realizace)
	zásady územního rozvoje	Dokument definovaný českým stavebním zákonem, který stanovuje způsob využití území (půdy) na území kraje. Z hlediska zájmů dopravy je důležitá jeho role ve stanovení koridorů nadmístního významu tedy tras dopravní infrastruktury
	zastávka	Místo pro nástup a/nebo výstup cestujících. Zahrnuje autobusové zastávky, zastávky městské hromadné dopravy a železniční stanice a železniční zastávky
Ž	železniční stanice	Dopravná s kolejovým rozvětvením vybavená službami pro cestující, popř. také pro nákladní dopravu
	železniční zastávka	Místo pro výstup a nástup cestujících na trati, které není dopravnou, popř. se nachází v obvodu železniční stanice/dopravní mimo její kolejové rozvětvení



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Zlínský kraj



Strategické dokumenty Zlínského kraje

CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Zlínský kraj



Strategické dokumenty Zlínského kraje

CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343