

Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje Analytická část

Zadavatel

Zlínský kraj
Třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Zhotovitelé

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

V Praze dne 31. července 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



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

Autorský tým:

Ing. Tomáš Záruba (vedoucí)

Mgr. Michal Kowalski (zástupce vedoucího)

David Mikel

Ing. Alena Janská

Bc. Michaela Šaffová

Ing. Petr Šlegr

et al

Obsah

Seznam zkratk	7
Glosář	8
Seznam stávajících železničních tratí na území ZK	15
Seznam stávajících železničních linek na území ZK	16
1. Definice cílů Koncepce a úvod do řešené problematiky	19
2. Analytická část + SWOT analýza	21
2.1. Úvod	21
2.2. Metodika analytické části	22
2.3. Výchozí stav a koncepční dokumenty	27
2.4. Dopravní charakteristika	28
2.4.1. Železniční síť	28
2.4.2. Silniční síť	30
2.4.3. Dojíždka do zaměstnání a do škol ve Zlínském kraji	30
2.5. Zhodnocení dokumentu Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji – dopravní koncepce a strategie kraje pro kolejovou dopravu	35
2.6. Plán dopravní obslužnosti ZK 2018+	36
2.6.1. Vyjíždka a dopravní chování obyvatel na úrovni ORP	37
2.6.2. Analýza železničních tratí a linek	38
2.6.3. Vyhodnocení přepravních potřeb – SWOT analýza z Plánu dopravní obslužnosti 2018+	41
2.7. Současný stav tratí ve Zlínském kraji	42
2.7.1. Stav tratí krátkým komentářem	43
2.7.2. Popis kritických úseků na tratích	46
2.8. Analýza připravovaných stavebních záměrů	48
2.8.1. Železniční stavby	48
2.8.2. Silniční stavby	49
2.9. Popis současného provozního stavu a síťová grafika linek	50
2.10. Vyhodnocení přípojných vazeb	51
2.10.1. Vyhodnocení přípojných vazeb v uzlech	53
2.11. Analýza souběhů s autobusy	55
2.12. Nalezení chybějících spojení	56

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

2.12.1.	Chybějící linky	56
2.12.2.	Chybějící tratě.....	56
2.13.	Rozmístění stanic a zastávek	61
2.14.	Analýza provozní spolehlivosti	64
2.14.1.	Přenos zpoždění.....	64
2.14.2.	Vznik zpoždění	80
2.15.	Analýza provozní efektivity.....	85
2.15.1.	Nestihnuté obraty.....	85
2.15.2.	Neefektivní oběh	86
2.15.3.	Nevyužití elektrické trakce	87
2.15.4.	Absence elektrizace	88
2.15.5.	Nízká energetická efektivita vozidel	89
2.16.	Shrnutí a seskupení problémů.....	90
2.16.1.	Provozní problémy.....	90
2.16.2.	Problémy infrastrukturní – rychlostní	92
2.16.3.	Problémy infrastrukturní – kapacitní.....	93
2.16.4.	Problémy infrastrukturní – obecné	94
2.17.	Prověření rozvojových příležitostí	95
2.18.	SWOT analýza Analytické části Koncepce	102
2.19.	Závěr analytické části.....	103
Přílohy.....		105

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

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...)
	dopravná	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

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

	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 ¹

¹ Zdroj: Švýcarská veřejná doprava. Dokumentární film. DVD. Centrum pro efektivní dopravu, z.s. 2014

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

	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 úrovňového křížení železniční trati se silnicí nebo polní cestou. Jeho částí je světelné zařízení, dále případně zvukové a mechanické (závory)
R	regionální doprava	doprava uskutečňována na krátké vzdálenosti, například dojíždka z okolí většího města do tohoto města, typicky dojíždka na vzdálenost menší než velikost kraje
	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
S	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
	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 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

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

		časový plán provozu na části sítě (většinou jediné trati). Síťová grafika doplňuje do dvojrozměrného plánu sítě třetí rozměr – čas ²
	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

² Zdroj: Technologie dopravy a logistika – Návod na tvorbu síťové grafiky, dostupné on-line <http://zolotarev.fd.cvut.cz/tedl> (zjednodušeně)

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

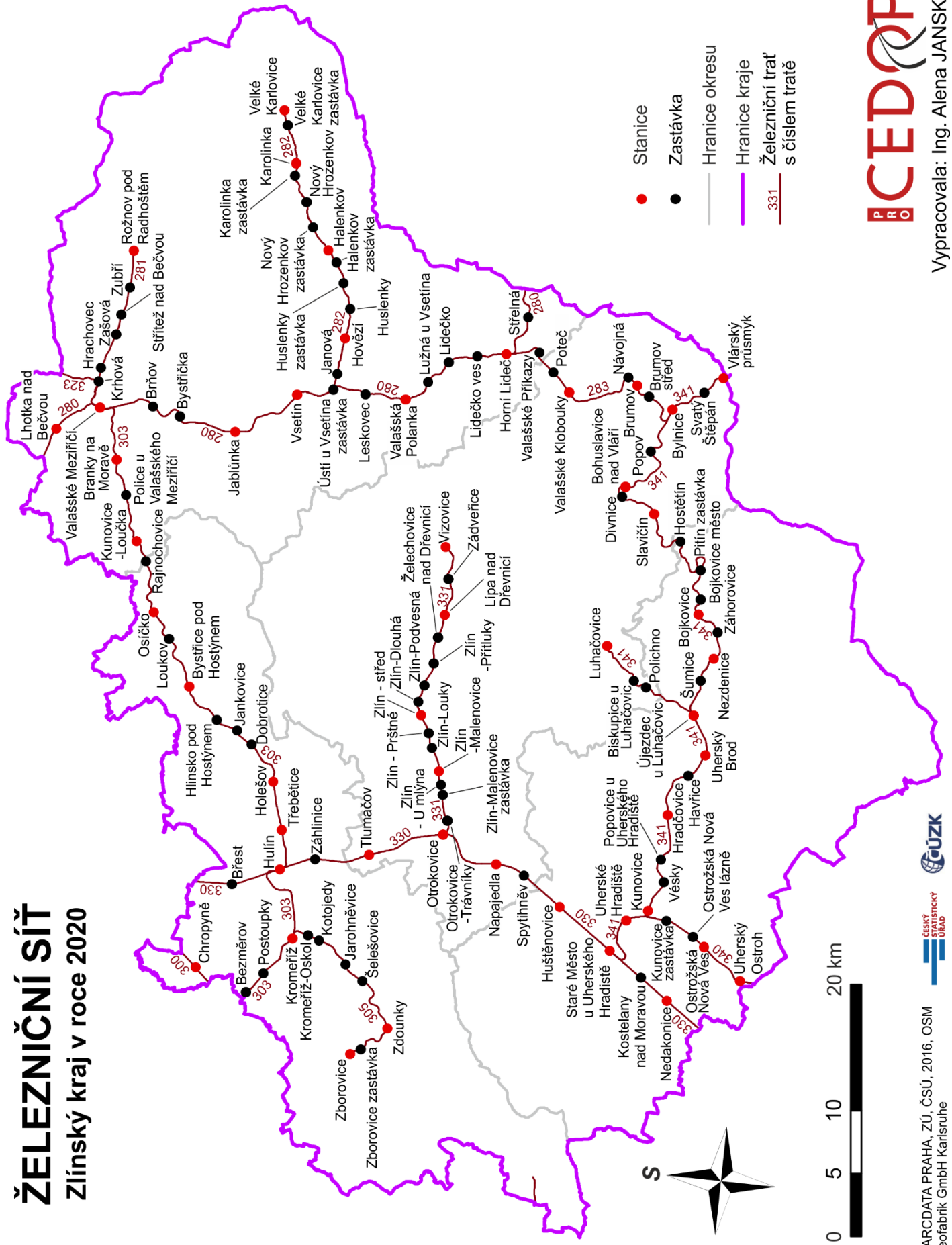
		zabezpečovacím zařízením podle konkrétní vlakové cesty
	traťové zabezpečovací zařízení	část zabezpečovacího zařízení zajišťující bezpečnou jízdu vlaků mezi železničními stanicemi
	trvalé omezení rychlosti	snížení traťové rychlosti často na velmi krátkém úseku trati. Příčinou může být nevyhovující (zhoršující se) stav trati, oblouky různých poloměrů nebo s různým převýšením nebo stupeň zabezpečení a rozhledové poměry na železničním přejezdu
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 přípojně 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 infrastruktuře a ve vlaku, který zajišťuje bezpečný provoz vlaků na trati. Rozlišují se tři

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

		<p>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)</p>
	<p>zásady územního rozvoje</p>	<p>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</p>
	<p>zastávka</p>	<p>místo pro nástup a/nebo výstup cestujících. Zahrnuje autobusové zastávky, zastávky městské hromadné dopravy a železniční stanice a železniční zastávky</p>
<p>Ž</p>	<p>železniční stanice</p>	<p>dopravná s kolejovým rozvětvením vybavená službami pro cestující, popř. také pro nákladní dopravu</p>
	<p>železniční zastávka</p>	<p>místo pro výstup a nástup cestujících na trati, které není dopravnou, popř. se nachází v obvodu železniční stanice/dopravní mimo její kolejové rozvětvení</p>

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ

Zlínský kraj v roce 2020



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

Seznam stávajících železničních tratí na území ZK

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

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

Seznam stávajících železničních linek na území ZK

Označení linky	Segment	Relace	Čísla 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)

Seznam obrázků

Obrázek 1: Zlínský kraj.....	21
Obrázek 2: žst. Luhačovice	29
Obrázek 3: Rozdělení vyjíždějících obyvatel dle zvoleného dopravního prostředku v ORP Zlínského kraje.....	37
Obrázek 4: Vyjíždějící obyvatelé v ORP Zlínského kraje dle času stráveného vyjížděním (v min)	37
Obrázek 5: žst. Vizovice	45
Obrázek 6: Ukázka řešení síťové grafiky	51
Obrázek 7: Ústí u Vsetína	63
Obrázek 8: žst. Kunovice	79
Obrázek 9: žst. Uherský Brod	88

Seznam tabulek

Tabulka 1: Parametry železniční sítě	29
Tabulka 2: Dojíždka do zaměstnání – dojíždka obyvatelstva mezi ORP	32
Tabulka 3: Dojíždka do škol – dojíždka obyvatelstva mezi ORP	34
Tabulka 4: Počty vlaků osobní dopravy dle kategorií na jednotlivých tratích ve Zlínském kraji	40
Tabulka 5: Současný stav tratí ve Zlínském kraji	43
Tabulka 6: Ukázka vyhodnocené přestupní vazby	52
Tabulka 7: Shrnutí omezení či zrušení současných autobusových linek	55
Tabulka 8: Tabulky analýzy konkurenceschopnosti na stávajících tratích	57
Tabulka 9: Tabulky analýzy konkurenceschopnosti na tratích po velké modernizaci	59
Tabulka 10: Tabulky analýzy konkurenceschopnosti na tratích po novostavbě trati	60
Tabulka 11: Ukázka analýzy rozmístění stanic a zastávek: Zastávka Brňov, 31 km, trať 280 ..	62
Tabulka 12: Bodové ohodnocení zastávek	62
Tabulka 13: Úseky s pravidelným křížováním a případná záložní místa křížování, která je možno využít při zpoždění	77
Tabulka 14: Problematika kolizního uspořádání stanic	79
Tabulka 15: Doba obratu soupravy – nevyhovující linky	80
Tabulka 16: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje – žst. Lhotka nad Bečvou (směr od Hranic na Moravě)	81
Tabulka 17: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje – zast. Střelná (směr ze Slovenska)	81
Tabulka 18: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje – zast. Nedakonice (směr od Břeclavi)	81
Tabulka 19: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje – zast. Břest (směr od Přerova)	82
Tabulka 20: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje – zast. Nedakonice (směr od Břeclavi)	82
Tabulka 21: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje – zast. Břest (směr od Přerova)	82
Tabulka 22: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje – zast. Břest (směr od Přerova)	83
Tabulka 23: Statistika zabezpečení přejezdů	84
Tabulka 24: Problematické přejezdy bez závor nebo s vysokým dopravním zatížením	85
Tabulka 25: Nestihnuté obraty souprav	86
Tabulka 26: Nízká energetická efektivita vozidel	89
Tabulka 27: Potřebnost nové infrastruktury pro zavedení nových / optimalizaci stávajících linek	100
Tabulka 28: Potřebnost nové infrastruktury pro zavedení nových / optimalizaci stávajících linek	101
Tabulka 29: Očekávané jízdní doby a intervaly vybraných spojení po modernizované síti (včetně VRT)	102
Tabulka 30: Seskupení problémů	104

1. Definice cílů Koncepce a úvod do řešené problematiky

Plánování železniční dopravní infrastruktury v České republice bylo v minulých dekádách ve znamení společensky a politicky přijímaného útlumu železniční dopravy nebo později jen jejího mírného růstu. Tento stav odpovídal paradigmatu „silniční infrastruktura se buduje, železniční optimalizuje³“. Výsledky i dílčích modernizačních počinů (modernizace tzv. tranzitních koridorů), částečná obnova železničního vozového parku a zavádění integrovaných dopravních systémů vedly k nadočekávanému růstu cestujících. To, spolu se společenskou diskusí o potřebnosti výstavby vysokorychlostních (tj. nových) tratí v České republice a informací o příkladech dobré praxe ze zahraničí včetně dopravní politiky Evropské komise a Evropské unie jako celku (např. schválení nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 o síti TEN-T), vedlo k postupnému přehodnocení přístupu k plánování investic do železniční infrastruktury.

Stávající schválené koncepční dokumenty jsou však poplatné výše popsanému paradigmatu, ať už se jedná o dokumenty celostátní nebo regionální krajské. Na celostátní úrovni se jedná o dokument Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. Ten je pokračovatelem řady sektorových dokumentů jako GEPARDI – Generální plán dopravní infrastruktury nebo HVDI – Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury z první dekády 21. století. Pro ně byl společný přístup, který spočíval spíše v systémovém zdůvodnění jednotlivých infrastrukturních investic (často navržených dlouho před vznikem koncepce) než ve formulaci systémových potřeb a jejich (systémového) vyřešení. Na krajské úrovni je pro železnici výchozí dokument Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji – dopravní koncepce a strategie kraje pro kolejovou dopravu (dále jen „Koncepce z roku 2004“). I bez hlubší diskuse tohoto dokumentu lze konstatovat, že jeho východiska jsou poplatná době, kdy vznikal.

Další důležitou změnou byla v roce 2005 provedená regionalizace objednávky dopravy v závazku veřejné služby a otevření trhu v osobní dopravě. Role kraje byla posílena také novelou zákona o Správě železniční dopravní cesty⁴ z roku 2008, která umožnila objednateli dopravy promlouvat do přípravy investičních počinů na příslušné části železniční sítě. Vliv regionální samosprávy na budoucí podobu železničního provozu je i prostřednictvím stanovování požadavků na parametry železničních vozidel, čímž lze vytvářet předpoklady pro pozdější efektivní využití (budoucí) infrastruktury.

Popsaný vývoj v kompetencích uvedených aktérů představuje posun k propojení dopravního a územního plánování, které je důležité pro udržitelný vývoj území. Zároveň s ohledem na dominantní roli fondů Evropské unie ve financování investic do železnice je krajský objednatel důležitým partnerem státu (SŽDC a Ministerstva dopravy) z titulu zajištění budoucí udržitelnosti evropských projektů. Role samosprávy nemusí však být jen připomínková, může být i iniciační. Případně může být kraj sám i investorem staveb železniční infrastruktury – příklady nalezneme v oblasti železničních zastávek.

Výše uvedené změny legislativní a organizační spolu s celou řadou změn v technické oblasti (koncepční dokumenty technického charakteru, parametry připravovaných staveb atp.) a provozní oblasti (např. efektivnější provozní postupy dopravců) jsou důvodem pro aktualizaci

³ *Ve starších učebnicích dopravního projektování z minulého století lze najít formulace typu „Železniční síť je dobudována...“*

⁴ *Zákon č. 179/2008 Sb.*

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

základního koncepčního dokumentu kraje věnovaného kolejové dopravě (dále jen „Konceptce“).

Konceptce je genderově neutrální, a proto nemá dopad na rovnost mužů a žen. Navíc nabízí mobilitu všem skupinám obyvatelstva včetně osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, pro které může být komplikované řídit automobil.

Konceptce by měla svému pořizovateli odpovědět tyto otázky:

Otázka 1:

Jaká má být role železnice ve veřejné dopravě Zlínského kraje (dále jen kraj)? Jaké mají být kvalitativní parametry obsluhy železniční dopravou?

Otázka 2:

Které přepravní vztahy týkající se kraje by dle odpovědi na Otázku 1 měly být řešené železnicí, ale zatím tomu tak není? Jakými rozvojovými záměry by mělo být umožněno, aby je železnice uspokojovala?

Otázka 3:

Jakou měrou rozvojové záměry ministerstva dopravy a SŽDC plní roli železnice dle odpovědi na Otázku 1?

Otázka 4:

Jaké nové rozvojové záměry má na ministerstvu dopravy a SŽDC kraj požadovat? Případně jaké má sám připravovat?

Otázka 5:

Jak má být změněn Plán dopravní obslužnosti ZK 2018+ a jak plán dálkových linek objednávaných MD?

Otázka 6:

Má být změněna kategorie, vlastník nebo provozovatel některé dráhy na území kraje?

Otázka 7:

Jsou současné zdroje financování podle sektorových dokumentů MD pro rozvojové záměry dostatečné? Je možné využít jiné nebo stávající navýšit?

Otázka 8:

Jakými dalšími opatřeními (např. provozními, tarifními ad.) v gesci kraje lze přispět k rozvoji železnice (naplňování role železnice dle Otázky 1)?

Otázka 9:

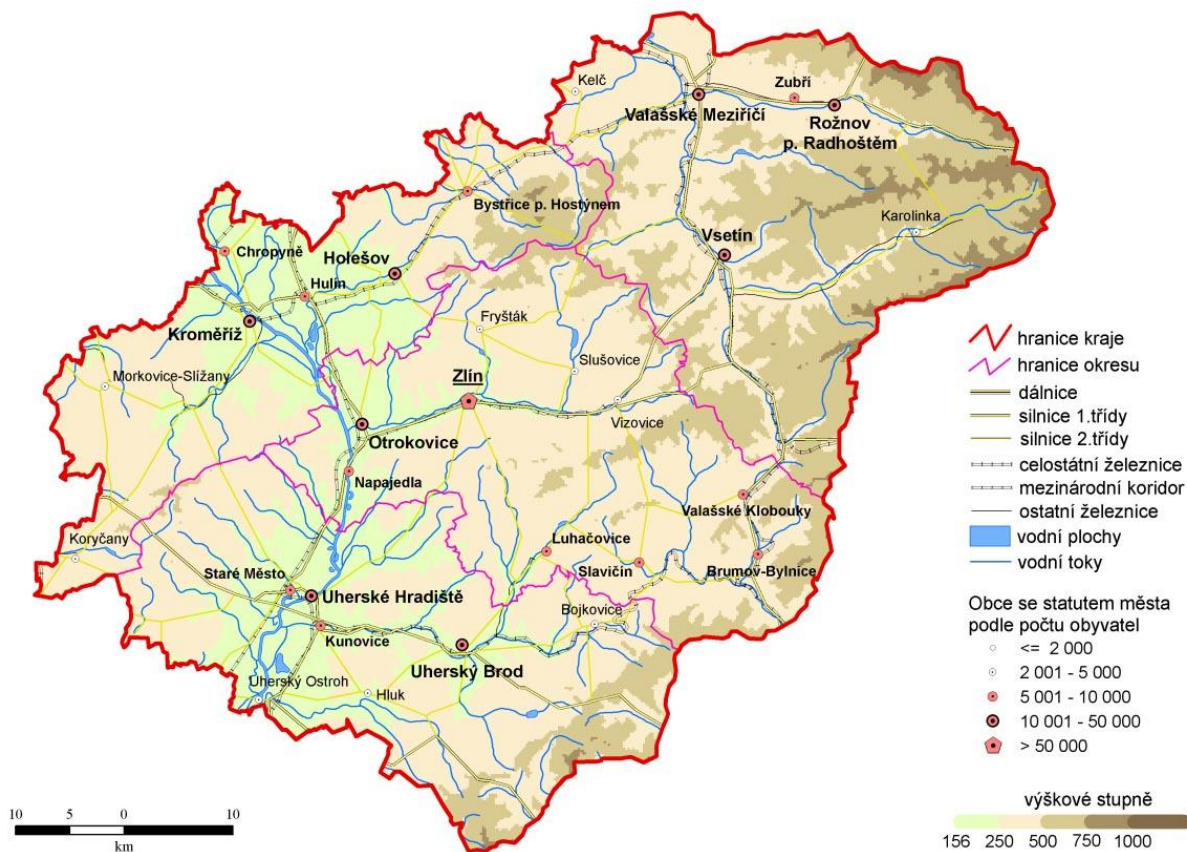
Jakými dalšími opatřeními mimo gesci kraji lze urychlit realizaci rozvojových záměrů?

Konceptce bude pro kraj představovat základní dokument definující cílovou podobu železniční infrastruktury v definovaném časovém horizontu na území kraje i mimo něj, je-li to pro dopravní zájmy kraje relevantní. Konceptce zároveň doporučí systémová neinfrastrukturní opatření.

Materiál zároveň podpoří argumentaci při prosazování nových nebo úpravách stávajících rozvojových záměrů.

2. Analytická část + SWOT analýza

2.1. Úvod



Obrázek 1: Zlínský kraj

Zdroj: Inovační portál Zlínského kraje (2019)

Zlínský kraj se nachází na východě republiky, kde jeho východní okraj tvoří hranici se Slovenskem. Na jihozápadě sousedí s krajem Jihomoravským, na severozápadě s Olomouckým a v severní části s krajem Moravskoslezským. Jedná se o jediný kraj, který leží celý na území Moravy. Svou rozlohou 3 963 km² je čtvrtým nejmenším krajem v republice. Má celkem 307 obcí, z toho 30 měst. Sídlem je statutární město Zlín. Zlínský kraj se dělí na 4 okresy – Zlín, Kroměříž, Uherské Hradiště a Vsetín. Spolu s Olomouckým krajem tvoří region soudržnosti Střední Morava. S účinností od 1. 1. 2003 se vytvořilo 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (obce III. stupně), v jejichž rámci působí 25 územních obvodů pověřených obcí (obce II. stupně). K 31. 12. 2018 měl kraj 582 921 obyvatel, uvádí ČSÚ.

Krajina ve Zlínském kraji je převážně hornatá (Regiony ČR, 2019). Severní hranici kraje tvoří hřeben Moravskoslezských Beskyd. Nachází se zde nejvyšší vrcholy kraje, např. Radhošť (1 129 m) či nejvyšší bod Zlínského kraje, Čertův mlýn (1 206 m). Na Moravskoslezské Beskydy navazují Javorníky, které tvoří hranici se Slovenskem. Nejvyšší vrchol je Velký Javorník (1 071 m). Javorníky postupně přecházejí v Bílé Karpaty s nejvyšší horou Velká Javořina. Bílé Karpaty

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

tvoří jižní hranici se Slovenskem. Téměř přes celou severní část kraje se rozprostírá Hostýnsko-Vsetínská hornatina s nejvyšším vrcholem Kelčský Javorník (865 m). Západní část vyplňují nevysoké lesnaté Chřiby s nejvyšším bodem Brdo - 587 m. Chřiby jsou odděleny od Hostýnsko-Vsetínské hornatiny jižní částí Hornomoravského úvalu a od Bílých Karpat je odděluje Dolnomoravský úval. Oběma úvaly od západu k jihu protéká řeka Morava, která se svými přítoky odvodňuje většinu kraje přes řeku Dunaj do Černého moře. Okrajové části na východě patří také do úmoří Černého moře, ale do povodí řeky Váh (např. povodí řeky Vlára). Části kraje na severu a severovýchodě odvodňuje řeka Odra do Baltského moře. Nejnižším bodem je hladina řeky Moravy – 173 m (RIS, 2019). Členitý reliéf ovlivňuje také rozložení a rozmístění železničních tratí, které jsou vedeny převážně údolími. Významným vodním dílem je Baťův kanál, který se nachází na řece Moravě mezi městy Otrokovice a Uherský Ostroh. Do 60. let 20. století sloužil k přepravě a zavlažování. V současné době se převážně používá k rekreaci – plavba. Kraj má celkem příznivé klimatické podmínky.

Zlínský kraj svým územím náleží ke Karpatům. To ho předurčuje k tomu, že se zde nachází velké druhové bohatství rostlin i živočichů. Unikátní flórou proslula zejména biosférická rezervace UNESCO v Bílých Karpatech, kde lze najít na 700 rostlinných druhů. Velkou plochu kraje (30 %) zauímají chráněná krajinná území (CHKO), konkrétně jde o CHKO Beskydy a CHKO Bílé Karpaty. V kraji se nachází 6 přírodních parků – Vizovické vrchy, Záhlinické rybníky, Želechovické paseky, Hostýnské vrchy, Chřiby a Pracká vrchovina.

Celosvětovému uznání se těší Podzámecká i Květná zahrada a arcibiskupský zámek v Kroměříži, které jsou zapsány do Seznamu světového dědictví UNESCO. Za zmínku stojí Holešov s muzeem židovské kultury, gotický hrad Buchlov, barokní zámek v Buchlovicích nebo poutní místo Velehrad. Jedinečný je památník Velké Moravy ve Starém Městě, Valašské muzeum v přírodě a skanzen v Rožnově pod Radhoštěm, areál staveb na Pustevnách, socha pohanského boha Radegasta a sousoší Cyrila a Metoděje na Radhošti.

2.2. Metodika analytické části

Obecná teze: Hledat vnější projevy problémů („co je špatně“), a teprve potom k nim přiřadit prvotní příčiny („proč je to špatně“).

Krok 1: Jasně popsat analyzovaný stav: Jak bude vypadat infrastruktura a provoz železnic, který se má hodnotit (dnešní stav už je „neaktuální“).

A. Síťová grafika (SG) linek, převzatá z příslušného podkladu

- Regionální i dálková doprava překreslená do společného diagramu.
- Pokud se předpokládá nějaký „vývoj v čase“, tak je nutno udělat takové grafiky pro každé období zvlášť. Ale ne pro „každý mezistav“, max. tak pro 3 delší období.
- Pokud jsou rozdíly významné, tak zhotovit SG zvlášť pro špičku, sedlo, víkend. Pokud ne, tak jen barevně odlišit špičkové posily.

B. Traťové tabulky JŘ, převzaté z příslušného podkladu

- Obdobně jako síťové grafiky, účelem je podrobnější popis rozsahu provozu.
- Na tratích s 1 linkou lze nahradit vyjádřením, kdy bude první a poslední vlak, popř. jaký je časový rozsah špičky apod.

Krok 2: Vyhodnocení přípojných vazeb

Text/tabulka pro každý uzel sítě. Spočítá se přestupní doba (špička/sedlo) mezi každou dvojicí linek (u linek uzlem procházející zvlášť každé rameno). Vyhodnotí se, zda je přestupní doba problematická, tedy zda ohrožuje konkurenceschopnost daného směru. Jako problém se označí ty vazby, které jsou špatné a zároveň by spojení při kvalitním přestupu bylo pravděpodobně akceptovatelné z hlediska konkurenceschopnosti (tj. špatné vazby ve směru, který by ani v ideálním případě nebyl konkurenceschopný, se jako problém neoznačí). Pro každý uzel se textově shrnou výsledky a je udělán přehled vazeb identifikovaných jako problém, které budou také kvantifikovány na bodové stupnici (cca 3 úrovně).

Vyhodnocovat se budou také uzly mimo ZK, které slouží k jeho napojení na návaznou dálkovou nebo regionální dopravu, která je z pohledu ZK podstatná: Kojetín směr Brno, Přerov směr Olomouc a Ostrava, Veselí nad Moravou směr Kyjov (= Brno), Púchov směr Trenčín (u Os také Žilina), Hranice na Moravě směr Přerov, Olomouc a Ostrava, Veřovice směr Kopřivnice.

Jednotlivé případy budou bodovány 1-3 body podle míry významu a velikosti odchylky od ideální vazby (tj. takové, při které by ještě šlo o konkurenceschopné spojení). Jelikož je vyhodnocení subjektivní, provedou ho dva lidé nezávisle. Problematická místa budou ta, která alespoň jeden z nich označí za problém, bodování následně společně zkontrolují. Posuzovat potřebnost vazby se bude podle toho, je-li na obou linkách aspoň nějaké místo, mezi nimiž by měla vazba smysl.

Krok 3: Analýza souběhů s autobusy

Analýza souběhů s autobusy má určit všechny souběhy autobusů s vlaky. Bude uvedeno, za jakých podmínek by bylo možné případně nadbytečné autobusy/vedení odstranit nebo omezit. Pokud by odstranit nešly ani v případě výrazného zlepšení železnice (zkrácení jízdních dob nebo intervalů, vytvoření nového terminálu a podobně), bude popsána možnost, které zastávky by díky nutné existenci oněch autobusů už železnice nemusela obsluhovat.

Výstupem bude přehled „negativních souběhů“ s orientačním popisem příčin a dále přehled „pozitivních souběhů“ s výpisem drahou „zbytečně“ obsluhovaných míst. Oba seznamy budou členěny podle tratí, pokud některý souběh zasahuje více tratí, bude uveden opakovaně.

Krok 4: Chybějící spojení

- A. Chybějící linky:** Na každé trati bude popsáno, který relevantní cíl není obslužen (tj. kam nevede přímo žádná linka z obcí na trati), kde by vlak mohl být případně konkurenceschopný. Bude přitom přihlíženo k tomu, že pro různé významné obce na trati nebo pro obce v různých úsecích trati mohou být relevantní cíle různé. Jako relevantní cíl budou vybírána pouze místa obsluhovaná vlakem.
- B. Chybějící tratě:** Na úrovni okresních měst bude prozkoumáno, zda nenastává případ, že stávající železniční tratě do některého z krajských měst (Zlín, Brno, Olomouc, Ostrava, Trenčín, Žilina) ani po zásadní modernizaci nebudou ani přibližně konkurenceschopné osobnímu automobilu. Vyhodnocení se provede zjednodušeně na základě předpokladu dosažení průměrné rychlosti linky 120 km/h.

Krok 5: Rozmístění stanic a zastávek

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

Na všech tratích bude prověřeno, zda některá ze stávajících zastávek nemá jen minimální přepravní význam. Vstupem budou data o skutečném dosavadním obratu cestujících v dané stanici (zastávce) a posouzení využitelnosti založené na rozboru počtu obyvatel, výskytu průmyslových podniků, turistických či kulturně významných cílů nebo jiných míst s potenciálem dojížděky. Přitom se přihlédně také k možnému využití pro návazný P+R terminál, nelze-li jej zřídit u některé z okolních zastávek a existuje-li přitom důvod předpokládat jeho reálné využití.

Na všech tratích bude dále prověřeno, zda se (zbývající) stanice a zastávky nachází z hlediska regionální dopravy přibližně v nejvýhodnějším místě, popř. alespoň v místě, odkud lze stále očekávat bezproblémovou pěší docházku do cílů cesty, resp. z převažující části obce. Pokud ne, prověří se orientačně, zda může existovat vhodné místo v jiném místě tratě, zda je k jeho vyřešení potřebná a rámcově realizovatelná přeložka tratě (s ohledem na význam sídla), či zda je pravděpodobná trvalá potřeba návazné dopravy.

Současně bude na tratích prověřeno, zda v jejich okolí (pěší dostupnost) neexistuje osídlení (popř. jiný významný cíl cesty), které přitom není vlakem vůbec obslouženo a jehož obsluha nebude vyřešena přesunutím jiné stanice/zastávky. V případě malých obcí nebo místních částí bude současně orientačně prověřeno, zda by jejich případná železniční obsluha nebyla duplicitní k nutně vedené autobusové lince.

K dořešení během zpracování návrhové části:

- A. Stanovit „limit nepotřebnosti“ zastávky, nebo využívat kontrolní posouzení jinou osobou**
- B. Prodiskutovat smysluplnost hledání případných souvislostí mezi úpravami různých zastávek (je na pomezí analytické a návrhové části)**

Výstupem bude seznam stanic a zastávek, které mohou být zrušeny, dále těch, které by měly být přesunuty, a seznam nově doporučovaných, vždy seskupené dle ohodnocení 1-3 body dle pravděpodobného nárůstu využití železnice (v případě zastávek ke zrušení podle velikosti tranzitních přepravních proudů).

Krok 6: Analýza provozní spolehlivosti

V tomto kroku budou prověřeny možné zdroje provozních poruch nebo důvody jejich přenosu. Budou zkoumána následující hlediska:

A. Přenos zpoždění:

- a. Obecné využití kapacity – vyhovující stav při stupni obsazení ve výši optimální dle návrhu směrnice SŽDC č. 124, ukazatele pro špičky a denní dobu 5-20 hod.
- b. Na jednokolejkách absence záložních výhyben v blízkosti míst pravidelného křížování – vyhovující stav v případě možnosti minimalizace opoždění protivlaku v případě zpoždění cca 5–15 min.)
- c. Kolizní uspořádání stanice (křížení směrů, absence současných vjezdů z různých tratí, nedostatečná vybavenost nástupišť nebo nevhodné řešení přístupu k nim, problematická možnost posunu, je-li pro provoz linky nutný apod) - Textové vyhodnocení. V případě stanice s více zaústěnými tratěmi řešit vždy z hlediska příslušné tratě, „nedělitelné“ problémy opakovat.

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

- d. Doba obratu soupravy – *Vyhovující stav při době obratu alespoň 15 min., v případě předpokladu pravidelného nasazování souprav s nutností objíždění přičíst dobu posunu*

B. Vznik zpoždění:

- a. Technický stav tratí – Vyhovující stav v případě úseku po celkové rekonstrukci, ukončené od r. 2000.
- b. Vstupní zpoždění dálkové dopravy – Nebude vyhodnocováno samostatně. Zjištěno bude veřejně dostupnou statistikou zpoždění denních dálkových vlaků, bude sloužit jako pomocné kritérium v návrhové fázi.
- c. Železniční přejezdy – Jako problematické budou vyhodnoceny všechny přejezdy s výstr. kříží v dopravních kolejích, přejezdy bez závor u silnic I. a II. třídy a všechny přejezdy, přes které je vedena komunikace s vysokou intenzitou dopravy.

K dořešení během zpracování:

Stanovit mezní dopravní zátěž silniční komunikace, na které by neměly být přejezdy vůbec. Výstupem by byl přehled míst s výskytem problémů různých typů, jejich kategorie a bodové ohodnocení (tabulka apod.), tříděné po tratích.

Krok 7: Analýza provozní efektivity

Popis problematických aspektů, které ve výsledku zvyšují jednotkovou cenu dopravního výkonu krajem nebo státem objednávaných vlaků. Tento krok je zaměřen na provozní hledisko ovlivněné případně infrastrukturou. Není podrobován kritice samotný provozní koncept, který je vstupem do posouzení. Ve všech níže uvedených dílčích hlediscích budou zkoumány jednotlivé linky, a to zvláště ve špičce a v sedle:

- A. Nestihnuté obraty:** Jako problematická jsou označena ta místa, kde dochází k obratu souprav krátce za posledním místem křižování linky a kde zároveň nejde o výsledek přepravní potřeby dosáhnout přípoje např. v 10. minutě. Patří sem také „křižování v místě obratu“. Jako problematické jsou vyhodnoceny obraty, kde je (po odečtení případně nutného času na objetí soupravy) čas mezi příjezdem a odjezdem vlaku delší než 2/3 intervalu. Interval kratší než 30 minut se z tohoto hlediska nevyhodnocuje.
- B. Neefektivní oběh:** Problém bude konstatován v případě, že by v některém z koncových bodů linky bylo reálné sloučení oběhů s jinou linkou, které by vedlo k poklesu celkové potřeby náležitostí. Bude doplněn důvod neexistujícího propojení (odlišný objednatel, odlišná soutěžní oblast, odlišná trakce, velký rozdíl potřebné kapacity aj). Zde se zohledňují (avšak samostatně nevyhodnocují) také objednávané dálkové vlaky.
- C. Nevyužití elektrické trakce:** Pokud je (popř. ve výhledu bude) na trase motorové linky alespoň 20 km (úhrnně) elektrizováno, dojde k bodování problému. Klíčem k bodování je km podíl jízdy na elektrifikované trati k celkovému výkonu v oběhu. Hodnocení proběhne zjednodušeně podle součtu délek vozebních ramen na (pravděpodobně) oběhově propojených linkách.
- D. Absence elektrizace:** Je-li jakkoli dlouhý výkon provozován v motorové trakci (včetně linek vedených do 20 km po elektrizované trati), posoudí se míra závažnosti podle délky a intervalu linky. Bez ohledu na dopravní výkon budou ovšem jako nejzávažnější vždy hodnoceny případy, kdy by elektrizací jedné tratě (nikoli linky) popř. její ucelené části bylo

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

možné zrušit provozní zázemí železnice v příslušné stanici (zejména „malá depa“ s čerpací stanicí). Přejmenším ve středně významné kategorii budou zařazeny ty případy, kdy vedení v motorové trakci vyvolává potřebu soupravových jízd, delších než 10 km.

- E. Nízká energetická efektivita vozidel:** Uváděny budou pouze úseky (mezi významnějšími uzly) linek, u kterých dochází k propadům rychlosti mimo místa zastavení (podle počtu, popř. míry takových propadů a dotčeného počtu vlaků, za významnější jsou tyto případy považovány u linek v motorové trakci). Týká-li se jedno takové místo na infrastruktuře více linek různých vrstev, bude uvedeno opakovaně (např. z hlediska osobních a spěšných vlaků). Hodnoceny budou pouze úseky tratí s vyšší rychlostí než 80 km/h, v opačných případech pak pouze propady na 30 km/h a méně, a to tehdy, pokud lze konstatovat výrazný vliv na jízdní doby nebo spotřebu energie.

Krok 8: Shrnutí a seskupení problémů:

Všechny jednotlivé problémy podle jejich příčin rozdělit na typy:

- A. kapacitní**
- B. rychlostní**
- C. „absenční“** (chybí linka, chybí trať)
- D. provozní**

Budou zpracovány optimální formu prezentace výsledků.

Dále zde budou samostatně vyhledány a uvedeny „systémové problémy“, které nelze dobře přiřadit k tratím nebo linkám a které mají celokrajský dopad. Například může jít o otázky tarifu, rozdělení soutěžních oblastí, záložní vozidla, vlakový doprovod, koordinaci provozu (včetně spolupráce s jinými druhy dopravy), propagaci systému, vybavení vozidel atd.

Tento krok bude dopracován ve spolupráci se zadavatelem.

Výstupem bude – kromě prezentace jednotlivých zjištění – zejména souhrnné vyhodnocení, které bude vstupem do návrhové části studie. Jeho struktura bude stanovena v závislosti na výstupech jednotlivých kroků.

Krok 9: Prověření rozvojových příležitostí

Bude sestaven přehled očekávaného vývoje, který by za určitých okolností mohl být impulsem ke zlepšení situace ve Zlínském kraji, popř. již jeho realizací by došlo k přímému užítku s dopadem v podobě předpokládaného zvýšení atraktivity a využití železnice nebo veřejné dopravy jako celku ve Zlínském kraji. Budou prověřována opatření stavební (VRT, Brno – Přerov aj) a provozní (rozvoj dálkové dopravy, nové linky, popř. „jenom“ úpravy časových poloh, nasazení nových vozidel, rozvoj dopravy v sousedních regionech aj).

Metodické poznámky k analytické části:

- a. Ve všech případech, kdy je třeba něco provádět nebo členit „po tratích“, budou tratě 330 a 341 dvě samostatně chápané části v Otrokovicích, resp. v Bojkovicích.
- b. V případech, kdy je posuzováno časové hledisko, bude v silniční dopravě předpokládáno dokončení D49 a D55.
- c. Obec Chropyně ležící na trati č. 300 z železničního hlediska náleží k Olomouckému kraji.

2.3. Výchozí stav a koncepční dokumenty

Počáteční stav Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje je vztažen k 1. lednu 2020. V době zpracování Koncepce se jednalo o zpracování předpokládaného stavu budoucího. Nelze proto určit, jaké působení budou mít na železnici nové faktory – vstup nových dopravců na tratě ve ZK, hodnocení provozní přesnosti a spolehlivosti linek, finální výsledky studií proveditelnosti ad.

Analytická část Koncepce vychází především z následujících podkladů:

- A. Studie proveditelnosti tratí ve Zlínském kraji
- B. Národní strategie a koncepce
 - a. Ministerstvo dopravy – Dopravní politika, PÚR apod.
 - b. SŽDC – RS (VRT), RFC, TSI a ERTMS, konverze 25 kV, ...
- C. Plán dopravní obslužnosti ZK 2018+
- D. Generel dopravy ve Zlínském kraji
- E. Zásady územního rozvoje Zlínského kraje
- F. Jízdní řády 2019/2020
- G. Návrhy autobusových jízdních řádů 2019/2020
- H. Koncepce rozvoje kolejové dopravy ve ZK

Přehled platných koncepčních dokumentů relevantních ke Koncepci:

- A. Aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje (2009): UDIMO s.r.o.
- B. Analýza připravenosti integrovaných plánů ve městech nad 5000 obyvatel (2011): SVS consult s.r.o.
- C. Dopravní politika ČR 2014–2020 s výhledem do roku 2050
- D. Koncepce podpory zaměstnanosti ve Zlínském kraji (2015): GaREP s.r.o.
- E. Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje (2004): UDIMO s.r.o.
- F. Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje (2015): Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební
- G. Kritéria a kategorizace železniční sítě ČR
- H. Národní implementační plán ERTMS
- I. Plán dopravní obslužnosti Zlínského kraje (2018): Transport Advisory s.r.o.
- J. Příprava výstavby tratí Rychlých spojení ČR
- K. Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji (2004): Sdružení firem – Dopravní projektování, spol. s. r.o. a SUDOP Brno, spol. s.r.o.
- L. Strategie rozvoje venkova 2016–2020 (2016)
- M. Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009–2020 (2009)
- N. Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030 (pracovní verze – dle předpokladu by v lednu r. 2020 měla být schválená)
- O. Zásady územního rozvoje Zlínského kraje (2018)

2.4. Dopravní charakteristika

2.4.1. Železniční síť

Hlavní tratí na území Zlínského kraje je trať 330 vedoucí z Břeclavi do Přerova. Byla postavena jako součást Severní dráhy císaře Ferdinanda z Vídně do polské Haliče, která byla první železnicí s parním provozem na území českého státu. Trasa tratě využila příznivé terénní podmínky Dolnomoravského a Hornomoravského úvalu, což v rámci modernizace začátkem 21. století dovolilo zvýšit rychlost až na 160 km/h ve většině její délky. V současnosti je tato trať zahrnuta do tzv. 2. tranzitního železničního koridoru, který vede z Břeclavi přes Přerov a Ostravu do Petrovic u Karviné. Možnost elektrického provozu v celé délce z hranic s Polskem do Rakouska a kompletní 2kolejné uspořádání umožňují, že je skutečně pro nákladní tranzitní dopravu využíván. Trať představuje jednu z větví tzv. TEN-T koridoru baltsko-jaderského a také jako větev TEN-T koridoru Rýn-Dunaj⁵. Koridor je v rámci TEN-T zařazen do tzv. globální sítě pro osobní dopravu a hlavní sítě nákladní dopravy⁶. Z hlediska výstavby je koridor označený jako dokončený⁷. Dále je trať je zařazena do tzv. baltsko-jadranského nákladního koridoru č. 5 (RFC 5⁸). Trať je z Nedakonic na jih elektrizována střídavým napětím 25 kV 50 Hz, zbylá část pak stejnosměrnou soustavou 3 kV.

Další hlavní tratí procházející ZK je trať 280 z Hranic na Moravě přes Valašské Meziříčí a Vsetín na Slovensko do Púchova. Jedná se o alternativní spojení střední Moravy se Slovenskem, které vede mimo Ostravu do Žiliny o cca 30 km kratší trasou. Trať je elektrizovaná a dvojkolejná, avšak kvůli nutnosti překonání Karpat je sklonově náročná – sklon dosahuje až 18 ‰. Trať představuje jednu z větví tzv. TEN-T koridoru Rýn-Dunaj. V síti TEN-T je pro osobní i pro nákladní dopravu zařazena do vrstvy globální sítě a je určena k modernizaci⁹. Trať je také součástí tzv. česko-slovenského nákladního koridoru č. 9 (RFC 9). Koridor je elektrizovaný stejnosměrnou soustavou 3 kV.

Kraj také krátce kontaktuje celostátně významná trať Brno – Přerov č. 300, ze které ve stanici Kojetín vychází trať 303. Ta spojuje hned několik velkých měst kraje: Kroměříž, Hulín, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm.

Ostatní tratě mají v současnosti význam jako „poslední míle“ dálkové dopravy jako např. Otrokovice – Zlín – Vizovice (č. 331) nebo Staré Město – Vlárský průsmyk/Luhačovice (č. 341) nebo jako regionální trati, v některých případech příměstského charakteru.

⁵ Více informací např. <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

⁶ Nařízení EU 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě rozlišuje síť hlavní, která má být dokončena do roku 2030, a síť globální, která má být dokončena do roku 2050. Tyto sítě jsou zvlášť definovány pro osobní a pro nákladní dopravu

⁷ Viz http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/annexes/annex1/Annex%20I%20-%20VOL%2014.pdf

⁸ zřízené dle Nařízení EK 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Více info např. Železniční nákladní koridory – RFC. Krásenský David. Dostupné online

<http://spz.logout.cz/zabezpec/rfc.html>

⁹ Více informací např. <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

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



Obrázek 2: žst. Luhačovice

Zdroj: PRO CEDOP s.r.o. (2019)

Na železniční síti ZK jsou dva hraniční přechody do Slovenské republiky: Střelná – Strelenka na trati č. 280 (pohraniční přechodovou stanicí je Horní Lideč) a Vlárský průsmyk – Horné Srnie na trati 341 (přechodová stanice je Vlárský průsmyk).

Parametr	Hodnota	% z celku
Počet obyvatel ČR	10 649 800	100
Počet obyvatel ZK	582 921	5,5
Délka tratí v ČR	9576 km	100
Průměrná hustota tratí v ČR	0,12 km / km ²	
Délka tratí v ZK	358 km	3,8
Hustota tratí v ZK	0,09 km / km ²	
Délka dvoj- a více kolejných tratí v ČR	1970 km	19,3
...z toho ve ZK	106 km	5,8
Délka elektrizovaných tratí v ČR	3237 km	33,0
...z toho ve ZK	106 km	3,4
Délka dvoj- a více kolejných elektrizovaných tratí v ČR	1897 km	18,8
...z toho ve ZK	106 km	5,8
Počet stanic a zastávek v ZK	115	

Tabulka 1: Parametry železniční sítě

Zdroj dat o železniční síti: Ročenka dopravy 2017, zdroj ostatních dat: ČSÚ

Mapa železniční sítě je zobrazena na straně č. 7. V digitální verzi je k dispozici jako příloha č. 0: Mapa – Kolejová doprava ve ZK.

2.4.2. Silniční síť

Zlínský kraj má silniční síť o celkové délce 2141,4 km, z toho 33,1 km připadá na dálnice a 342,8 km na silnice I. třídy¹⁰.

Silniční síť zajišťuje poměrně dobré propojení se sousedními kraji a se Slovenskem.

- a. Jihomoravský kraj: I/50, I/54, I/55, I/71, D1
- b. Olomoucký kraj: D1, I/35, I/55
- c. Moravskoslezský kraj: I/56, I/57, I/58
- d. Slovensko: I/35, I/49, I/50, I/54 a I/57

Hlavní dopravní osa v kraji vede po silnici I/55 a dálnici D55/D1 ze směru od Přerova přes Otrokovice, Uherské Hradiště do Veselí nad Moravou, Hodonína a Břeclavi. Dálnice D55 je u Hulína napojena na dálnici D1, která umožňuje spojení s Brnem a Prahou.

Po dostavbě dálnice D1 u Přerova bude zajištěno plynulé dálniční spojení Zlínského kraje s Ostravou. V současné době (rok 2019) probíhá výstavba dálnice D49 z Hulína do Fryštáku, která umožní lépe napojit severní a východní část Zlína na dálniční síť. Po dostavbě této dálnice (pravděpodobně po roce 2030) dojde k výraznému zlepšení silničního spojení Čech a Slovenska.

Dalším dálničním úsekem ve výstavbě je dálnice D55. Aktuálně probíhá výstavba dokončení obchvatu Otrokovic a v procesu plánování jsou úseky od Otrokovic až po Břeclav. Tato dálnice má kopírovat trasu koridorové tratě č. 300. Dalším významným záměrem je zkapacitnění silnic I/35 a I/57 ve směru od Valašského Meziříčí přes Vsetín do valašské Polanky/Pozdětchova, kde se napojí na dálnici D49.

2.4.3. Dojíždka do zaměstnání a do škol ve Zlínském kraji

Na základě SLDB z roku 2011 byly vyhodnoceny dojíždčkové proudy mezi ORP a jinými ORP ležících ve Zlínském kraji a sousedními krajskými městy. Data, která byla k dispozici neobsahovala údaje o dojíždce na Slovensko.

Nejsilnější přepravní proud v kraji představuje spojení Zlína a Otrokovic: 5227 dojíždějících zaměstnanců za prací do ORP Zlín z ORP Otrokovice a 4459 zaměstnanců dojíždějících z ORP Zlín do ORP Otrokovice. V kraji jsou také další silné vazby, které představují relace ORP Holešov – Kroměříž, Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí, Otrokovice – Kroměříž, Otrokovice – Uherské Hradiště, Vsetín – Valašské Meziříčí, Uherské Hradiště – Uherský Brod, Holešov – Zlín, Holešov – Zlín, Luhačovice – Zlín, Uherské Hradiště – Zlín, Vizovice – Zlín, Uherské Hradiště – Kyjov, Přerov – Kroměříž, Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště. Na těchto relacích je počet vyjíždějících a dojíždějících zaměstnanců větší než 1500.

Dojíždka studentů mezi ORP je soustředěna především do Zlína a také do Brna. Je nutno zmínit, že vysokoškolští studenti (především v případě Brna, Olomouce či Ostravy) podnikají především týdenní dojíždku do školy, která může být poměrně nepravidelná vzhledem k výuce.

¹⁰ Zdroj: <https://www.kr-zlinsky.cz/doprava-cl-3778.html>

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

Dojíždka mezi ORP – zaměstnanci:¹¹

		A – Vyjíždka z tohoto ORP																																													
Dojíždka do zaměstnání		Směr	Holešov			Kroměříž			Luhačovice			Otrokovice			Rožnov pod Radhoštěm			Uherské Hradiště			Uherský Brod			Vlašské Klobouky			Vlašské Meziříčí			Vizovice			Vsetín			Zlín			Brno			Olomouc			Ostrava		
B – Dojíždka do tohoto ORP	Bystřice pod Hostýnem	Z A do B	269	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	36	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
		Z B do A	586	319	0	33	0	0	0	0	0	0	0	111	0	6	207	63	39	6																											
	Holešov	Z A do B	x	828	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	418	0	12	0																										
		Z B do A	x	1211	0	452	5	0	0	0	0	0	13	0	0	1465	78	60	4																												
	Kroměříž	Z A do B	x	0	309	0	40	4	0	1	0	1	364	72	56	10																															
		Z B do A	x	0	2180	0	48	0	0	0	6	0	1481	588	219	53																															
	Luhačovice	Z A do B	x		22	0	16	632	739	0	0	0	269	0	0	0																															
		Z B do A	x		51	0	39	340	410	0	0	0	1180	77	3	8																															
	Otrokovice	Z A do B	x	x	0	2265	69	29	0	106	18	4459	28	22	0																																
		Z B do A	x	x	0	438	0	0	0	72	0	5277	111	51	6																																
	Rožnov pod Radhoštěm	Z A do B	x	x	0	0	0	1538	0	225	22	0	0	76																																	
		Z B do A	x	x	0	0	0	2660	0	196	29	58	26	172																																	
	Uherské Hradiště	Z A do B	x	x	2244	0	0	0	5	450	52	0	0																																		
		Z B do A	x	x	1177	0	0	0	0	2107	556	35	18																																		
Uherský Brod	Z A do B	x	x	10	0	0	0	0	122	20	0	0																																			
	Z B do A	x	x	0	0	0	0	0	716	352	21	19																																			
Vlašské Klobouky	Z A do B	x	x	0	149	30	0	149	30	0	0	0																																			
	Z B do A	x	x	9	11	346	507	70	10	5																																					
Vlašské Meziříčí	Z A do B	x	x	0	1727	52	0	1727	52	0	36	82																																			
	Z B do A	x	x	0	864	63	73	134	146																																						
Vizovice	Z A do B	x	x	260	1333	0	0	0																																							
	Z B do A	x	x	170	2775	25	8	7																																							
Vsetín	Z A do B	x	x	146	0	0	0																																								
	Z B do A	x	x	801	161	20	41																																								
Zlín	Z A do B	x	x	82	52	36																																									
	Z B do A	x	x	455	157	58																																									

¹¹ Zdroj: SLDB 2011 a dopravní aplikace Zlínského kraje: <https://www.doprava-zlk.cz/>

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

		A – Vyjíždka z tohoto ORP															
Dojíždka do zaměstnání	Směr	Bučovice			Havířov			Kopřivnice			Nový Jičín			Přerov			
		Frydek – Místek	Frydlant nad Ostravicí	Hodonín	Hranice na Moravě	Kyjov	Lipník nad Bečovou	Odry	Prostějov	Veselí nad Moravou	Vyškov						
B – Dojíždka do tohoto ORP	Bystřice pod Hostýnem	Z A do B	0	0	0	0	0	99	0	0	0	0	0	0	144	0	0
		Z B do A	0	0	0	0	0	53	0	0	10	0	0	0	333	0	0
	Holešov	Z A do B	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	159	0	0
		Z B do A	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	146	0	0
	Kroměříž	Z A do B	63	0	0	0	0	2	0	55	0	0	0	164	1220	0	62
		Z B do A	0	0	0	0	0	90	0	26	23	0	0	99	795	0	180
	Luhačovice	Z A do B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Otrokovice	Z A do B	0	0	0	0	9	0	0	60	0	0	0	0	281	14	0
		Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	0	0
	Rožnov pod Radhoštěm	Z A do B	0	43	496	0	0	26	32	0	0	36	0	0	0	0	0
		Z B do A	0	30	104	6	0	32	756	0	0	80	0	0	0	0	0
	Uherské Hradiště	Z A do B	0	0	0	0	92	0	0	1175	0	0	0	0	0	2399	0
		Z B do A	0	0	0	0	52	0	0	230	0	0	0	0	6	546	0
Uherský Brod	Z A do B	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	487	0	
	Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	60	0	
Valašské Klobouky	Z A do B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Valašské Meziříčí	Z A do B	0	28	46	10	0	404	49	0	0	346	7	0	20	0	0	
	Z B do A	0	42	0	0	0	306	110	0	0	323	0	0	50	0	0	
Vizovice	Z A do B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Vsetín	Z A do B	0	0	0	0	0	15	0	0	0	6	0	0	0	0	0	
	Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Zlín	Z A do B	0	6	0	3	26	13	2	64	4	4	0	26	98	67	10	
	Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	90	0	0	

Tabulka 2: Dojíždka do zaměstnání – dojíždka obyvatelstva mezi ORP

Zdroj: SLDB 2011 a dopravní aplikace Zlínského kraje: <https://www.doprava-zlk.cz/>

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

Dojíždka mezi ORP – studenti:¹²

		A – Vyjíždka z tohoto ORP															
Dojíždka do škol	Směr	Holešov	Kroměříž	Luhačovice	Otrokovice	Rožnov pod Radhoštěm	Uherské Hradiště	Uherský Brod	Valašské Klobouky	Valašské Meziříčí	Vizovice	Vsetín	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	
B – Dojíždka do tohoto ORP	Bystřice pod Hostýnem	Z A do B Z B do A	41 54 0	259 189 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 27	0 0 91	0 0 18	0 0 160	94 37 20	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	
	Holešov	Z A do B Z B do A	x 370 0	x 314 0	20 0 0	54 8 0	0 0 0	0 0 0	0 0 4	0 0 134	0 0 596	119 118 22	0 12 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	Kroměříž	Z A do B Z B do A	x 0	x 0	148 0 36	328 0 38	13 0 18	0 0 0	0 0 0	0 16 16	10 0 755	1046 348 146	14 32 32	14 32 32	1046 348 146	14 32 32	14 32 32
	Luhačovice	Z A do B Z B do A	x 0	x 0	10 0 10	3 0 29	195 374 0	146 56 0	0 0 631	0 0 135	0 0 631	183 64 54	0 0 0	0 0 0	183 64 54	0 0 0	183 64 54
	Otrokovice	Z A do B Z B do A	x 0	x 0	0 258	0 323	3 5 0	0 0 0	22 3 623	32 0 1379	312 135 61	0 0 0	0 0 0	312 135 61	0 0 0	312 135 61	0 0 0
	Rožnov pod Radhoštěm	Z A do B Z B do A	x 0	x 0	0 0 358	0 0 675	0 146 24	0 100 115	328 123 358	0 146 24	0 100 115	328 123 358	0 0 8	0 0 8	328 123 358	0 0 8	328 123 358
	Uherské Hradiště	Z A do B Z B do A	x 0	x 0	774 0 0	484 0 0	0 16 184	0 0 848	1316 187 121	0 16 184	0 0 848	1316 187 121	40 0 0	40 0 0	1316 187 121	40 0 0	1316 187 121
	Uherský Brod	Z A do B Z B do A	x 0	x 0	6 0	0 0	0 0 68	0 0 505	783 87 101	0 0 68	0 0 505	783 87 101	6 0 0	6 0 0	783 87 101	6 0 0	783 87 101
	Valašské Klobouky	Z A do B Z B do A	x 0	x 0	0 127 0	9 164 364	167 81 31	0 0 0	0 127 0	9 164 364	167 81 31	0 0 0	0 0 0	167 81 31	0 0 0	167 81 31	0 0 0
	Valašské Meziříčí	Z A do B Z B do A	x 0	x 0	0 632 8	0 427 167	308 273 292	0 2 20	0 632 8	0 427 167	308 273 292	0 2 20	0 2 20	308 273 292	0 2 20	308 273 292	0 2 20
	Vizovice	Z A do B Z B do A	x 52 136	x 145 1206	85 23 22	0 0 0	0 0 0	0 0 0	52 136	145 1206	85 23 22	0 0 0	0 0 0	85 23 22	0 0 0	85 23 22	0 0 0
	Vsetín	Z A do B Z B do A	x 58	x 569	554 141 169	0 0 0	0 0 0	0 0 0	58	569	554 141 169	0 0 0	0 0 0	554 141 169	0 0 0	554 141 169	0 0 0
	Zlín	Z A do B Z B do A	x 148 184 110	x 1481 556 204	148 184 110	1481 556 204	148 184 110	1481 556 204	148 184 110	1481 556 204	148 184 110	1481 556 204	148 184 110	148 184 110	1481 556 204	148 184 110	1481 556 204

¹² Zdroj: SLDB 2011 a dopravní aplikace Zlínského kraje: <https://www.doprava-zlk.cz/>

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

			A – Vyjízdka z tohoto ORP																																												
Dojízdka do škol	Směr		Bučovice			Frýdek – Místek			Frýdlant nad Ostravicí			Haviřov			Hodonín			Hranice na Moravě			Kopřivnice			Kyjov			Lipník nad Bečvou			Nový Jičín			Odry			Prostějov			Přerov			Veselí nad Moravou			Vyškov		
B – Dojízdka do tohoto ORP	Bystřice pod Hostýnem	Z A do B	0	0	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0									
		Z B do A	0	0	0	0	0	17	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	243	0	0	0	0	0	0	0	0									
	Holešov	Z A do B	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0									
		Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0	0									
	Kroměříž	Z A do B	41	0	0	0	0	20	0	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	344	0	74	0	0	0	0	0	0									
		Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	384	0	24	0	0	0	0	0	0									
	Luhačovice	Z A do B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									
		Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									
	Otrokovice	Z A do B	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0									
		Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0									
	Rožnov pod Radhoštěm	Z A do B	0	10	95	5	0	26	8	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									
		Z B do A	0	22	80	0	0	10	33	0	0	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									
	Uherské Hradiště	Z A do B	0	0	0	0	70	0	0	422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	612	0	0	0	0	0	0	0									
		Z B do A	0	0	0	0	12	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0									
Uherský Brod	Z A do B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180	0	0	0	0	0	0	0										
	Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										
Valašské Klobouky	Z A do B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										
	Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										
Valašské Meziříčí	Z A do B	0	12	20	0	0	247	27	0	0	140	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0										
	Z B do A	0	8	0	0	0	82	8	0	0	122	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0										
Vizovice	Z A do B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										
	Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										
Vsetín	Z A do B	0	0	0	0	0	23	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										
	Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										
Zlín	Z A do B	0	15	0	10	68	25	14	96	11	18	0	104	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	201	79	28	0	0	0	0	0	0										
	Z B do A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0										

Tabulka 3: Dojízdka do škol – dojízdka obyvatelstva mezi ORP

Zdroj: SLDB 2011 a dopravní aplikace Zlínského kraje: <https://www.doprava-zlk.cz/>

2.5. Zhodnocení dokumentu Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji – dopravní koncepce a strategie kraje pro kolejovou dopravu

Strategický dokument Zlínského kraje byl dokončen v úvodu roku 2004 sdružením firem – Dopravní projektování, spol. s r.o. a SUDOP Brno, spol. s r.o. Navazuje na inventarizaci stavu železniční dopravy a zároveň byl zamýšlen jako podklad studií pro modernizaci a prodloužení tratě č. 331.

Základní vize koncepce jsou poměrně obecné a těžkopádně formulované. Širší vazby Zlínského kraje jsou popsány sice stručně, ale alespoň v rámci ČR téměř výstižně. Naopak vazbám se Slovenskem je věnována malá pozornost, přestože se díky EU očekávalo jejich výrazné utužení, ke kterému došlo jen z části.

V dokumentu je mnoho záměrů definováno způsobem, který lze s velkým časovým odstupem označit již za překonaný, viz jejich výčet:

Provozní modely

V návrhu se mísí nadšení z úspěchu švýcarského taktového modelu s původní koncepcí dálkové dopravy založenou na jednotlivých spojích.

- A. Dálkové linky podle koncepce FD ČVUT 2004 – současnému stavu odpovídají jen Slovácké¹³ a Valašské expresy¹⁴, ostatní linky neodpovídají realitě nebo aktuálním vizím:
 - a. Brno – Zlín; každé 2 hodiny, 7 párů spojů denně
 - b. Olomouc – Břeclav; každou hodinu, 18 párů spojů denně
 - c. Břeclav – Petrovice u Karviné; každé 2 hodiny, 9 párů spojů denně
 - d. Brno – Břeclav – Staré Město u UH – Trenčín; 4 páry spojů denně
- B. 3 trasy spěšných vlaků po 2 párech spojů denně (Krnov – Ostrava – Valašské Meziříčí aj.)
- C. Osobní vlaky Břeclav – Přerov přes Veselí nad Moravou a Uherské Hradiště (po jednokolejné trati)
- D. Hlavní linky Os v intervalu 1 hod po celý pracovní den vč. dopoledního sedla

Významné železniční stavby

- A. Za základní prioritu byla a je považována modernizace trati č. 331, tehdy i nyní přibližně v podobném rozsahu.
- B. V atmosféře nově vzniklého kraje, sjednoceného z okresů dvou původních moravských krajů, byla dostavba trati z Vizovic do Valašské Polanky považována téměř za samozřejmost.
- C. Trať 303 v úseku Kojetín – Hulín měla být zdvoukolejněna.
- D. Naopak trať 340 měla být výhledově rozšířena o druhou kolej jen ze Starého města do Kunovic.

¹³ Společným názvem „Slovácký expres“ jsou pojmenovány rychlíky na MD objednávané lince R18 Praha – Přerov – Luhačovice provozované ČD

¹⁴ Název ČD pro některé spoje v rámci linky MD Ex2 na trase Praha – Olomouc – Vsetín – Púchov

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

- E. Trať 341 měla získat druhou kolej z Uherského Brodu u Újezdce do Luhačovic – toto chybí už dva roky, viz úmorné čekání Slováckých expresů v Uherském Brodě.
- F. Elektrizace byla plánována velkoryse – tratě 281, 282, 303, 331, 341 (až do Bylnice) a 346. Naopak elektrizace tratě 340 jen výhledově.
- G. Cílové traťové rychlosti byly navrženy u některých tratí poměrně nízce:
 - a. trať 280 – 120 km/hod
 - b. trať 281 – 90 km/hod
 - c. trať 300 – 120 km/hod
 - d. trať 303 – 110 km/hod
 - e. trať 340 – zachování 100 km/hod.
- H. Použití žlábkových kolejnic v intravilánu ke snížení hluchnosti.
- I. 11 úseků nových vleček pro logistické areály v okolí křižovatky Hulín a silnice D55. Realizována byla jen zatím zbytečná odbočka do neúspěšné průmyslové zóny v Holešově.

Obecně lze konstatovat, že žádná ze zmíněných akcí za posledních 15 let realizována nebyla. Na železniční síti byly prováděny zejména údržbové práce, investováno bylo jen do TZZ a SZZ.

Návrhy nových zastávek (str. 108–111)

Ani zastávek na železniční síti ve Zlínském kraji od sepsání tohoto dokumentu příliš nepřibýlo (Jankovice), naopak některé byly zrušeny (Všetuly, Ústí u Vsetína)

- A. Mnoho návrhů však stojí za zmínku (Staré Město centrum, Holešov město aj.)
- B. Některé návrhy jsou diskutabilní (Hulín západ, Vsetín-sídlíště a Val. Meziříčí sídlíště)
- C. V úseku Holešov – Bystřice pod Hostýnem byly navrženy 3 zastávky, 2 z nich v obcích na trase. Bude důležité zvážit celkový koncept provozu a zastavování osobních, příp. i spěšných vlaků, i vyhodnocení obnovení výhybny v Hlinsku pod Hostýnem.
- D. Návrh zastávky Zlín-Louky obchodní centrum odpovídá původní zastávkové koncepci modernizace trati č. 331.
- E. 3 návrhy posunu zastávek jsou vcelku zajímavé.
- F. Návrhy umístění P+R a K+R jsou velmi stručné.

V době vzniku dokumentu ještě nebyly známy některé budoucí evropské strategie, normy a předpisy. Byla celkově velká očekávání od nových zdrojů financování EU. Nyní po 15 letech minimálních investic je naopak zřejmé, že možnosti staveb na železnici z evropských dotací budou spíše ubývat. Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje by měla reflektovat nové trendy a zapojení vysokorychlostních tratí.

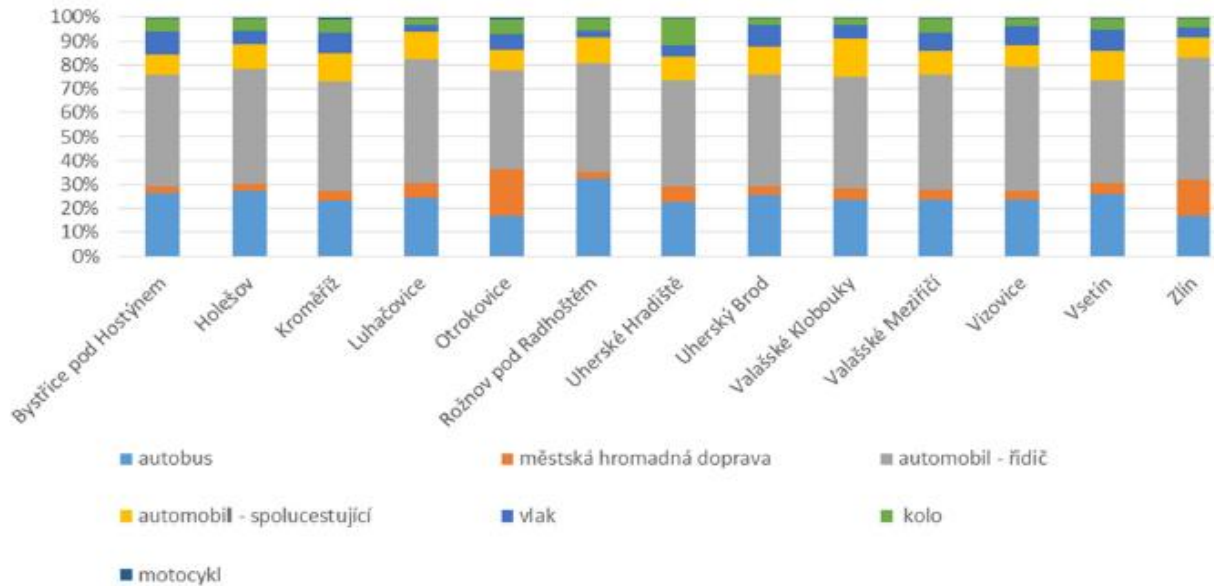
2.6. Plán dopravní obslužnosti ZK 2018+

Plán dopravní obslužnosti ZK zpracovala společnost Transport Advisory s.r.o. v roce 2018. V rámci Koncepce byla provedena aktualizace týkající se změn v železniční dopravě (úprava linkového vedení, přidání spojů).

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

2.6.1. Vyjíždka a dopravní chování obyvatel na úrovni ORP

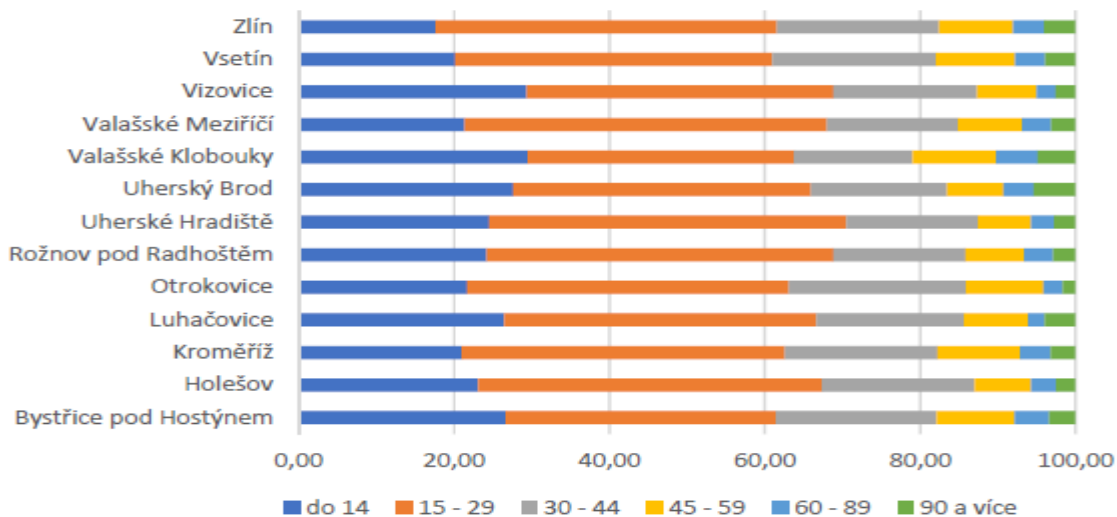
Pro účely Koncepce je důležité znát základní údaje o dopravním chování obyvatelstva ZK.



Obrázek 3: Rozdělení vyjíždějících obyvatel dle zvoleného dopravního prostředku v ORP Zlínského kraje

Zdroj: Plán dopravní obslužnosti ZK / SLDB 2011

Z výše uvedeného modal splitu (rozdělení počtů cestujících dle zvoleného dopravního prostředku) je patrné dominantní postavení IAD napříč všemi ORP – železniční dopravu preferuje maximálně 10 % obyvatel. Zároveň je však vhodné vědět, že 60-70 % vyjíždějících obyvatel v ORP ZK stráví dojížděním méně než 30 minut cestovní doby a pouze 3-7 % obyvatel dojíždí do zaměstnání déle než 1 hodinu.



Obrázek 4: Vyjíždějící obyvatelé v ORP Zlínského kraje dle času stráveného vyjíždkou (v min)

Zdroj: Plán dopravní obslužnosti ZK / SLDB 2011

Pokud má být veřejná doprava efektivní a využívaná, musí nabízet dostatečnou rychlost, frekvenci spojů a jejich navazování. Zároveň se nabízí podpora multimodální dopravy, nicméně veřejná doprava musí být pro cestujícího dostatečně atraktivní, aby se mu vyplatilo i na kratších cestách využít veřejnou dopravu.

Plán dopravní obslužnosti správně poukazuje na sílu a význam mikroregionálních vztahů v rámci Zlínského kraje. Uvádí, že většina cestujících dojíždí často do nejbližšího mikroregionálního centra, což jsou obvykle bývalá okresní města, resp. obce s rozšířenou působností, ve kterých jsou koncentrovány hlavní pracovní příležitosti i služby různého typu.

2.6.2. Analýza železničních tratí a linek

Železniční doprava ve Zlínském kraji je páteří veřejné dopravy. Územím Zlínského kraje prochází II. železniční koridor Ostrava – Břeclav s další návazností na I. a III. železniční koridor, kudy projíždí přímé mezinárodní vlaky na Slovensko nebo z Polska do Rakouska. Zlínský kraj má zajištěno přímé vlakové spojení s Prahou, Brnem, Olomoucí a Ostravou.

Regionální osobní doprava je provozována na 10 tratích o celkové délce 359 km, celkem je obsluhováno 79 měst a obcí prostřednictvím 115 železničních stanic a zastávek.

Linky dálkové železniční dopravy

Území Zlínského kraje je obsluhováno dálkovými linkami železniční dopravy objednanými Ministerstvem dopravy ČR, a to jak prvního přepravního segmentu (linky Ex2 a Ex4), tak druhého přepravního segmentu (linky R13 a R18), a expresními linkami provozovanými na obchodní riziko dopravců.

Linky dálkové železniční dopravy prvního přepravního segmentu

Linka Ex2 (Praha – Pardubice – Olomouc – Vsetín – Slovensko): Linka Ex2 je jednou z hlavních dálkových železničních linek v České republice. Propojuje oblast Čech se střední Moravou a středním Slovenskem. Celodenně je provozována v intervalu 120 minut. Trasy jednotlivých vlaků linky jsou vedeny v prokladu s linkou Ex1. Na území Zlínského kraje linka Ex2 obsluhuje severní část kraje a zastavuje ve stanicích Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč. Zastavování vlaků linky Ex2 v Horní Lidči je na základě dohody mezi Ministerstvem dopravy ČR a Zlínským krajem, kde se Zlínský kraj zavázal garantovat v této stanici návaznosti regionálních vlaků ve směru Bylnice. V úseku Olomouc – Vsetín linka slouží i k zabezpečení rychlé regionální dopravy. Poslední dva spoje vyjíždějící z Prahy končí ve stanici Vsetín. Stejně tak první dva ranní spoje do Prahy vyjíždějí ze stanice Vsetín.

Linka Ex4 (Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko): Linka Ex4 má zejména tranzitní význam a slouží ke spojení významných center střední Evropy. V rámci České republiky má linka význam pro spojení center jižní a severní Moravy. V současné době je provozováno 5 párů vlaků kategorie EC z Rakouska nebo Slovenska a Maďarska do Polska a zpět. Na území Zlínského kraje vlaky linky Ex4 zastavují ve stanicích Otrokovice (obsluha Zlínské aglomerace) a Staré Město u Uherského Hradiště (obsluha Uherskohradištské aglomerace).

Linky dálkové železniční dopravy prvního přepravního segmentu

Linka R13 (Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc): Linka R13 propojuje významná centra jižní a střední Moravy a slouží zejména k dennímu dojíždění do zaměstnání a do škol v

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

aglomeracích Brno, Olomouc, Zlín a Uherské Hradiště. Linka je provozována ve 120minutovém intervalu v průběhu celého občanského dne. Na území Zlínského kraje vlaky linky R13 zastavují v železničních stanicích Hulín (přípojně vazby ve směru Kroměříž a Valašské Meziříčí), Otrokovice (obsluha Zlínské aglomerace) a Staré Město u Uherského Hradiště (obsluha Uherskohradištské aglomerace). První ranní spoj směr na Olomouc z důvodů brzkého ranního času vyjíždí až z Břeclavi. Stejný případ platí také v opačném směru, kdy spoj do Brna vyjíždí až ze stanice Přerov. Poslední spoje linky z důvodů pozdního dojezdu končí ve směru na Brno již ve stanici Břeclav a ve směru na Olomouc ve stanici Otrokovice.

Linka R18 (Praha – Pardubice – Olomouc – Otrokovice – Luhačovice/Zlín/Veselí nad

Moravou): Linka R18 zajišťuje spojení jižní části Zlínského kraje s Olomoucí a Prahou. V úseku Praha – Olomouc linka zajišťuje druhý segment k expresní lince Ex1. Vlaky linky R18 jsou provozovány v pravidelném intervalu 120 minut. Na území Zlínského kraje vlaky linky R18 zastavují v železničních stanicích Hulín, Otrokovice (Zlín), Staré Město u Uherského Hradiště, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Újezdec u Luhačovic a Luhačovice. První ranní spoj ve směru na Prahu vyjíždí až ze stanice Zlín a ve směru na Luhačovice z Olomouce. Ve večerních hodinách jsou jízdy vlaků ukončeny v železničních stanicích Staré Město u Uherského Hradiště, Uherské Hradiště a Zlín a v opačném směru v Olomouci.

Linky regionální železniční dopravy

Spěšné vlaky

Na území Zlínského kraje je v současné době provozována jedna linka spěšných vlaků Brno – Uherské Hradiště – Staré Město u Uherského Hradiště v pravidelném 120minutovém intervalu, která zajišťuje rychlé spojení uherskohradištské aglomerace s Brnem a okolím. Na ostatních železničních tratích jsou spěšné vlaky provozovány v nějakém pravidelném intervalu a jedná se spíše o jednotlivé spoje. V současném jízdním řadu jsou provozovány spěšné vlaky:

- a. Vizovice/Zlín střed – Kroměříž a zpět
- b. Olomouc – Vsetín/Horní Lideč/Střelná a zpět
- c. Kroměříž – Hulín a zpět
- d. Brno – Frenštát pod Radhoštěm a zpět
- e. Bylnice – Staré město u Uherského Hradiště a zpět
- f. Brno – Bojkovice město/Bylnice a zpět

Osobní vlaky

Nejvytíženějšími úseky v regionální osobní železniční dopravě ve Zlínském kraji jsou úseky: Kroměříž – Hulín, Otrokovice – Zlín střed, Hulín – Holešov, Uherské Hradiště – Uherský Brod a Valašské Meziříčí – Vsetín.

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

Počty vlaků osobní dopravy dle kategorií ve Zlínském kraji

Číslo trati	Úsek	Dálková doprava			Regionální doprava	
		I. segment	II. segment	Komerční riziko	Sp vlaky	Os vlaky
280	hranice kraje – Valašské Meziříčí	16			4	26;20 ¹ ;20 ²
280	Valašské Meziříčí – Vsetín	16			4	54;34 ¹ ;36 ²
280	Vsetín – Horní Lideč	12			1	36;18 ¹ ;18 ²
280	Horní Lideč – Střelná	12			1	19;7 ¹ ;9 ²
280	Střelná – státní hranice	12				12;6 ¹ ;8 ²
281	Val. Meziříčí – Rožnov p. Radhoštěm					60;38 ¹ ;37 ²
282	Vsetín – Halenkov					36;20 ¹ ;20 ²
282	Halenkov – Velké Karlovice					36;20 ¹ ;20 ²
283	Horní Lideč – Bylnice					32;19 ¹ ;19 ²
300	hranice kraje – Chropyně – hran. kraje		28;26 ¹ ;26 ²			34;24 ¹ ;24 ²
303	hranice kraje – Kroměříž				1 ¹ ;1 ²	30;30 ¹ ;34 ²
303	Kroměříž – Hulín				16;1 ¹ ;1 ²	75;72 ¹ ;70 ²
303	Hulín – Holešov				1 ¹ ;1 ²	60;44 ¹ ;38 ²
303	Holešov – Bystřice pod Hostýnem				1 ¹ ;1 ²	32;27 ¹ ;25 ²
303	Bystřice p. Host. – Valašské Meziříčí				1 ¹ ;1 ²	28;19 ¹ ;21 ²
305	Kroměříž – Zborovice					18;12 ¹ ;10 ²
323	Valašské Meziříčí – hranice kraje				1 ³ ;1 ¹ ;1 ²	24;18 ¹ ;19 ²
330	hranice kraje – Hulín	10	35;34 ¹ ;33 ²	6;7 ³ ;8 ¹ ;7 ²	9;1 ¹	38;37 ¹ ;37 ²
330	Hulín – Otrokovice	10	35;34 ¹ ;33 ²	6;7 ³ ;8 ¹ ;7 ²	27;1 ¹	38;37 ¹ ;37 ²
330	Otrokovice – Staré Město u UH	10	32;31 ¹ ;28 ²	6;7 ³ ;8 ¹ ;7 ²		46;38 ¹ ;38 ²
330	Staré Město u UH – hranice kraje	10	17;16 ¹ ;15 ²			25;16 ¹ ;16 ²
331	Otrokovice – Zlín střed		2;2 ¹ ;2 ²		26;1 ¹ ;1 ²	60;55 ¹ ;50 ²
331	Zlín střed – Vizovice				14 ⁴	40;38 ¹ ;36 ²
340	Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště		2;2 ¹ ;2 ²		18;19 ³ ;17 ¹ ;18 ²	42;22 ¹ ;22 ²
341	Staré Město u UH – Uh. Hradiště		15;15 ¹ ;14 ²	2;3 ³ ;4 ¹ ;3 ²	22;16 ¹ ;16 ²	58;43 ¹ ;40 ²
341	Uherské Hradiště – Uherský Brod		13	2;3 ³ ;4 ¹ ;3 ²	9;10 ³ ;4 ¹ ;5 ²	44;37 ¹ ;35 ²
341	Uherský Brod – Bojkovice město			2;3 ³ ;4 ¹ ;3 ²	7;3 ¹ ;4 ²	38;35 ¹ ;33 ²
341	Uherský Brod – Luhačovice		13;13 ¹ ;12 ²			22;23 ¹ ;22 ²
341	Bojkovice město – Bylnice			2;3 ³ ;4 ¹ ;3 ²	6;2 ¹ ;3 ²	19;18 ¹ ;16 ²
341	Bylnice – státní hranice			2;3 ³ ;4 ¹ ;3 ²	2 ² ;2 ³	

Tabulka 4: Počty vlaků osobní dopravy dle kategorií na jednotlivých tratích ve Zlínském kraji

1 = v sobotu; 2 = v neděli a svátky; 3 = v pátek; 4 = v pracovní dny

2.6.3. Vyhodnocení přepravních potřeb – SWOT analýza z Plánu dopravní obslužnosti 2018+

A. Silné stránky

- a. Stabilizovaný sídelný systém s jasnou hierarchií center různých řádů
- b. Koncentrace velkých firem se značným počtem zaměstnanců (potenciálně dojíždějících)
- c. V průměru populačně větší obce, než jsou obce v jiných krajích (což přirozeně generuje poptávku cestujících a zvyšuje koncentraci obyvatel)
- d. Malý počet a velká převaha hlavních cílů dojížděky – lze omezovat souběhy
- e. Značné využívání veřejné dopravy v zázemí vybraných mikroregionálních středisek (např. Jablůnka – Vsetín, Lukov – Zlín, Polešovice – Uherské Hradiště, Kojetín – Kroměříž, Bojkovice – Uherský Brod, Ratiboř – Vsetín, Zašová – Valašské Meziříčí, Hošťálková – Vsetín, Valašská Pohanka – Vsetín)

B. Slabé stránky

- a. Nabídka veřejné dopravy není dostatečně častá a konkurenceschopná individuální automobilové dopravě
- b. Vyjíždějící obyvatelé na střední a velké vzdálenosti preferují IAD
- c. Nevýhodná poloha krajského města Zlín v železniční síti
- d. Vlaky mají zastávky daleko od center a oblastí s koncentrací obyvatel
- e. Oslabený význam autobusové dopravy u vnitrokrajských relací (např. Vsetín – Valašské Meziříčí, Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm či Vsetín – Zlín)
- f. Slabá pozice autobusové dopravy města Zlín (z hlediska reálné poptávky) s většinou významných středisek v kraji
- g. Nevhodné načasování přestupů
- h. Neexistence IDS, žádná tarifní, ani dopravní integrace
- i. V posledních 10 letech byla objednávka veřejné dopravy konstantně snižována
- j. Vysoké ceny jízdného současných autobusových dopravců

C. Příležitosti

- a. Vhodnější nastavení systému dopravní obslužnosti
- b. Návrat části obyvatel k využívání veřejné dopravy
- c. Možnost využít nepravidelnou poptávku cestujících (velké množství turistických cílů)
- d. Vhodnější trasování a načasování linek VHD na spojení s okolními kraji
- e. Potenciál k návratu cestujících založený na frekvenci, spolehlivosti a komfortu VHD
- f. Úspora finančních prostředků díky výběrovým řízením na dopravce
- g. Odstranění souběhů bus/vlak = úspora finančních prostředků
- h. Výrazně modernizovaný vozový park a kvalita služeb díky výběrovým řízením na dopravce

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

D. Hrozby

- Atraktivita individuální automobilové dopravy (přijatelná cena, kratší jízdní doba)
- Tlak na snížení finančních prostředků pro dopravní obslužnost v dalších volebních obdobích
- Nedostatečná informovanost o novém řešení dopravní obslužnosti a nezájem obyvatel obcí
- Dopravní exkluze obyvatel v odlehlých částech kraje
- Zkracující se přijatelná docházková vzdálenost může ohrozit budoucí poptávku po veřejné dopravě
- Pokračující odchod kvalifikovaných obyvatel z kraje
- Neúspěšný proces výběru nového dopravce, riziko právních sporů
- Integrace systémů MHD do systému IDS (města mají své dopravní politiky, které nemusí být kompatibilní s vizí kraje)

2.7. Současný stav tratí ve Zlínském kraji

Zdrojem informací o aktuálním stavu tratí ve Zlínském kraji je SŽDC. Originální vyjádření od SŽDC je uvedeno v příloze č. 6 - Vyjádření SŽDC o stavu tratí ve Zlínském kraji.

Název trati	Rok poslední modernizace – optimalizace	Rok očekávané modernizace – optimalizace
280 Hranice na Moravě – Střelná	posl. Obnova 1982–1983 1977 obnova železničního svršku v úseku Hranice – V.M. (pozn. V r. 2015 proběhly opravné práce v rámci projektu OPD NIV)	2019 Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ Celá trať součástí SP předpoklad cca 2023–2026
281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	posl. obnova 1968, v r. 2015 proběhla revitalizace, ale ta se týkala pouze zab. zař.	není znám
282 Vsetín – Velké Karlovice	posl. obnova 1977	není znám
283 Horní Lideč – Bylnice	posl. obnova 1964, 1971	není znám
300 Brno – Přerov	1971 - obnova železničního svršku	součástí Modernizace tratí Brno – Přerov cca 2023-2028
303 Kojetín – Valašské Meziříčí	posl. obnova 1977–1979, 1984–1986	připravuje se úsek Kojetín – Hulín předpoklad cca 2028
305 Kroměříž – Zborovice	posl. obnova 1961	není znám
323 Ostrava – Valašské Meziříčí (jen úsek Hostašovice – Valašské Meziříčí)	posl. obnova 1969, 2006	není znám
330 Přerov – Břeclav (jen úsek Nedakonice – Přerov)	1999–2001	není znám
331 Otrokovice – Vizovice	posl. obnova 1980	cca 2021-2023

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

340 Brno – Uherské Hradiště (jen úsek Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště)	posl. obnova 1975	Součástí SP předpoklad 2025–2028
341 Staré Město u Uh. Hradiště – Vlárský Průsmyk, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice	posl. obnova 1970, 1977, 1990	Součástí SP předpoklad 2025–2028
Nemotice – Koryčany (v současnosti jen pro nákladní dopravu, trať nemá číslo podle JŘ)		

Tabulka 5: Současný stav tratí ve Zlínském kraji

Zdroj: SŽDC

2.7.1. Stav tratí krátkým komentářem

280 Hranice na Moravě – Střelná:

úsek Hustopeče nad Bečvou – Val. Meziříčí (ST Olc)

Jedná se o dvojkolejnou trať. Trať v územním obvodu zlínského kraje a ve správě ST Olomouc leží mezi železničními stanicemi Hustopeče nad Bečvou a žel. stanicí Valašské Meziříčí, konkrétně od km 18,351 až po km 24,429. Železniční svršek byl vložen v roce 1977 a jeho technický stav odpovídá jeho stáří. Výhybky jsou vloženy v 80 letech minulého století, jedná o výhybky I. generace na dřevěných pražcích.

280 Hranice na Moravě – Střelná: úsek Valašské Meziříčí – Střelná (ST Zlín)

Jedná se o celostátní trať TEN-T, max. rychlost $V = 80$ km/hod, v úseku Valašské Meziříčí – Bystřička po opravě v celkové délce přibližně 3 km v rámci OPD je rychlost $V = 95$ km/hod. a dále byla provedena rekonstrukce v letech 2012 a 2013 v koleji č. 1 v úseku Horní Lideč st. hr. – Horní Lideč.

V úseku Bystřička – Jablůnka je nevyhovující železniční svršek, kolejnice vyrobeny převážně roku 1983 vykazují zvýšený počet defektoskopických závad. Dřevěné pražce z roku 1982 jsou za hranicí životnosti, na kterých dochází vlivem špatné drážebnosti a opotřebení upevňovačů k postupnému rozšiřování rozchodu koleje a dalšího zhoršování GPK.

Úsek trati Horní Lideč st. hr – Horní Lideč byl rekonstruován v roce 2012–2013 pouze v koleji č. 1. V koleji č. 2 se na kolejnicích objevuje velké množství defektoskopických vad, pražce trpí rozpadem betonu a zárubní zeď u koleje č. 2 je zvětralá a rozpadá se.

V současné době se zpracovává Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě.

V úseku se nachází 2 mostní objekty hodnocené stupněm „3“ dle předpisu SŽDC S5: km 40,294 trati Hranice na Moravě – Vsetín km 27,354 trati Horní Lideč – Vsetín

281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm:

Jedná se o regionální trať s max. rychlostí $V = 60$ km/h. Trať byla obnovena užitým materiálem v roce 1968. Od tohoto roku na trati neproběhla žádná významná rekonstrukce nebo modernizace, dochází pouze k běžné údržbě, při které dochází k postupné výměně kolejnic na celé trati z důvodu nevyhovujících elektrických svarů a značného ojetí kolejnic.

282 Vsetín – Velké Karlovice:

Jedná se o regionální trať s max. rychlostí $V = 50$ km/h. Trať byla obnovena novým materiálem v roce 1977. Vlivem stáří železničního svršku dochází k postupnému rozpadu geometrických parametrů koleje (GPK) a k četným defektoskopickým závadám v elektrických svarech. Trať se vyznačuje velkým množstvím přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži. V úsecích, kde je železniční těleso v náspu v souběhu se silnicí nebo Vsetínskou Bečvou dochází k přesypávání materiálu kolejového lože přes hranu opěrných zdí. Odvodnění nezpevněnými příkopy je z části nefunkční a dochází ke splavování zeminy z přilehlých svahů do kolejového lože.

V úseku se nachází 1 mostní objekt hodnocen stupněm „3“ dle předpisu SŽDC S5: km 20,047 trati Vsetín – Velké Karlovice.

283 Horní Lideč – Bylnice:

Jedná se o regionální trať s max. rychlostí $V = 70$ km/h. Úsek trati Horní Lideč – Bylnice byl obnoven novým svrškovým materiálem v roce 1964, úsek Brumov (včetně) – Bylnice v roce 1971 a žst. Bylnice prošla kompletní rekonstrukcí v roce 2012. Kolej je z velké části svařena do bezстыkové koleje. Vyskytuje se zde území s opakovanými závadami v GPK vlivem nestabilního podloží. Mimo tento úsek nedochází k nadměrným defektoskopickým závadám ani závadám v GPK.

V úseku se nachází 4 mostní objekty hodnocené stupněm „3“ dle předpisu SŽDC S5: km 13,644 trati Bylnice – Horní Lideč km 15,361 trati Bylnice – Horní Lideč km 16,673 trati Bylnice – Horní Lideč km 18,196 trati Bylnice – Horní Lideč

300 Brno – Přerov:

Jedná se o jednokolejnou trať. Trať ležící v obvodu zlínského kraje leží mezi železničními stanicemi Kojetín a Věžky, konkrétně od km 76,710 až po km 80,010. Železniční svršek byl vložen v roce 1971 a jeho technický stav odpovídá jeho stáří. V žel. stanici Chropyně byla provedena obnova hlavních staničních kolejí v roce 2014 užitým materiálem. Výhybky jsou vloženy v 90 létech minulého století, jedná o výhybky I. generace na dřevěných pražcích.

V úseku se nachází 1 mostní objekt hodnocen stupněm „3“ dle předpisu SŽDC S5: km 77,217 trati Brno – Přerov

303 Kojetín – Valašské Meziříčí:

Jedná se o regionální trať s max. rychlostí $V = 70$ km/h. Úsek trati Kojetín – Kroměříž byl obnoven užitým svrškovým materiálem v roce 1977–1979, úsek Kroměříž – Valašské Meziříčí v roce 1984–1986 materiálem novým. V úseku Kojetín – Hulín je kolej stykovaná a dochází k častým závadám v GPK vlivem nestabilního jílovitého podloží. V navazujícím úseku Hulín – Valašské Meziříčí je kolej stykovaná, ale vyskytuje se zde velké množství defektoskopických závad a je nutno nahrazovat tyto úseky novými kolejnicemi.

305 Kroměříž – Zborovice:

Jedná se o regionální trať s max. rychlostí $V = 60$ km/h. V úseku Kroměříž – Zdounky jsou použity kolejnice typu A tzv. indického profilu z roku 1961, v úseku Zdounky – Zborovice je pak větší část železničního svršku z roku 2002. V žst. Zdounky jsou výhybky z roku 1964, které jsou za hranici své životnosti a vykazují velké množství závad v GPK. Kolejové lože je silně znečištěno. V úseku mezi stanicemi Zdounky a Zborovice bylo v roce 2015 zrekonstruováno a vybaveno světelným zabezpečovacím zařízením 6 přejezdů. Kolem těchto přejezdů bylo

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

obnoveno odvodnění, v ostatních částech je odvodnění nefunkční a dochází ke splavování zeminy do kolejového lože z přilehlých polí.

323 Ostrava – Valašské Meziříčí:

úsek Hostašovice – Valašské Meziříčí

Jedná se o regionální trať s max. rychlostí $V = 70$ km/h. Tento úsek byl z části obnoven užitým materiálem v roce 2006 a část je z roku 1969 s materiálem novým. Celý úsek je svařen do bezстыkové koleje. Na kolejnicích zvýšený výskyt výbrusů od prokluzu dvojkolí.

V úseku se nachází 1 mostní objekt hodnocen stupněm „3“ dle předpisu SŽDC S5: km 64,133 trati Valašské Meziříčí – Frýdek-Místek

330 Přerov – Břeclav:

Jedná se o celostátní koridorovou trať TEN-T s max. rychlostí $V = 160$ km/h. Tento úsek byl rekonstruován v roce 1999–2001 novým materiálem. V hlavních a dopravních kolejích se provádí běžná údržba ve standardním rozsahu, v manipulačních kolejích v žst. Staré Město, Otrokovice a Hulín dožívají dřevěné pražce, které je potřeba vyměnit ve větším rozsahu.

V úseku se nachází 1 mostní objekt hodnocen stupněm „3“ dle předpisu SŽDC S5: km 168,536 trati Höhenau – Přerov

331 Otrokovice – Vizovice:

Jedná se o regionální trať s max. rychlostí $V = 60$ km/h. Stávající železniční svršek je použit z výzisku, rekonstrukce provedena v roce 1980-81 materiálem užitým bez strojního čištění kolejového lože. Kolejnice tvar R65, četné výbrusy na hlavách kolejnic, poškozené konce kolejnic, deformace elektrických svarů, velký výskyt defektoskopických vad. Kolejové lože je silně znečištěno, a v některých úsecích zbahnělé. Odvodnění z velké části chybí. Drobné kolejiwo a kolejnice tv. R 65 jsou značně amortizovány, některé prvky vykazují sníženou držebnost, izolované styky jsou zdeformovány. Betonové pražce PB 2 popraskané (PB 2 většina). Svěrky ŽS3 na 50 % trati, pryžové podložky za hranicí životnosti.



Obrázek 5: žst. Vizovice
Zdroj: PRO CEDOP s.r.o. (2019)

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

V úseku se nachází 3 mostní objekty hodnocené stupněm „3“ dle předpisu SŽDC S5: km 9,997 trati Otrokovice – Vizovice km 13,095 trati Otrokovice – Vizovice km 19,109 trati Otrokovice – Vizovice.

340 Brno – Uherské Hradiště:

úsek Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště

Jedná se o regionální trať s max. rychlostí $V = 100$ km/h. Stávající železniční svršek byl vložen nový v roce 1975. Kolejnice tvaru R 65, deformace elektrických svarů, velký výskyt defektoskopických vad. Kolejové lože je místy zbahnělé. V úseku provedena pouze rekonstrukce zastávky Veselí nad Moravou – Milokoš, Ostrožská Nová Ves lázně, jinak je trať bez rekonstrukcí, nástupiště v žst. Uherský Ostroh a Ostrožská Nová Ves nevyhovují potřebám cestujících (nízká nástupní hrana, sypaná nástupiště).

341 Staré Město u Uh. Hradiště – Vlárský průmysk, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice:

Jedná se o regionální trať s max. rychlostí $V = 80$ km/h. Úsek Veselí nad Moravou – Kunovice byl obnoven v roce 1974 novým svrškovým materiálem, úsek Kunovice – Újezdec u Luhačovic v roce 1970, úsek Újezdec u Luhačovic – Bohuslavice nad Vlárí v roce 1990, úsek Bohuslavice nad Vlárí – Bylnice – Vlárský průmysk roce 1977 a úsek Újezdec u Luhačovic – Luhačovice v roce 1979–1980 a 2002. Na trati byly rekonstruovány žst. Uherský Brod (jen koleje), částečně Bojkovice a Bylnice v letech 2016, 2010 a 2012. Mezistaniční úseky převážně na pražcích SB 3 a SB 5 s dřevěnými hmoždinkami, které ve velkém počtu vyhnívají, čímž se rychle zhoršuje drážebnost upevňovadel, nutná hromadná regenerace (výměna) hmoždinek. Vyskytuje se řada souvislých úseků se znečištěným kolejovým ložem, které bude nutné strojně pročistit. V kolejnicích se objevuje řada deformovaných svarů.

V úseku se nachází 2 mostní objekty hodnocené stupněm „3“ dle předpisu SŽDC S5: km 3,354 trati Kunovice – Staré Město u Uherského Hradiště km 27,354 trati Horní Lideč – Vsetín

Nemotice – Koryčany (v současnosti jen pro nákladní dopravu):

Data od SŽDC zatím neobdržena.

Všeobecně

z pohledu SMT nelze plošně zvyšovat rychlost bez provedení přepočtu mostních objektů a případné rekonstrukce.

2.7.2. Popis kritických úseků na tratích

Vyjádření k jednotlivým tratím popisuje následující charakteristiky:

- A. Přejezdy (úroveň zabezpečení, TOR na přejezdech...)
- B. Kolej (žel. spodek, svršek, GPK, TOR apod.)
- C. Jiné

280 Hranice na Moravě – Střelná

Úsek Hustopeče nad Bečvou – Val. Mez. - Technický stav kolejí je špatný, odpovídá stáří železničního svršku a provoznímu zatížení tratě. Nejvyšší traťová rychlost 80km/h. V letošním roce bude zahájena investiční akce „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí

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

Hustopeče nad Bečvou“. V této akci bude zahrnuta i rekonstrukce železniční stanice Lhotka nad Bečvou.

Úsek Bystřička – Jablůnka je z hlediska železničního svršku za hranicí životnosti (dřevěná pražce, upevňovadla, kolejnice). V tomto úseku dochází k přesypávání materiálu šterkového lože přes korunu opěrné zdi na styku se Vsetínskou Bečvou. Na náspech vlivem nestabilního podloží v km 26,320 – 26,420 a 28,600 – 28,750 dochází k opakovaným závadám v GPK. V úseku Horní Lideč – Střelná u koleje č. 2 je zárubní zeď zvětralá a rozpadá se.

281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Železniční svršek na hranici životnosti.

282 Vsetín – Velké Karlovice

Železniční svršek na hranici životnosti. V celém úseku značné množství přejezdů, navíc velká část zabezpečena pouze výstražnými kříži. Celkem 11 přejezdů se zavedenou TOR.

283 Horní Lideč – Bylnice

V km 8,700 – 8,800 vlivem nestabilního podloží dochází k opakovaným závadám v GPK.

300 Brno – Přerov

Technický stav kolejí je špatný, odpovídá stáří železničního svršku (48 let) a provoznímu zatížení tratě. Trvalé omezení rychlosti ze 100 km/h na 80km/h zde bylo zavedeno v roce 2017. V letošním roce bude provedena výměna železničního svršku novým materiálem. Železniční spodek zůstane beze změny. Na území ZK se nacházejí dva úrovněvé přejezdy. Přejezd P7206 v km 77,022 je zabezpečen pouze výstražnými kříži!

303 Kojetín – Valašské Meziříčí

Úsek žst. Hlinsko pod Hostýnem – nz. Loukov – značné množství defektoskopických vad kolejnic a závad v GPK. Na trati přejezd P7289 se zavedou TOR.

305 Kroměříž – Zborovice

Železniční svršek na hranici životnosti. Žst. Zdounky – opakující se hrubé závady v GPK především u výhybek vlivem jejich stáří.

323 Ostrava – Valašské Meziříčí

úsek Hostašovice – Valašské Meziříčí

Bez kritických míst.

330 Přerov – Břeclav:

V km 138,950 – 139,052 byla zřízena svahová příčná žebra pro zajištění stability a odvodnění svahu. V těchto místech dochází opakovaně k poklesu v koleji.

Přes most v km 152,691 je z důvodu typu nosné konstrukce (most s mostnicemi) možná maximální rychlost 120 km/h

331 Otrokovice – Vizovice

Žst. Zlín a Vizovice – železniční svršek za hranicí životnosti. Kolejnice R 65, T s velkým množstvím nekvalitních elektrických svarů. Na trati 7 přejezdů se zavedenou TOR.

340 Brno – Uherské Hradiště

Stav žst. Uherské Hradiště neodpovídá potřebám a frekvenci cestujících (nízké hrany nástupišť, pouze jeden bezbariérový přechod, ...). Kolejnice S49 s množstvím defektoskopických závad.

341 Staré Město u Uh. Hradiště – Vlárský Průsmyk, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice:

Vyhnlavající dřevěné hmoždinky v pražcích SB 3 a SB 5, postupné zhoršování stavu GPK v celém úseku. V úseku Újezdec u Luhačovic – Luhačovice v km 5,600-5,610 vpravo dochází k odplavování svahu vodním tokem Štávnice – hrozí nebezpečí sesuvu svahu. Na náspech vlivem nestabilního podloží v km 0,800 – 0,950, 1,450 – 1,550, 3,600 – 3,900 a 117,900 – 118,600 dochází k opakovaným závadám v GPK.

Nemotice – Koryčany

V současnosti jen pro nákladní dopravu

2.8. Analýza připravovaných stavebních záměrů

Analýza popisuje očekávané stavební záměry, které budou podle předpokladu uskutečněny v letech 2020–2030 (resp. s horizontem roku 2050) a budou mít vliv na dopravu ve Zlínském kraji. Silniční stavby jsou zde uvedeny z důvodu přímého vlivu na konkurenceschopnost železnice.

Vyjádření SŽDC o stavbách železniční infrastruktury je uvedeno v příloze č. 7: Zlínský kraj – informace o stavbách železniční infrastruktury.

2.8.1. Železniční stavby

A. Modernizace železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice

Plánované zprovoznění: 2024

Elektrizace trati střídavou trakcí 25 kV, 50 Hz

Zdvoukolejnění úseku Otrokovice – Zlín střed

Typická traťová rychlost: 100 km/h

Zrušené zastávky: zast. Otrokovice – Trávníky zrušena, zast. Zlín – U Mlýna zrušena, zast. Zlín – Louky zrušena

Pozměněné zastávky: zast. Zlín – Podvesná přesunuta, žst. Zlín – Malenovice přejmenována na zast. Zlín Malenovice – obec

B. Novostavba trati Vizovice – Valašská Polanka

Předpokládané dokončení: není známo

C. Modernizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč

Předpokládané dokončení: 2026

Zrušené zastávky: Brňov a Lidečko

Původní SP neschválená komisí MD – aktualizace – bude doplněno

D. Modernizace Hulín – Kroměříž – Kojetín

Předpokládané dokončení: 2026

Elektrizace trati střídavou trakcí 25 kV, 50 Hz

Zdvoukolejnění úseku Hulín – Kroměříž

Typická traťová rychlost: 120–160 km/h, v intravilánech měst 70–90 km/h

E. Modernizace Valašské Meziříčí – Veřovice (– Ostrava)

Plánované dokončení: 2025-2026

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

Elektrizace trati střídavou trakcí 25 kV, 50 Hz

F. Modernizace Brno – Přerov

Plánované dokončení: 2030

Zdvoukolejnění, odstranění přejezdů

Elektrizace trati střídavou trakcí 25 kV, 50 Hz

Předpokládaná rychlost 200 km/h

G. Novostavba VRT Brno – Přerov

Zadána SP

Předpokládané dokončení: 2050

H. VRT Přerov – Ostrava

Zadána SP

Předpokládané dokončení: 2029

Předpokládaná návrhová rychlost 300–350 km/h

I. Konverze trakčního napájení ze stejnosměrné trakce 3 kV na střídavé napájení 25kV 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice – plánované dokončení: 2022

J. Novostavba trati Brno – Břeclav

Předpokládané dokončení: 2026

K. Novostavba VRT trati Praha – Brno

Předpokládané dokončení: 2036

2.8.2. Silniční stavby

A. Výstavba D 55 Otrokovice – Břeclav

Uvedení úseků do provozu:

- a. Otrokovice, JV obchvat: 2021
- b. Napajedla – Staré Město: 2025-?
- c. Staré Město – hranice kraje: 2025-?

B. Výstavba D 49 Hulín (D1 a D55) – Fryšták – Vizovice – Horní Lideč, st. Hranice

Uvedení úseků do provozu:

- a. Hulín – Fryšták: 2023
- b. Fryšták – Lípa: 2027
- c. Lípa – Vizovice – Pozděchov: 2030
- d. Pozděchov – Horní Lideč - st. hranice: 2030 v polovičním profilu

C. Dostavba D1 – obchvat Přerova – Lipník nad Bečvou

Uvedení do provozu: 2024

D. Modernizace a zkapacitnění silnice I/57 v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín – Valašská Polanka – Pozděchov

Uvedení do provozu: 2028–2032

E. Přeložka I/35 – „Palačovská spojka“ – D48 – Valašské Meziříčí

Uvedení do provozu: 2023

F. Přeložka I/35 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

- G. Přeložka I/150 Přerov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí
- H. Přeložka II/490 Zlín – Fryšták
- I. Obchvat a budoucí přivaděč k D 49 Lípa – Želechovice nad Dřevnicí
- J. Kapacitní přivaděč Otrokovice – Zlín
- K. Přeložka I/55 – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou
- L. Modernizace II/495 Uherský Brod – Bojkovice – Slavičín
- M. I/50 – obchvat Starého Hrozenkova

2.9. Popis současného provozního stavu a síťová grafika linek

V rámci studie je uvažován železniční jízdní řád platný na území Zlínského kraje od 15. prosince 2019. V tento den proběhne nejvýznamnější změna provozu regionálních vlaků v historii kraje. Dojde k nárůstu počtu spojů na významných relacích a vzniku nových spojení zejména v přepravních špičkách pracovních dnů. Provoz dálkových spojů objednávaných ministerstvem dopravy ČR zůstane bez zásadních změn.

Na trati Otrokovice – Vizovice bude zaveden základní hodinový takt zastávkových osobních vlaků, které budou v přepravní špičce pokračovat každé 2 hodiny přes Uherské Hradiště do Veselí nad Moravou. Každé 2 hodiny budou doplněny osobními vlaky Otrokovice – Zlín, důležitými pro návaznosti v Otrokovicích. Tyto vlaky budou doplněny v přepravní špičce do taktu 1 hodina spěšnými vlaky Zlín – Přerov. Třetí linkou bude obdoba dnešních přímých spojů do Kroměříže. Nyní však budou jezdit pouze v přepravní špičce v hodinovém taktu z Vizovic do Kroměříže. V přepravní špičce tak budou ze Zlína do Otrokovic jezdit vlaky každých 20 minut, do Vizovic pak každou půl hodinu.

Na trati Přerov – Břeclav zůstane zachován provoz dnešních osobních vlaků, v přepravní špičce každou hodinu v celé trase stejně jako dosud. Mimo špičku budou doplněny do taktu 1 hodina osobní vlaky Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště. Časové polohy osobních vlaků i rychlíků budou upraveny, zejména kvůli návaznostem ve Starém Městě.

Osobní a spěšné vlaky z Uherského Hradiště do Brna budou vzhledem k IDS JMK zachovány v nynějších časových polohách. Ze Starého Města do Veselí nad Moravou budou v přepravní špičce doplněny o osobní vlaky z Vizovic, ve zmíněném úseku jezdící každou hodinu. V úseku Staré Město u UH – Uherské Hradiště budou také celodenně každé 2 hodiny jezdit přípoje k novým osobním vlakům do Přerova, v prokladu se spěšnými vlaky z Brna.

Kromě rychlíků z Luhačovic budou jezdit do Starého Města také osobní vlaky z Uherského Brodu. Na rychlíky budou v Uherském Brodě navazovat osobní vlaky do Bylnice. Tato základní kostra bude po celý den doplněna do taktu 1 hodina osobními vlaky Uherské Hradiště – Bojkovice město s přípoji z Uherského Brodu do Luhačovic. Přímé spěšné vlaky (Bylnice -) Bojkovice – Brno budou zachovány, ovšem s méně zastaveními, často jen v důležitých městech. Obecně v úseku Bojkovice – Uherské Hradiště budou jezdit vlaky v přepravní špičce velmi často, což odpovídá vysokému potenciálu tzv. Vlárské dráhy. Regionální provoz přes Vlárský průsmyk nebude zatím obnoven.

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

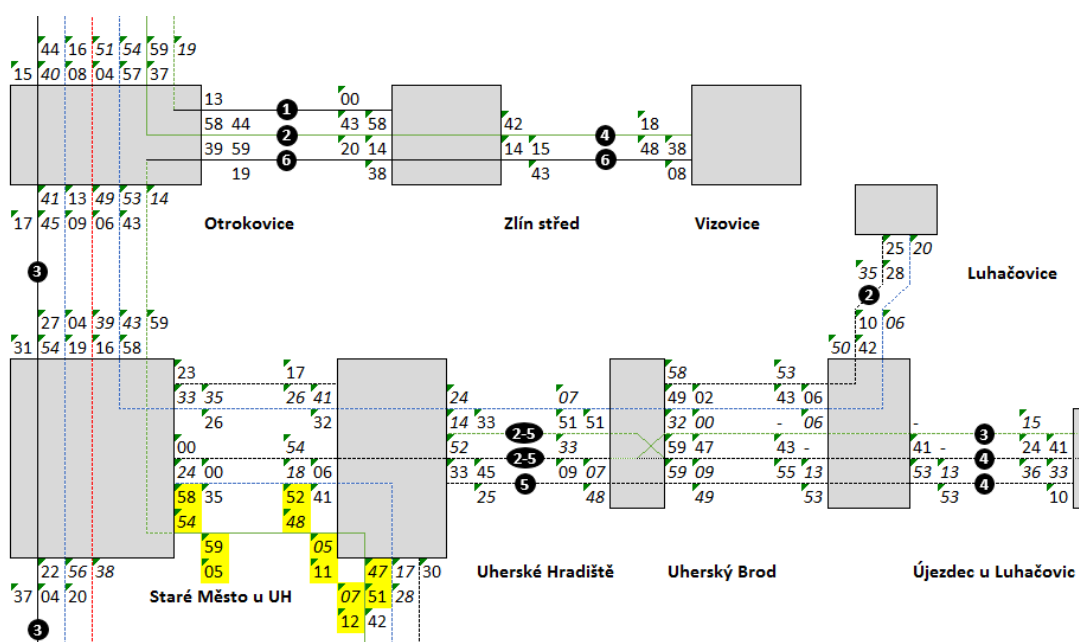
V úseku Vsetín – Bylnice budou základním segmentem motorové osobní vlaky v taktu 2 hodiny, ve špičkách jezdící každou hodinu, některé jen ze Vsetína do Valašských Klobouk. V přepravních špičkách budou jezdít každou hodinu také osobní vlaky Vsetín – Střelná s méně zastaveními. Z Horní Lidče do Púchova budou jezdít osobní vlaky ZSSK podobně jako dosud. Osobní vlaky z Přerova (Olomouce) budou jezdít již jen do Vsetína, každou hodinu ze Vsetína do Valašského Meziříčí, do Přerova každou hodinu jen v přepravní špičce. Každou hodinu budou jezdít v přepravní špičce také osobní vlaky Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm. V taktu 1 hodina bude i provoz vlaků ze Vsetína do Velkých Karlovic.

Z Rožnova pod Radhoštěm do Kroměříže budou jezdít osobní vlaky každé 2 hodiny, ve špičkách každou hodinu. V úseku Kroměříž – Holešov je doplní každé 2 hodiny osobní vlak, ve špičkách opět každou hodinu. Další přípojné vlaky budou jezdít z Hulína do Kroměříže. Bude omezeno zastavování vlaků v Dobroticích, Třebeticích a Všetulech. Osobní vlaky z Kroměříže do Kojetína budou jezdít každou hodinu a navazovat na brněnské rychlíky. Některé spoje naváží na posilové vlaky do Rožnova pod Radhoštěm, avšak kvůli úspoře času nezastaví v Postoupkách.

Provoz na trati do Zborovic zůstane beze změn, s taktovou dírou dopoledne i s posilami ve špičkách.

Nově projížděné zastávky: Lidečko, Všetuly, Dobrotice a Postoučky

Síťová grafika linek je uvedena v příloze č. 2 - Síťová grafika linek.



Obrázek 6: Ukázka řešené síťové grafiky

Zdroj: Železniční jízdní řád 2019/2020, zpracování PRO CEDOP

2.10. Vyhodnocení přípojných vazeb

Byla provedena analýza přípojných vazeb v plánovaném grafikonu. Ze 170 identifikovaných potenciálních vazeb bylo 30 označeno jako problematické. Hodnocení přípojných vazeb probíhalo na základě 2 kritérií.

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

Prvním z nich byla **doba na přestup**, a to v těchto pásmech:

- A. 1 = odjezd přípoje v uzlu do 15 minut
- B. 2 = odjezd přípoje v uzlu od 16 do 30 minut
- C. 3 = odjezd přípoje v uzlu za více než 30 minut

Pokud alespoň na jedné z linek přípojně vazby není taktový jízdní řád, byla vazba hodnocena známkou 3 (např. trať Valašské Meziříčí – Ostrava).

Druhým kritériem byla **významnost přípojně vazby** pro její potenciální uživatele. Pokud vazba nemá dostatečný přepravní potenciál a v daném uzlu existují výrazně významnější přípojně vazby, bylo hodnocení vazby upraveno na známku 1. Pokud v uzlu existují další přípojně vazby ve stejných relacích s kratší přestupní dobou, bylo hodnocení přípojně vazby rovněž pozměněno na známku 1. Vazby se známkami 2 nebo 3 jsou vyhodnoceny jako problematické a budou předmětem návrhové části projektu.

Vyhodnocené přestupní vazby s výpočty uvedeny v příloze č. 3 – Vyhodnocení přípojných vazeb.

Základní takt								
Uzel	Linka A	Linka B	Příjezd A	Odjezd B	Čas na přestup TAM	Příjezd B	Odjezd A	Čas na přestup ZPĚT
Kojetín	R Brno	Os Kroměříž	X:05	X:09	0:04	X:48	X:53	0:05
Kojetín	R Přerov	Os Kroměříž	X:52	X:09	0:17	X:48	X:06	0:18
Kojetín	Os Nezamyslice	Os Kroměříž	S:35	X:09	0:34	X:48	L:20	0:32
Kojetín	Os Přerov	Os Kroměříž	L:17	X:09	0:52	X:48	S:40	0:52

Přepravní špička								
Uzel	Linka A	Linka B	Příjezd A	Odjezd B	Čas na přestup TAM	Příjezd B	Odjezd A	Čas na přestup ZPĚT
Kojetín	R Brno	Os Kroměříž	X:05	X:09	0:04	X:48	X:53	0:05
Kojetín	R Přerov	Os Kroměříž	X:52	X:09	0:17	X:48	X:06	0:18
Kojetín	Os Nezamyslice	Os Kroměříž	X:35	X:09	0:34	X:48	X:20	0:32
Kojetín	Os Přerov	Os Kroměříž	X:17	X:09	0:52	X:48	X:40	0:52

Uzel	Linka A	Linka B	Hodnocení přestupního času	Problém	Komentář
Kojetín	R Brno	Os Kroměříž	1	NE	Prioritní vazba v uzlu
Kojetín	R Přerov	Os Kroměříž	1	NE	Velmi slabý přepravní potenciál
Kojetín	Os Nezamyslice	Os Kroměříž	3	ANO	Návaznost vlaků od Kroměříže na regionální vlaky směr Nezamyslice není prioritní ve srovnání s rychlíky do Brna
Kojetín	Os Přerov	Os Kroměříž	1	NE	

Tabulka 6: Ukázka vyhodnocené přestupní vazby

2.10.1. Vyhodnocení přípojných vazeb v uzlech

Uzel Bylnice

S novým grafikonem definitivně zaniká možnost přestupu mezi vlaky z Uherského Brodu a ze Vsetína mimo několika výjimek v období přepravní špičky.

Uzel Horní Lideč

Přímé spoje Vsetín – Bylnice znamenají konec přestupů v této relaci. Návaznosti směr Púchov zde až na několik výjimek prakticky neexistují. Stanice Střelná tak bude o víkendech z české strany téměř nedostupná.

Uzel Hulín

Z hlediska přípojných vazeb se jedná o nejsložitější železniční uzel na území Zlínského kraje. Nejdůležitější jsou vazby mezi osobními a dálkovými vlaky na trati Přerov – Břeclav a osobními vlaky Kojetín – Holešov (Rožnov). Další návaznosti existují mezi osobními vlaky Přerov – Břeclav a rychlíky Praha – Luhačovice na stejné trati. Vysoký počet přípojných vazeb v různých směrech s krátkými přestupními časy je vykoupen horšími návaznostmi směr Rožnov pod Radhoštěm, tedy do všech cílů za Holešovem.

Uzel Hranice na Moravě

Přípojně vazby od vlaků z Valašského Meziříčí existují jen k rychlíkům do Brna a Bohumína, vazba na osobní vlaky směr Suchdol nad Odrou vyřešena není.

Uzel Kojetín

Hlavní vazba je zde mezi osobními vlaky z Kroměříže a rychlíky do Brna, regionální spojení v podobě osobních vlaků do Nezamyslic s přestupní dobou více než půl hodiny není zatím konkurenceschopné.

Uzel Kroměříž

Vzhledem k odlišným prioritám jednotlivých relací v Kroměříži nejsou přestupní časy na vazbě Kojetín – Hulín kratší než 20 minut, vyjma přímých posilových vlaků ráno, odpoledne a večer. Na vlaky ze Zborovic navazují osobní vlaky do Kojetína a Holešova, v přepravní špičce i spěšné vlaky do Vizovic. Přípojná vazba směr Rožnov do cílů za Holešovem opět není uspokojivá.

Uzly Moravský Písek a Bzenec

V Moravském Písku navazují osobní vlaky do Bzence, a to na většinu vlaků z trati Přerov – Břeclav, v přepravní špičce dokonce na všechny vlaky. Tyto přípoje jsou významné zejména pro Bzenec, kromě spěšných vlaků do Kyjova a dále do Brna jsou návaznosti v Bzenci podstatně horší.

Uzel Otrokovice

Základním úkolem vlaků směr Vizovice je zde co nejlépe navazovat na vlaky od Hulína i Starého Města. V základním taktu se to daří díky novým osobním vlakům do Zlína a v přepravní špičce je interval 20 minut dostatečně krátký na eliminaci dopadů zpoždění přípojných vlaků. Další nová přípojná vazba vzniká v přepravní špičce mezi vlaky do Uherského Hradiště a do Kroměříže.

Uzel Přerov

Základní přípojně vazby na osobní vlaky a rychlíky z Luhačovic jsou dobré, kromě vazby mezi osobními vlaky do Břeclavi a do Olomouce. Další promarněnou příležitostí je příliš krátký přestupní čas mezi rychlíky Brno – Bohumín a Brno – Olomouc v relaci Hulín – Kojetín a zpět, který by byl alternativou vlaků Brno – Otrokovice – Olomouc a dosud neexistující linky Brno – Kroměříž – Zlín. Navrhované spěšné vlaky ze Zlína zde zatím nemají žádné návaznosti, pravděpodobně by měly být prodlouženy do Olomouce a nahradit osobní vlaky.

Uzel Staré Město

Pro přípoje směr Uherské Hradiště se zde o půl každé hodiny potkávají osobní vlaky do Přerova a Břeclavi, každou sudou hodinu pak rychlíky Brno – Olomouc.

Uzel Uherské Hradiště

V relaci Staré Město – Veselí nad Moravou nelze navázat osobní vlaky s odlišnými přípojnými vazbami, které by byly alternativou ke spěšným vlakům. Již nyní jsou zde přípojně vazby v relaci Veselí nad Moravou – Uherský Brod každou hodinu, v přepravní špičce doplněné o přestup mezi osobními vlaky ve stanici Kunovice.

Uzel Uherský Brod

Již nyní je zde vazba mezi rychlíky z Prahy a osobními vlaky do Bylnice, doplněná o vazbu mezi vlaky Uherské Hradiště – Bojkovice město a přípojnými vlaky do Luhačovic. Přestupní časy jsou zde negativně ovlivněny neadekvátním uspořádáním železniční stanice po nedávné rekonstrukci.

Uzel Újezdec u Luhačovic

Po přesunu přestupů v relaci Uherské Hradiště – Luhačovice do Uherského Brodu zde zůstávají jen regionální přestupní vazby relace Luhačovice – Bojkovice. Vazba mezi osobními vlaky do Luhačovic a Bojkovic má kratší přestupní časy než vazba mezi rychlíky z Luhačovic a osobními vlaky do Bylnice.

Uzel Valašské Meziříčí

Základní vazby jsou zde mezi osobními vlaky Vsetín – Přerov a Rožnov pod Radhoštěm – Kroměříž s dostatečnými časovými rezervami. Vazby na expresy Praha – Žilina nejsou ideální, alespoň ve směru Rožnov jsou řešeny vloženými návaznými vlaky o víkendu, nikoli v pracovní dny. Přímé vlaky Vsetín – Rožnov přináší i přípojnou vazbu od expresů z Prahy na osobní vlaky do Vsetína. Osobní vlaky ve směru Veřovice a Ostrava nejsou vedeny v jednotném taktu, přípoje jsou tak velmi individuální pro každý spoj.

Uzel Veřovice

Přípojně vazby mezi vlaky Valašské Meziříčí – Ostrava a do Studénky zde fungují, na rozdíl od taktového provozu.

Uzel Veselí nad Moravou

Přípojně vazby jsou zde v rámci IDS JMK dlouhodobě dobré, avšak na nové vložené osobní vlaky v přepravní špičce ze Starého Města u UH a Vizovic nebudou navazovat obdobné vlaky do Kyjova.

Uzel Vsetín

Nejdůležitější návaznosti směr Velké Karlovice jsou zde poměrně špatné. V období přepravní špičky navazují alespoň osobní vlaky do Rožnova, jindy jsou přestupní časy velmi dlouhé. Osobní vlaky do Bylnice navazují jen v jednom směru. Návaznosti mezi expresy a osobními vlaky do Přerova a Bylnice nabízí zajímavé přestupní časy.

2.11. Analýza souběhů s autobusy

Problematika souběhů s autobusy byla členěna podle železničních tratí. Pokud je daná autobusová linka souběžná postupně s více tratěmi, je uvedena u každé z nich a je posouzen vždy relevantní úsek.

Celkem bylo detekováno 55 souběhů, v tabulce níže je uveden souhrn linek, které by mohly být omezeny nebo zrušeny.

Stav souběhů a případné potenciální omezení či zrušení linek je uveden v příloze č. 5: Analýza souběhů s autobusy.

Linka 120 Uherské Hradiště – Staré Město – Napajedla – Zlín	Potenciál na zrušení
Linka 154 Horní Lideč – Střelná	Potenciál na zrušení
Linka 155 Vsetín – Horní Lideč – Valašská Senice	Potenciál na zrušení
Linka 365 Uherské Hradiště – Veletiny – Uherský Brod	Potenciál na zrušení
Linka 150 Zlín – Vizovice – Horní Lideč – Valašské Klobouky	Potenciál na zrušení/výrazné omezení
Linka 131 Luhačovice – Uherský Brod	Potenciál na zrušení/omezení
Linka 244 Vsetín – Bystřička – Oznice – Mikulůvka – Bystřička – Jablůnka – Vsetín	Potenciál na zrušení/omezení
Linka 232 Valašské Meziříčí – Branky – Kunovice – Lázy	Potenciál na částečné omezení
Linka 170 Zlín – Slušovice – Trnava – Podkopná Lhota	Potenciál na omezení
Linka 171 Zlín – Hvozdná – Ostrata – Slušovice – Vizovice	Potenciál na omezení
Linka 200 Zlín – Vizovice – Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	Potenciál na omezení
Linka 201 Vsetín – Valašská Polanka – Bratřejov – Vizovice – Zlín	Potenciál na omezení
Linka 203 Vsetín – Liptál – Všemina – Slušovice – Zlín	Potenciál na omezení
Linka 210 Vsetín – Halenkov – Karolinka – Velké Karlovice – (Miloňov)	Potenciál na omezení
Linka 251 Valašské Meziříčí – Vidče – Rožnov pod Radhoštěm	Potenciál na omezení
Linka 300 Valašské Klobouky – Slavičín – Luhačovice – Uherský Brod – Uherské Hradiště – Brno	Potenciál na omezení
Linka 330 Uherské Hradiště – Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou	Potenciál na omezení
Linka 361 Uherský Brod – Hradčovice – Veletiny – Vlčnov	Potenciál na omezení
Linka 395 Bojkovice – Nezdenice – Uherský Brod	Potenciál na omezení
Linka 440 Kroměříž – Kvasice – Tlumačov – Otrokovice – Zlín	Potenciál na omezení

Tabulka 7: Shrnutí omezení či zrušení současných autobusových linek

Závěr:

Potenciální možnosti úspor v autobusové dopravě jsou zejména v úsecích:

- A. Staré Město – Otrokovice (v případě systémového vedení vlakové linky Uherské Hradiště – Zlín + optimalizace polohy zastávek)
- B. Otrokovice – Zlín – Vizovice (v případě posílení a zrychlení dopravy – po realizaci projektu elektrifikace trati 331)
- C. Uherské Hradiště – Uherský Brod (pouze díky přesunům zastávek)

2.12. Nalezení chybějících spojení

2.12.1. Chybějící linky

Chybějící linky realizovatelné na stávajících / vylepšených stávajících tratích

- A. Kroměříž – Zlín – vedena pouze ve špičce pracovních dnů – měla by být vedena systémově
- B. Brno – Zlín – není vedena vůbec – při vedení přes Kroměříž by zároveň řešila i spojení Zlín – Kroměříž a Kroměříž – Brno
- C. Zlín – Olomouc – vedena pouze ve špičce pracovních dnů – měla by být vedena systémově (zároveň řeší i spojení do Přerova)
- D. Zlín – Uherské Hradiště – vedena pouze ve špičce pracovních dnů
- E. Kojetín – Kroměříž – Val. Meziříčí – Rožnov p. R.
- F. Kojetín – Kroměříž – Zborovice

Úvaha: JMK uvažuje o tom, že by Os vlaky na trati 340 ukončil v okolí Nesovic (a dál by jezdily jen posílené Sp vlaky) – nabízí se v tomto případě prodloužení Os do Koryčan.

2.12.2. Chybějící tratě

Na úrovni měst ORP je porovnávána konkurenceschopnost vlaku a automobilu do jiného ORP města a sousedních krajských měst (Brno, Olomouc, Ostrava, Trenčín, Žilina). V analýze je zjištěno, jestli je jízdní doba nejrychlejším vlakem vyhovující. V případě, že jízdní doba vlaku není konkurenceschopná osobnímu automobilu, bude provedeno zjednodušené vyhodnocení na základě předpokladu dosažení průměrné rychlosti linky 120 km/h. V případě, že modernizace stávajících tratí nebude vyhovující, je doporučeno v návrhové části prověřit novostavbu trati. Analýza počítá se stavem silniční infrastruktury, který se očekává v roce 2030. **Podrobná analýza** chybějících tratí na úrovni okresních měst a také ORP je uvedena **v příloze č. 4 – Nalezení chybějících tratí.**

Pro přehled analýzy konkurenceschopnosti je zde uvedeno porovnání okresních měst s krajskými městy. Vlastní analýza konkurenceschopnosti na úrovni ORP je zobrazena **v příloze č. 4. Analýza konkurenceschopnosti – tratě ve stávajícím stavu.**

Analýza vyhodnocuje, zdali je stávající stav vyhovující – v tomto případě platí podmínka, že jízdní doba vlakem s 25 minutovou přírážkou (odhadovaná cestovní doba v rámci měst) je maximálně o 15 minut delší než jízdní doba automobilem s 10minutovou přírážkou (docházka k automobilu + parkování).

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

Jízdní doby IAD s dostavbou D49 na hranici se Slovenskem (dostavba tamní D6 z Púchova na hranici) a dostavbou D55 a D1 a zkapacitnění I/57 a I/35

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		58 min	39 min	78 min	36 min	62 min	64 min
Kroměříž	23 min	39 min	27 min	62 min	20 min	80 min	82 min
Uherské Hradiště	27 min	62 min	49 min	80 min	35 min	56 min	91 min
Vsetín	25 min	72 min	60 min	68 min	55 min	60 min	62 min

Cestovní doby IAD se započítáním parkování

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		68 min	49 min	88 min	46 min	72 min	74 min
Kroměříž	33 min	49 min	37 min	72 min	30 min	90 min	92 min
Uherské Hradiště	37 min	72 min	59 min	90 min	45 min	66 min	101 min
Vsetín	35 min	82 min	70 min	78 min	65 min	70 min	72 min

Jízdní doba vlakem

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		123 min	47 min	103 min	35 min	130 min	227 min
Kroměříž	35 min	79 min	33 min	93 min	27 min	140 min	203 min
Uherské Hradiště	40 min	90 min	53 min	97 min	40 min	90 min	151 min
Vsetín	114 min	173 min	76 min	92 min	61 min	73 min	90 min

Cestovní doba vlakem včetně cesty na stanici a ze stanice

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		148 min	72 min	128 min	60 min	155 min	252 min
Kroměříž	60 min	104 min	58 min	118 min	52 min	165 min	228 min
Uherské Hradiště	65 min	115 min	78 min	122 min	65 min	115 min	176 min
Vsetín	139 min	198 min	101 min	117 min	86 min	98 min	115 min

Rozdíl cestovní doby vlaku a IAD. Záporné hodnoty ukazují, kde je vlak rychlejší.

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		80 min	23 min	40 min	14 min	83 min	178 min
Kroměříž	27 min	55 min	21 min	46 min	22 min	75 min	136 min
Uherské Hradiště	28 min	43 min	19 min	32 min	20 min	49 min	75 min
Vsetín	104 min	116 min	31 min	39 min	21 min	28 min	43 min

Je stav vyhovující? Stav je vyhovující, pokud je cestovní doba vlakem maximálně o 15 minut delší než IAD

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		Ne	Ne	Ne	Ano	Ne	Ne
Kroměříž	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
Uherské Hradiště	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
Vsetín	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne

Procentuální podíl cestovní doby vlaku a IAD

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		218%	147%	145%	130%	215%	341%
Kroměříž	182%	212%	157%	164%	173%	183%	248%
Uherské Hradiště	176%	160%	132%	136%	144%	174%	174%
Vsetín	397%	241%	144%	150%	132%	140%	160%

Tabulka 8: Tabulky analýzy konkurenceschopnosti na stávajících tratích

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

Bylo zjištěno, že pouze na relaci Přerov – Zlín je vlak konkurenceschopný, jinak mezi ostatními okresními a krajskými městy není vlak plně konkurenceschopný.

Analýza konkurenceschopnosti při velké modernizaci tratí

Analýza konkurenceschopnosti při velké modernizace trati pracuje s výraznou modernizací tratí na příslušné relaci. Analýza předpokládá průměrnou rychlost vlaku 120 km/h, ze které je vypočten cestovní čas vlakem, jenž je následně porovnán s jízdou dobou automobilu.

Pozn.: Modernizace je pro účely tohoto článku synonymem pro spojení „velká modernizace“.

Jízdní doba vlaku při modernizaci infrastruktury – průměrná rychlost 120 km/h

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		55 min	31 min	62 min	21 min	60 min	89 min
Kroměříž	16 min	39 min	23 min	54 min	13 min	65 min	81 min
Uherské Hradiště	17 min	53 min	37 min	68 min	27 min	43 min	74 min
Vsetín	44 min	74 min	48 min	50 min	37 min	41 min	45 min

Cestovní doba vlaku při modernizaci infrastruktury – průměrná rychlost 120 km/h včetně cesty ze stanice a do stanice

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		80 min	56 min	87 min	46 min	85 min	114 min
Kroměříž	41 min	64 min	48 min	79 min	38 min	90 min	106 min
Uherské Hradiště	42 min	78 min	62 min	93 min	52 min	68 min	99 min
Vsetín	69 min	99 min	73 min	75 min	62 min	66 min	70 min

Porovnání cestovní doby IAD a cestovní doby vlakem při modernizaci infrastruktury, po které by vlak jel průměrnou rychlostí 120 km/h. Záporné hodnoty znamenají, že je vlak rychlejší než automobil, kladné hodnoty znamenají stav, ve kterém je automobil rychlejší než vlak.

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		12 min	7 min	-2 min	-1 min	13 min	40 min
Kroměříž	8 min	15 min	11 min	7 min	8 min	-1 min	14 min
Uherské Hradiště	5 min	6 min	3 min	3 min	7 min	2 min	-2 min
Vsetín	34 min	17 min	3 min	-3 min	-3 min	-5 min	-2 min

Vyhodnocení modernizace stávajících tratí

- Vynikající čas po velké modernizaci – cestovní doba vlakem je kratší než IAD.
- Akceptovatelný stav po velké modernizaci – cestovní doba vlakem je nejvýš o 15 minut delší než cestovní doba IAD.
- Velká modernizace nepostačuje – cestovní doba vlakem je o více než 15 minut delší než cestovní doba IAD.



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

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Vynikající stav po velké modernizaci	Vynikající stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Velká modernizace nepostačuje
Kroměříž	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Vynikající stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci
Uherské Hradiště	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Vynikající stav po velké modernizaci
Vsetín	Velká modernizace nepostačuje	Velká modernizace nepostačuje	Akceptovatelný stav po velké modernizaci	Vynikající stav po velké modernizaci	Vynikající stav po velké modernizaci	Vynikající stav po velké modernizaci	Vynikající stav po velké modernizaci

Tabulka 9: Tabulky analýzy konkurenceschopnosti na tratích po velké modernizaci

Analýza konkurenceschopnosti – vyhodnocení novostaveb tratí

Vyhodnocení novostaveb tratí zjišťuje, jestli by případná nová trať byla výrazně rychlejší, než je cestovní doba automobilem. Průměrná rychlost vlaku by na nové lince byla 120 km/h. Délka nové trati byla odhadnuta z nejkratší délky silničního spojení, které vede po silnicích II. třídy a vyšších.

Délka stávajících silničních spojení

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		96 km	64 km	130 km	40 km	71 km	115 km
Kroměříž	34 km	65 km	47 km	115 km	25 km	110 km	147 km
Uherské Hradiště	27 km	75 km	74 km	140 km	50 km	60 km	137 km
Vsetín	34 km	128 km	81 km	84 km	54 km	71 km	98 km

Jízdní doba vlakem, pokud by byla průměrná rychlost vlaku 120 km/h

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		48 min	32 min	65 min	20 min	36 min	58 min
Kroměříž	17 min	33 min	24 min	58 min	13 min	55 min	74 min
Uherské Hradiště	14 min	38 min	37 min	70 min	25 min	30 min	69 min
Vsetín	17 min	64 min	41 min	42 min	27 min	36 min	49 min

Cestovní doba vlakem, pokud by byla průměrná rychlost vlaku 120 km/h – včetně cesty na nádraží a z nádraží

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		73 min	57 min	90 min	45 min	61 min	83 min
Kroměříž	42 min	58 min	49 min	83 min	38 min	80 min	99 min
Uherské Hradiště	39 min	63 min	62 min	95 min	50 min	55 min	94 min
Vsetín	42 min	89 min	66 min	67 min	52 min	61 min	74 min

Porovnání cestovní doby IAD po dostavbě dálnic a důležitých komunikací s uvažovanými novými tratěmi. Záporné hodnoty znamenají, že je vlak rychlejší než automobil.

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		5 min	8 min	2 min	-1 min	-12 min	9 min
Kroměříž	9 min	9 min	12 min	11 min	8 min	-10 min	7 min
Uherské Hradiště	2 min	-10 min	3 min	5 min	5 min	-11 min	-8 min
Vsetín	7 min	7 min	-5 min	-11 min	-13 min	-10 min	2 min

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

Splnění požadavku, aby byl vlak o 15 minut rychlejší než IAD

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Kroměříž	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Uherské Hradiště	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Vsetín	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano

Vyhodnocení zda (ano/ne) je cestovní doba po novostavbě aspoň o 15 minut kratší než po modernizaci

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		Ne	Ne	Ne	Ne	Ano	Ano
Kroměříž	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
Uherské Hradiště	Ne	Ano	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
Vsetín	Ano	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne

Vyhodnocení směrů, kterými je potřeba se zabývat v návrhové části z hlediska novostavby, je založeno na multikriteriální analýze – musí platit zároveň tyto faktory:

- Nevyhovující velká modernizace trati
- Vlak je o 15 minut rychlejší než IAD
- Cestovní doba po novostavbě je nejméně o 15 minut kratší než po modernizaci

	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Přerov	Trenčín	Žilina
Zlín		Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Zabývat se
Kroměříž	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se
Uherské Hradiště	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se
Vsetín	Zabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se	Nezabývat se

Tabulka 10: Tabulky analýzy konkurenceschopnosti na tratích po novostavbě trati

Rozšíření analýzy konkurenceschopnosti o porovnání ORP s jinými ORP a krajskými městy je k nalezení v příloze č. 4. Rozšířená analýza doporučuje v návrhové části prověřit novostavbu železnice v následujících relacích:

- Holešov – Luhačovice
- Holešov – Trenčín
- Kroměříž – Valašské Klobouky
- Luhačovice – Valašské Meziříčí
- Luhačovice – Vizovice
- Luhačovice – Vsetín
- Luhačovice – Zlín
- Luhačovice – Ostrava
- Luhačovice – Žilina

- j. Otrokovice – Valašské Klobouky
- k. Otrokovice – Žilina
- l. Rožnov pod Radhoštěm – Vizovice
- m. Valašské Klobouky – Vizovice
- n. Valašské Klobouky – Zlín
- o. Valašské Klobouky – Brno
- p. Valašské Meziříčí – Vizovice
- q. Vizovice – Vsetín
- r. Vizovice – Trenčín
- s. Vizovice – Žilina
- t. Vsetín – Zlín
- u. Vsetín – Brno
- v. Zlín – Žilina

2.13. Rozmístění stanic a zastávek

Rozmístění stanic a zastávek je popsáno v příloze v katalogu tratí. V rámci analýzy byly ohodnoceny základní charakteristiky obslužnosti. **Analýza rozmístění stanic a zastávek je uvedena v Katalogu tratí v příloze č. 1.**

Na všech tratích jsou prověřeny stávající zastávky, u kterých je určen přepravní význam. Posouzení využitelnosti je založené na rozboru počtu obyvatel, výskytu průmyslových podniků, turistických či kulturně významných cílů nebo jiných míst s potenciálem dojížděky. Přitom je také přihlédnuto k možnému využití pro návazný P+R terminál, nelze-li jej zřídit u některé z okolních zastávek, a existuje-li přitom důvod předpokládat jeho reálné využití.

Na všech tratích bude dále prověřeno, zda se stanice a zastávky nachází z hlediska regionální dopravy přibližně v nejvýhodnějším místě, popř. alespoň v místě, odkud lze stále očekávat bezproblémovou pěší docházku do cílů cesty, resp. z převažující části obce. Pokud ne, prověří se orientačně, zda může existovat vhodné místo v jiném místě tratě, zda je k jeho vyřešení potřebná a rámcově realizovatelná přeložka tratě (s ohledem na význam sídla), či zda je pravděpodobná trvalá potřeba návazné dopravy. U měst ORP a větších je předpokládána návaznost MHD.

Současně bude na tratích prověřeno, zda v jejich okolí (pěší dostupnost) neexistuje osídlení (popř. jiný významný cíl cesty), které přitom není vlakem vůbec obslouženo, a jehož obsluha nebude vyřešena přesunutím jiné stanice/zastávky.

Jednotlivé parametry jsou bodovány stupnicí 1–3, přičemž 1 znamená funkční hodnocený aspekt a 3 nefunkční.

Výstupem je seznam stanic a zastávek, které mohou být ponechány, dále těch, které by měly být přesunuty, a také nově doporučené.

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

Poloha	Stávající
GPS	49.4372080442N 17.9669382534E
Výhodnost pro pěší docházku	2
Potřebnost stanice	1
Potřebnost návazné dopravy	2
Návaznost na další dopravní módy	1
Celková využitelnost	Vynikající
P + R	Není a není zde ani prostor pro výstavbu
Obrat cestujících v pracovní den	30
Obrat cestujících v nepracovní den	29

Tabulka 11: Ukázka analýzy rozmístění stanic a zastávek: Zastávka Brňov, 31 km, trať 280

Využité prvky v analýze:

- Poloha – Stávající/ Nová/ Navržen přesun/ Nová přesunutá poloha/ Navrženo zrušení
- GPS – Zeměpisné souřadnice zastávky
- Výhodnost pro pěší docházku – stupnicí 1 (výhodná) – 3 (nedostatečná) ohodnocená poloha zastávky vzhledem k lokálnímu těžišti osídlení, výskytu průmyslových podniků, turistických či kulturně významných cílů nebo jiných míst s potenciálem dojížděky
- Potřebnost zastávky/stanice – stupnicí 1 (výhodná) – 3 (nedostatečná) ohodnocená užitečnost zastávky/stanice z hlediska nutnosti zachování a potenciálu zastávky
- Potřeba návazné dopravy – stupnicí 1 (není potřeba) – 3 (vyžaduje návaznou dopravu) ohodnocená nutnost potřeby navazující veřejné dopravy potřebné k obsluze cíle (u větších měst je předpokládána nutnost zajistit přestup na MHD, ale obce a městyse by železnice měla obsluhovat bez nutnosti návazné veřejné dopravy).
- Návaznost na další dopravní módy – stupnicí 1 (mimořádně dobrá návaznost) – 3 (dlouhé neopodstatněné přesuny nad 5 minut nebo chybějící návaznost) ohodnocená délka a komfort přestupu na další módy veřejné hromadné dopravy.
- Celková kvalita obslužnosti – vznikne součtem Výhodnosti pro pěší docházku, Potřebnosti zastávky/stanice, Potřeby návazné dopravy a Návaznosti na další dopravní módy.

Součet bodového hodnocení: výhodnost pro pěší docházku + potřebnost stanice/ zastávky + potřebnost návazné dopravy + návaznosti na další dopravní módy	Celková kvalita obslužnosti
4-6	Vynikající
7-10	Dobrá
11-12	Neuspokojivá

Tabulka 12: Bodové ohodnocení zastávek

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

Třídění a staničení zastávek je dle knižního jízdního řádu. Údaje o tratích byly převzaty z „Prohlášení o dráze 2020“. Obrat cestujících je převzat ze studie Standardy vybavení stanic a zastávek ve Zlínském kraji, kterou zpracovala v roce 2018 společnost Ante, spol. s r.o. Technické údaje o tratích byly vyžádány ze SŽDC (přílohy č. 6 a 7) a některé charakteristiky byly převzaty z map a datových zdrojů Portálu provozování dráhy SŽDC:

<https://provoz.szdc.cz/PORTAL/ViewArticle.aspx?oid=594598>



Obrázek 7: Ústí u Vsetína

Aktuálně je zastávka v obci Ústí u Vsetína pouze na trati 282. Nabízí se výstavba další zastávky, která bude na trati 280 v těsné blízkosti stávající zastávky a tím bude zajištěn snadný přestup a podstatné zvýšení spojů obsluhující obec Ústí u Vsetína.

Zdroj: PRO CEDOP s.r.o. (2019)

Navržené změny následujících zastávek budou podrobně prověřeny v návrhové části:

Nové stanice / zastávky

- a. Babice
- b. Bystřice pod Hostýnem zastávka
- c. Divnice město
- d. Drslavice
- e. Holešov město
- f. Huslenky – Bařiny
- g. Jablůnka zastávka
- h. Kotojedy zastávka
- i. Lidečko – nová poloha
- j. Luhačovice – Zahradní čtvrť
- k. Pitín

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

- I. Poličná
- m. Staré Město u Uherského Hradiště zastávka
- n. Štítná nad Vláří
- o. Ústí u Vsetína zastávka (na trati č. 280)
- p. Vizovice – Razov
- q. Všetuly
- r. Zlín-Louky obchodní centrum

Stanice / Zastávky doporučené k přesunu

- a. Bohuslavice nad Vláří
- b. Branky na Moravě
- c. Hradčovice
- d. Huslenky zastávka
- e. Huštěnovice
- f. Nezdenice
- g. Uherský Ostroh

Stanice / Zastávky doporučené ke zrušení

- a. Lidečko
- b. Střítež nad Bečvou
- c. Brňov

2.14. Analýza provozní spolehlivosti

V tomto kroku jsou prověřeny možné zdroje provozních poruch, nebo možné důvody jejich přenosu.

2.14.1. Přenos zpoždění

Nedostatečná kapacita dráhy

Z hlediska kapacity dráhy je sledován parametr využití kapacity v denní době. Do výpočtu doby obsazení jsou tak zahrnuty vlaky, které mají do řešeného úseku vstupovat mezi 5. a 20. hodinou v takový den v týdnu, kdy je doba obsazení v daném období nejdelší. Ve většině případů jde o pracovní den, popř. upřesněný dle rozsahu jízdy nákladních vlaků (často omezených na vybrané dny v týdnu).

Vyhodnocení je provedeno dle Směrnice SŽDC č. 124 na každé trati pro vytipovaný omezující úsek (popř. více úseků, jsou-li v daném případě charakteristické pro ucelené dílčí části jedné tratě). S ohledem na účel a zaměření této studie, kterým v této části je identifikace úseků s vysokým rizikem přenosu zpoždění mezi vlaky, jsou přitom provedena následující zjednodušení:

- Dvoukolejné tratě nejsou počítány a jsou považovány automaticky za vyhovující
- Omezující úseky jsou na jednotlivých tratích vybírány odborným odhadem
- Provozní intervaly jsou paušálně stanoveny takto (bez rozlišení 1. vlaku):
 - Křižování v ŽST vybavené SZZ III. kategorie a v řešeném úseku TZZ III. kategorie

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

- 2. vlak osobní zastavující: 0,5 min.
- 2. vlak osobní projíždějící: 1 min.
- 2. vlak nákladní: 1,5 min.
- Křižování v ŽST vybavené SZZ II. kategorie: vždy o 0,5 min. více
- Křižování v ŽST vybavené SZZ I. kategorie nebo na trati s organizací dopravy dle předpisu SŽDC D3: vždy o 1,5 min. více
- V řešeném úseku TZZ II. kategorie: Přirážka 0,5 min.
- V řešeném úseku TZZ I. kategorie: Přirážka 1 min.

V případech, kdy doprava neumožňuje křižování vlaků osobní dopravy s ohledem na nedostatečné vybavení nástupiště, je doba obsazení dotčenými vlaky stanovena až do následující / již z předchozí dopravy.

Vlaky nákladní dopravy vedené v rozsahu „podle potřeby“ a lokomotivní vlaky jsou ignorovány.

Vysvětlivky k symbolům, označujícím sledované veličiny:

T = výpočetní doba (zde vždy 900 min.)

N = počet vlaků, zahrnutých do výpočtu

B = celková doba obsazení

b = průměrná doba obsazení na 1 vlak

S_{opt} = hraniční hodnota optimálního a rizikového rozsahu stupně obsazení

S_{krit} = hraniční hodnota rizikového a nevyhovujícího rozsahu stupně obsazení

S = zjištěný stupeň obsazení tratě

n_{opt} = nejvyšší počet vlaků (kapacita) odpovídající ještě optimálnímu rozsahu

n_{krit} = nejvyšší počet vlaků (kapacita) odpovídající ještě rizikovému rozsahu

K_{opt} = zjištěné využití optimální kapacity tratě

K_{krit} = zjištěné využití rizikové kapacity tratě

r = zjištěné rozpětí (míra přesahu využití kapacity do rizikového pásma)

Trať 281: Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Omezující úsek: Valašské Meziříčí – Střítež nad Bečvou

Zvláštní situace v úseku: *není*

Zahrnuté vlaky: První vlak 3904 (odj. 5:08 ze Stříteže n. B.), poslední vlak 3927 (odj. 19:31 z Val. Meziříčí). V současnosti se pravidelná nákladní doprava odehrává v nočních hodinách, předpoklad zachování stavu.

Provozní intervaly: Trať řízena dle předpisu SŽDC D3.

Nejsilnější den: pracovní dny.

Doba obsazení:

- 1) Os do Stříteže nad Bečvou, po něm libovolný vlak: 15 min. - 15
- 2) Sp do Stříteže nad Bečvou, po něm libovolný vlak: 14 min. - 11
- 3) Os do Valašského Meziříčí, po něm libovolný vlak: 13,5 min. - 15

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

4) Sp do Valašského Meziříčí, po něm libovolný vlak: 12,5 min. - 12

Kapacitní ukazatele:

T	N	B	b	S_opt	S_krit	S	n_opt	n_krit	K_opt	K_krit	r
900	53	731,5	13,80	0,63	0,75	0,81	41	48	129 %	110 %	171 %

Závěr: Využití kapacity je z hlediska přenosu zpoždění mezi vlaky nevyhovující ($K_{krit} > 100 \%$) pro navržený rozsah dopravy.

Trať 282: Vsetín – Velké Karlovice

Omezující úsek: Halenkov – Karolinka

Zvláštní situace v úseku: V dopravně Karolinka nelze křížovat. Doba obsazení před vlaky opačného směru je tedy vztažena k dD3 Velké Karlovice. V dopravně Velké Karlovice nelze křížovat osobní vlaky, jako interval vjezdu a odjezdu Os je tedy započítána doba na obrát soupravy ve výši 4 min.

Zahrnuté vlaky: První vlak 13251 (odj. 5:05 z Halenkova), poslední vlak 13279 (odj. 19:58 z Halenkova). Dle návrhu nového GVD 1 pár nákladních vlaků v Út a Čt (kalendář dle SQ, předpoklad zachování stavu) v 10:32 z Halenkova (zast) a 13:49 z Valašských Klobouk (zast). Předpoklad zachování stavu dopoledne, posun na 13:30 odpoledne.

Provozní intervaly: Trať řízena dle předpisu SŽDC D3.

Nejsilnější den: úterý, čtvrtek.

Doba obsazení:

- 1) Os do Karolinky, po něm Os z Karolinky: 32 min. - 12
- 2) Os do Halenkova, po něm Os z Halenkova: 14,5 min. - 13
- 3) Os do Karolinky, po něm Os do Karolinky: 15 min. - 2

Netypické případy: Os do Karolinky před N do Karolinky (15 min), N do Karolinky před N do Halenkova (34,5 min), N do Halenkova před Os do Halenkova (17 min).

Kapacitní ukazatele:

T	N	B	b	S_opt	S_krit	S	n_opt	n_krit	K_opt	K_krit	r
900	30	669	22,30	0,68	0,79	0,74	27	31	111 %	97 %	75 %

Závěr: Využití kapacity je z hlediska přenosu zpoždění mezi vlaky výrazně rizikové ($K_{opt} > 100 \%$, K_{krit} se blíží 100 %) pro navržený rozsah dopravy.

Trať 283: Horní Lideč – Bynice

Omezující úsek: Horní Lideč – Valašské Klobouky

Zvláštní situace v úseku: *není*

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

Zahrnuté vlaky: První vlak 23201 (odj. 4:59 z Valašských Klobouk), poslední vlak 23232 (odj. 19:48 z Horní Lidče). V současnosti 1 pár nákladních vlaků v Po, St a Pá. 10:55 z Horní Lidče (zast.) a 13:49 z Valašských Klobouk (zast). Předpoklad zachování stavu dopoledne, posun na 13:30 odpoledne.

Provozní intervaly: Trať řízena dle předpisu SŽDC D3.

Nejsilnější den: pondělí, středa, pátek.

Doba obsazení:

- 1) Os do Horní Lidče, po něm vlak z Horní Lidče nebo Valašských Klobouk: 12 min. - 13
- 2) Os do Valašských Klobouk, po něm vlak z Val. Klobouk nebo Hor. Lidče: 11 min. - 14
- 3) N z Horní Lidče, po něm vlak z Horní Lidče nebo Val. Klobouk: 12 min. - 1
- 4) N z Valašských Klobouk, po něm vlak z Val. Klobouk nebo Hor. Lidče: 16 - 1

Kapacitní ukazatele:

T	N	B	b	S_opt	S_krit	S	n_opt	n_krit	K_opt	K_krit	r
900	29	338	11,66	0,61	0,74	0,38	47	57	62 %	51 %	-180 %

Závěr: Využití kapacity je z hlediska přenosu zpoždění mezi vlaky vyhovující ($K_{opt} < 100\%$) pro navržený rozsah dopravy.

Trať 303: Kojetín – Hulín

Omezující úsek: Kroměříž – Hulín

Zvláštní situace v úseku: *není*

Zahrnuté vlaky: První vlak 3936 (odj. 4:58 z Hulína), poslední vlak 3973 (odj. 19:44 z Kroměříže). V současnosti 2 páry nákladních vlaků: Denně kromě Ne ve 4:11 do Kroměříže, 8:40 do Hulína (Po, St, Pá), 13:12 do Kroměříže (Po, St, Pá), 16:35 do Hulína v pracovní dny. Předpoklad zachování stavu s drobnou úpravou minutových poloh, pouze poslední uvedený vlak nově v 18:36.

Provozní intervaly: SZZ i TZZ 3. kategorie.

Nejsilnější den: pondělí, středa, pátek.

Doba obsazení:

- 1) Vlak osobní dopravy před vlakem osobní dopravy: 8,5 min. - 72
- 2) Vlak osobní dopravy před vlakem nákladní dopravy: 9,5 min. - 3
- 3) Vlak nákladní dopravy před vlakem osobní dopravy: 11,5 min. - 3

Kapacitní ukazatele:

T	N	B	b	S_opt	S_krit	S	n_opt	n_krit	K_opt	K_krit	r
900	78	675	8,65	0,60	0,74	0,75	62	76	126 %	103 %	114 %

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

Závěr: Využití kapacity je z hlediska přenosu zpoždění mezi vlaky nevyhovující ($K_{krit} > 100 \%$) pro navržený rozsah dopravy.

Trať 303: Hulín – Valašské Meziříčí

Omezující úsek: Holešov – Bystřice pod Hostýnem

Zvláštní situace v úseku: *není*

Zahrnuté vlaky: První vlak 3902 (odj. 5:03 z Bystřice pod Hostýnem), poslední vlak 3929 (odj. 19:54 z Holešova). V současnosti 1 pár nákladních vlaků v Po, St a Pá. 10:35 z Holešova (zast. předpoklad posunu na 10:15) a 11:27 z Bystřice pod Hostýnem (zast. s obsluhou nz. Hlinsko p. H., předpoklad zachování stavu).

Provozní intervaly: Obě SZZ II. kategorie, TZZ I. kategorie.

Nejsilnější den: pracovní dny.

Doba obsazení:

- 1) Os do Holešova (2 zastávky), po něm vlak z Holešova: 13,5 min. - 6
- 2) Os do Holešova (3 zastávky), po něm vlak z Holešova: 15 min. - 6
- 3) Os do Bystřice p.H. (2 zastávky), po něm vlak z Bystřice p. H.: 14 min. - 8
- 4) Os do Bystřice p.H. (3 zastávky), po něm vlak z Bystřice p. H.: 15 min. - 6

Netypické případy: N do Bystřice před Os do Bystřice (17,5 min), Os do Holešova (2 zastávky) před N do Holešova (13 min), N do Holešova (pobyt Hlinsko pod Hostýnem 11 min) před Os z Holešova (28 min).

Kapacitní ukazatele:

T	N	B	b	S _{opt}	S _{krit}	S	n _{opt}	n _{krit}	K _{opt}	K _{krit}	r
900	29	431,5	14,88	0,63	0,76	0,48	38	45	76 %	64 %	-129 %

Závěr: Využití kapacity je z hlediska přenosu zpoždění mezi vlaky vyhovující ($K_{opt} < 100 \%$) pro navržený rozsah dopravy.

Trať 305: Kroměříž – Zborovice

Omezující úsek: Kroměříž – Zdounky

Zvláštní situace v úseku: Nemožnost křižování Os-Os v dD3 Zdounky. Totéž platí v dD3 Zborovice, nicméně v koncové dopravně tratě lze uvažovat přestavení odjíždějící soupravy formou posunu po příjezdu 1. vlaku k nástupišti. Minimální doba mezi vjezdem prvního a odjezdem druhého vlaku (pro posun a nástup cestujících, resp. další dopravní úkony) odhadnuta ve výši 5 min. V případech, kdy na druhý vlak obrací souprava prvního vlaku, je odhadována doba na nutné úkony ve výši 4 min.

Zahrnuté vlaky: První vlak 13900 (5:10 ze Zdounek), poslední vlak 13916 (19:10 ze Zdounek). Provoz nákladní dopravy předpokládán v nezměněné podobě.

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

Provozní intervaly křižování: Trať řízena dle předpisu SŽDC D3.

Nejsilnější den: úterý, čtvrtek.

Doba obsazení:

- Mezi 5:00 a 13:35 jede 4,5 páru Os: $B_I = 4 * (27+2) + 4 * (27+4) + 1 * (27+3) = 270$ min.
- Následuje pár Mn: $B_{II} = 17 + 3 + 19 + 2 = 41$ min.
- Odpolední provoz 3 páry Os: $B_{III} = 3 * (27+4+27+2) = 180$ min.

Kapacitní ukazatele:

T	N	B	b	S_opt	S_krit	S	n_opt	n_krit	K_opt	K_krit	r
900	17	491	28,88	0,66	0,77	0,55	20	23	85 %	74 %	-100 %

Závěr: Kapacita trati je z hlediska přenosu zpoždění mezi vlaky vyhovující ($K_{opt} < 100$ %) pro navržený rozsah dopravy.

Trať 331: Otrokovice – Zlín střed

Omezující úsek: Otrokovice – Zlín-Malenovice

Zvláštní situace v úseku: Vzhledem k dostupnosti pouze dvou dopravních kolejí žst. Otrokovice ze směru Zlín předpokládá odhadovaná úprava trasy Mn 82065 buď průjezd žst. Otrokovice ze směru Tlumačov, nebo možnost přestavení vlaku z jiné koleje na 3. SK mezi 18:45 a 18:54.

Zahrnuté vlaky: První vlak 1650 (odj. 5:03 ze Zlína-Malenovic), poslední vlak 14270 (odj. 19:51 ze Zlína-Malenovic). V denní době v současnosti nákladní vlaky: Otrokovice odj. 10:20 (denně, nově pravděpodobně 9:52), Zlín-Malenovice průj. 12:30 (prac. dny, nově pravděpodobně odj. 11:52), Otrokovice odj. 18:20 (nejede v Ne, nově pravděpodobně 18:53).

Provozní intervaly: SZZ i TZZ 3. kategorie.

Nejsilnější den: pracovní dny.

Doba obsazení:

- 1) Os do Zlína-Malenovic, po něm vlak osobní dopravy: 10 min. -15
- 2) Os do Otrokovic, po něm vlak osobní dopravy: 9,5 min. - 15
- 3) Sp oběma směry, po něm vlak osobní dopravy: 7 min. - 40

Netypické případy: Sp do Zlína-Malenovic před N do Zlína-Malenovic (2x 8 min), N do Zlína-Malenovic před Sp do Otrokovic (2x 11,5 min), Sp do Zlína-Malenovic před N do Otrokovic (8,5 min), N do Otrokovic před Sp do Otrokovic (8,5 min).

Kapacitní ukazatele:

T	N	B	b	S_opt	S_krit	S	n_opt	n_krit	K_opt	K_krit	r
900	76	628,5	8,27	0,60	0,74	0,7	65	80	117 %	95 %	73 %

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

Závěr: Využití kapacity je z hlediska přenosu zpoždění mezi vlaky výrazně rizikové ($K_{opt} > 100$ %, K_{krit} se blíží 100 %) pro navržený rozsah dopravy.

Trať 331: Zlín střed – Vizovice

Omezující úsek: Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí

Zvláštní situace v úseku: *není*

Zahrnuté vlaky: První vlak 14202 (odj. 4:56 z Lípy nad Dřevnicí), poslední vlak 14237 (odj. 19:43 ze Zlína střed). V denní době v současnosti nákladní vlaky: Zlín střed průj. 10:37 (denně, nově pravděpodobně 10:17), Lípa nad Dřevnicí odj. 12:06 (prac. dny, nově pravděpodobně 11:23), Zlín střed průj. 18:36 (nejede v Ne, nově pravděpodobně o 40 min. později).

Provozní intervaly: SZZ Zlín střed III. kategorie, SZZ Lípa nad Dřevnicí I. kategorie, TZZ I. kategorie.

Nejsilnější den: pracovní dny.

Doba obsazení:

- 1) Os do Lípy n. D., po něm vlak z Lípy n. D.: 17 min. - 16
- 2) Sp do Lípy n. D., po něm vlak z Lípy n. D.: 15,5 min. - 7
- 3) Os do Zlína střed, po něm vlak ze Zlína střed: 15 min. - 13
- 4) Sp do Zlína střed, po něm vlak ze Zlína střed: 13,5 min. - 7

Netypické případy: Os do Zlína střed před N do Lípy n. D. (2x 16 min), N do Lípy n. D. před Os do Lípy n. D. (2x 17,5 min), Os do Zlína střed před N do Zlína střed (15 min), N do Zlína střed před Os do Lípy n. D. (18,5 min).

Kapacitní ukazatele:

T	N	B	b	S_opt	S_krit	S	n_opt	n_krit	K_opt	K_krit	r
900	49	770,5	15,72	0,64	0,76	0,86	36	43	136 %	114 %	186 %

Závěr: Využití kapacity je z hlediska přenosu zpoždění mezi vlaky nevyhovující ($K_{krit} > 100$ %) pro navržený rozsah dopravy.

Trať 340: Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou

Omezující úsek: Kunovice – Ostrožská Nová Ves

Zvláštní situace v úseku: Většina vlaků trasována směr Uherské Hradiště, pro tyto se žst. Kunovice z provozního hlediska chová jako dvojice odboček (nelze křížovat ani předjíždět).

Doba obsazení v případě křížování vlaků v Uherském Hradišti je tak nad rámec jízdní doby Ostrožská Nová Ves – Kunovice vých. 19 (resp. naopak) prodloužena o 2 minuty. Sp vlaky směr Brno lze v jistém ohledu považovat prakticky za vlaky dálkové (byť objednávané kraji), zejména z hlediska možnosti operativního odříkání nebo nečekání na přípoje.

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

Zahrnuté vlaky: První vlak 12200 (odj. 5:00 z Kunovic výh. 19), poslední vlak 12213 (odj. 19:39 z Ostrožské Nové Vsi). V současnosti 1 pár nákladních vlaků v Po, St a Pá. 8:31 z Ostrožské Nové Vsi (proj.) a 17:20 z Kunovic (proj). Předpoklad zachování stavu dopoledne a posunu odpolední trasy na 17:50.

Provozní intervaly: SZZ i TZZ 3. kategorie (včetně přilehlých úseků).

Nejsilnější den: pondělí, středa, pátek.

Doba obsazení:

- 1) Os z Uherského Hradiště, po něm vlak z Ostrožské Nové Vsi: 7,5 min. - 6
- 2) Os z Ostrožské Nové Vsi, po něm vlak z Uherského Hradiště: 12 min. - 4
- 3) Sp z Uherského Hradiště, po něm vlak z Ostrožské Nové Vsi: 7 min. - 10
- 4) Sp z Ostrožské Nové Vsi, po něm vlak z Uherského Hradiště: 10,5 min. - 7
- 5) Sp z Ostrožské Nové Vsi, po něm vlak z Ostrožské Nové Vsi: 6,5 min. - 5
- 6) Sp z Ostrožské Nové Vsi do Kunovic, po něm vlak z Uherského Hradiště: 7,5 min. - 2
- 7) Sp z Ostrožské Nové Vsi do Uherského Hradiště, po něm vlak z Kunovic: 6,5 min. - 3
- 8) Sp z Kunovic, po něm vlak z Ostrožské Nové Vsi: 7,5 min - 3
- 9) Os z Uherského Hradiště, po něm vlak z Uherského Hradiště: 8 min. - 2
- 10) Sp z Ostrožské Nové Vsi do Kunovic, po něm vlak z Kunovic: 8 min. - 1
- 11) Sp z Kunovic, po něm vlak z Uherského Hradiště: 8 min. - 2

Netypické případy: Os z Ostrožské Nové Vsi do Uh. Hradiště před R z Ostrožské Nové Vsi do Uh. Hradiště (8 min), R z Ostrožské Nové Vsi před Os z Kunovic (6,5 min), Os z Ostrožské Nové Vsi před N z Ostrožské Nové Vsi (9 min), N z Ostrožské Nové Vsi před Sp z Uherského Hradiště (7 min), Os z Uherského Hradiště před N z Kunovic (7,5 min), N z Kunovic před Os z Uherského Hradiště (11 min).

Kapacitní ukazatele:

1) typ provozu C (Sp směr Brno považovány za regionální dopravu):

T	N	B	b	S_opt	S_krit	S	n_opt	n_krit	K_opt	K_krit	r
900	51	415	8,14	0,60	0,74	0,46	66	81	77 %	63 %	-100 %

2) typ provozu A (Sp směr Brno považovány za dálkovou dopravu):

T	N	B	b	S_opt	S_krit	S	n_opt	n_krit	K_opt	K_krit	r
900	51	415	8,14	0,40	0,60	0,46	44	66	116 %	77 %	32 %

Závěr: Využití kapacity je z hlediska přenosu zpoždění pro navržený rozsah dopravy vyhovující ($K_{opt} < 100\%$) v případě, že bude možné organizovat provoz včetně Sp směr Brno podle zásad pro provoz typu C. V opačném případě je využití kapacity mírně rizikové ($K_{opt} > 100\%$, $r < 50\%$). K tomuto pohledu se zpracovatel studie přiklání, zejména s ohledem na délku trasy Sp (106 km tarifní vzdálenosti) a jejich vedení do z hlediska přenosu zpoždění vysoce rizikové oblasti železničního uzlu Brno a jeho okolí.

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

Trať 341: Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice

Omezující úsek: Kunovice – Hradčovice

Zvláštní situace v úseku: Nejsou

Zahrnuté vlaky: První vlak 4331 (odj. 5:25 z Kunovic), poslední vlak 1228 (průj. 19:43 v Hradčovicích + Mn, viz dále). V současnosti 1 pár nákladních vlaků v Po, St a Pá. 8:48 z Kunovic (proj.) a 16:58 z Hradčovic (zast). Předpoklad nové dopolední trasy 9:50, místo odpoledne nově možná pravděpodobně až v 19:55.

Provozní intervaly: SZZ i TZZ 3. kategorie (včetně přilehlých úseků), interval následné jízdy vztažen k Ahr. Popovice.

Nejsilnější den: pondělí, středa, pátek.

Doba obsazení:

- 1) Os z Kunovic, po něm Os z Hradčovic: 10,5 min. - 13
- 2) Os z Hradčovic, po něm Os Kunovic: 11 min. - 4
- 3) R/Sp z Hradčovic, po něm Os vlak z Kunovic: 7 min. - 8
- 4) R/Sp z Kunovic, po něm Os z Hradčovic: 7,5 min. - 4
- 5) R/Sp z Kunovic, po něm R/Sp z Hradčovic: 8 min. - 3
- 6) Os z Kunovic, po něm R/Sp z Hradčovic: 11 min. - 1
- 7) R/Sp z Kunovic, po něm Os z Kunovic: 3,5 min. - 4
- 8) Os z Hradčovic, po něm R/Sp z Hradčovic: 8 min. - 6
- 9) R/Sp z Hradčovic, po něm Os z Hradčovic: 4 min. - 1
- 10) Os z Kunovic, po něm R/Sp z Kunovic: 9 min. - 2
- 11) Os z Hradčovic, po něm R/Sp Kunovic: 11,5 min. - 6
- 12) R/Sp z Hradčovic, po něm R/Sp vlak z Kunovic: 7,5 min. - 2

Netypické jsou 2 případy násl. mezidobí R (5,5+3,5 min), Mn z Hradčovic před Os z Kunovic (9,5 min), R z Hradčovic před Pn z Kunovic (7,5 min), Pn z Kunovic a po něm Os z Kunovic (6,5 min). Celkem 36,5 min. (6 vlaků).

Kapacitní ukazatele:

T	N	B	b	S _{opt}	S _{krit}	S	n _{opt}	n _{krit}	K _{opt}	K _{krit}	r
900	59	502	8,51	0,40	0,60	0,56	42	63	140 %	94 %	81 %

Závěr: Využití kapacity je z hlediska přenosu zpoždění mezi vlaky výrazně rizikové ($K_{opt} > 100\%$, K_{krit} se blíží 100 %) pro navržený rozsah dopravy.

Trať 341: Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

Omezující úsek: Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

Zvláštní situace v úseku: V Újezdci nelze ve směru Luhačovice křížovat, interval z/do Luhačovic vztažen k žst. Uherský Brod (podle typického pobytu v Újezdci a jízdní doby, tedy bez

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

zohlednění křižování s vlaky tratě 341 v Újezdci, jde o +5 min. nad rámec doby obsazení přímo na trati do Luhačovic).

Zahrnuté vlaky: První vlak 14301 (odj. 5:25 z Újezdce), poslední vlak 14315 (odj. 19:44 z Újezdce). V současnosti nejsou pravidelné vlaky nákladní dopravy, předpoklad zachování stavu.

Provozní intervaly: SZZ i TZZ 3. kategorie (včetně přilehlých úseků).

Nejsilnější den: pracovní dny.

Doba obsazení:

- 1) Os do Luhačovic, po něm vlak z Luhačovic: 14,5 min. - 8
- 2) vlak do Újezdce, po něm vlak do Luhačovic: 24,5 min. - 14
- 3) R do Luhačovic, po něm vlak do Újezdce: 33,5 min. - 7
- 4) dva vlaky z Luhačovic: 14,5 min. - 2
- 5) R do Luhačovic, po něm vlak do Luhačovic: 13,5 min. - 1
- 6) Os do Luhačovic, po něm vlak do Luhačovic: 14,5 min. - 2

Kapacitní ukazatele:

T	N	B	b	S_opt	S_krit	S	n_opt	n_krit	K_opt	K_krit	r
900	27	531	19,65	0,50	0,67	0,59	22	30	123 %	90 %	63 %

Závěr: Využití kapacity je z hlediska přenosu zpoždění mezi vlaky výrazně rizikové ($K_{opt} > 100\%$, K_{krit} se blíží 100 %) pro navržený rozsah dopravy.

Trať 341: Bojkovice – Vlárský Průsmyk

Omezující úsek: Bojkovice – Slavičín

Zvláštní situace v úseku: Výchozí / končící vlaky v zast. Bojkovice město. Jedná se o pohyb vlaku v obvodu žst. Bojkovice, popř. o staniční posun (a pobyt na zastávce) obsazující pokračování traťové koleje. Do výpočtu jsou zahrnuty pouze takové případy, kdy jízda vlaku či posunu v úseku Bojkovice – Bojkovice město – Bojkovice není navrhována „v zákrytu“ s obsazením traťové koleje Bojkovice – Slavičín (popř. ve sledu za jízdou vlaku do Pitína). Fakticky tak jsou zahrnuty pouze případy, kdy je předmětná jízda plánována mezi příjezdem/průjezdem vlaku ze Slavičina (Bojkovic města) do Bojkovic a odjezdem/průjezdem vlaku z Bojkovic do Slavičina (Bojkovic města), popř. je více případů jízdy do Bojkovic města a zpět mezi vlaky stejného směru do/ze Slavičina (započítán je součet obsazení daný jízdami do Bojkovic snížený o následné mezidobí Bojkovice – Slavičín, resp. zpět). Doba potřebná pro posun a změnu směru jízdy v zastávce je odhadnuta na celkem 6 minut.

Zahrnuté vlaky: První vlak 4303 (odj. 5:23 z Bojkovic), poslední vlak 1228 (odj. 19:00 ze Slavičina). V současnosti 1 pár nákladních vlaků v Po, St a Pá. 10:42 z Bojkovic (zast.) a 14:02 ze Slavičina (proj). Předpoklad zachování stavu.

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

Provozní intervaly: SZZ i TZZ 3. kategorie (včetně přilehlých úseků), interval následné jízdy vztážen k AHR. Pitín.

Nejsilnější den: pondělí, středa, pátek.

Doba obsazení:

- 1) Os z Bojkovic, po něm vlak ze Slavičina: 19 min. - 8
- 2) Os ze Slavičina, po něm vlak z Bojkovic: 19,5 min. - 5
- 3) Os ze Slavičina, po něm R ze Slavičina: 9,5 min. - 2
- 4) R ze Slavičina, po něm vlak z Bojkovic: 17,5 min. - 2
- 5) Os ze Slavičina, po něm Os ze Slavičina: 9 min. - 1
- 6) R z Bojkovic, po něm vlak z Bojkovic: 7 min. - 2
- 7) Os z Bojkovic, po něm R z Bojkovic: 9 min. - 1

Netypické případy: Os ze Slavičina před N z Bojkovic (20 min), N z Bojkovic před Os z Bojkovic (20,5 min), Os z Bojkovic před N ze Slavičina (20 min), N ze Slavičina před Os ze Slavičina (20,5 min). 3 případy výchozích vlaků z Bojkovic města mezi 2 Os ze Slavičina ($3 \times 8,5 - 9 = 16,5$ min), 1 pár Bojkovice město mezi Os a R do Slavičina ($8,5 - 9$ min. = nezapočítáno).

Kapacitní ukazatele:

T	N	B	b	S _{opt}	S _{krit}	S	n _{opt}	n _{krit}	K _{opt}	K _{krit}	r
900	29	433	14,93	0,45	0,64	0,48	27	38	107 %	76 %	18 %

Závěr: Využití kapacity je z hlediska přenosu zpoždění mírně rizikové ($K_{opt} > 100 \%$, $r < 50 \%$) pro navržený rozsah dopravy.

SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ KAPACITNÍHO POSOUZENÍ:

S ohledem na spolehlivost GVD v praktickém provozu (riziko přenosu zpoždění mezi vlaky) lze jednotlivé úseky železniční sítě ve Zlínském kraji označit z hlediska kapacity dráhy za:

- a) Nevyhovující:
 - Zlín střed – Vizovice, 24 km, $r = 186 \%$
 - Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, 13 km, $r = 171 \%$
 - Kojetín – Hulín, 17 km, $r = 114 \%$
- b) Výrazně rizikové:
 - Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice, 35 km, $r = 81 \%$
 - Vsetín – Velké Karlovice, 27 km, $r = 75 \%$
 - Otrokovice – Zlín střed, 11 km, $r = 73 \%$
 - Luhačovice – Újezdec u Luhačovic, 10 km, $r = 63 \%$
- c) Mírně rizikové:
 - Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou, 16 km, $r = 32 \%$
 - Bojkovice – Vlárský Průsmyk, 33 km, $r = 18 \%$
- d) Vyhovující:
 - Kroměříž – Zborovice, 17 km, $r = -100 \%$
 - Hulín – Valašské Meziříčí, 44 km, $r = -129 \%$

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

- Horní Lideč – Bylnice, 19 km, $r = -180 \%$

Lze přibližně shrnout, že podíl jednokolejných tratí ve Zlínském kraji (podle jejich tarifní délky), které jsou z kapacitního hlediska vyhovující nebo jen mírně rizikové, je 48 %, zatímco výrazně rizikových nebo nevyhovujících je 52 %. Upozorňujeme nicméně, že rizikové nebo nevyhovující úseky jsou ve většině případů podstatně více zatížené cestujícími a odehrává se na nich také většina dopravního výkonu. Ve skutečnosti se tak zvýšené riziko přenosu zpoždění týká velké většiny cestujících z těch, kteří se na jednokolejně části železniční sítě Zlínského kraje pohybují.

Absence záložních výhyben

Přenos zpoždění může nastat na místech křižování vlaků na jednokolejně trati, pokud není k dispozici záložní výhybna v blízkosti místa s pravidelným křižováním. Vyhovující je stav v případě možnosti minimalizace opoždění protivlaku při zpoždění 5–15 minut. Digitální data i s polohovou složkou jsou uložena v **příloze č. 8 – GIS data – Geodata.gdb/Mista_krizovani**.

Tabulka zobrazuje úseky s pravidelným křižováním a případná záložní místa křižování, která je možno využít při zpoždění.

Trať	Úsek mezi pravidelným křižováním	Jízdní doba [min.]	Záložní místo křižování v úseku s pravidelným křižováním	Využití blízkého křižování v případě zpoždění protivlaku do 5–15 minut	Stav na úseku
281	Valašské Meziříčí – Střítež nad Bečvou	15		ne	Nevyhovující
	Střítež nad Bečvou – Rožnov pod Radhoštěm	8		ne	Nevyhovující
282	Vsetín – Halenkov	30		ne	Nevyhovující
	Halenkov – Velké Karlovice	22		ne	Nevyhovující
283	Bylnice – Valašské Klobouky	18	Brumov: 7 minut jízdy od Bylnice a 11 minut jízdy od Valašských Klobouků	ano	Vyhovující
	Valašské Klobouky – Horní Lideč	10		ne	Nevyhovující
303	Kojetín – Kroměříž	12		ne	Nevyhovující
	Kroměříž – Hulín	8		ne	Nevyhovující
	Hulín – Třebětice	4		ano	Vyhovující
	Třebětice – Holešov	5		ano	Vyhovující
	Holešov – Bystřice pod Hostýnem	14		ne	Nevyhovující
	Bystřice pod Hostýnem – Osíčka	9	Loukov: 4 minuty jízdy od Bystřice pod Hostýnem a 5 minut jízdy od Osíčka	ano	Vyhovující
	Osíčka – Valašské Meziříčí	23	Kunovice-Loučka: 8 minut jízdy od Osíčka a 15	ne	Nevyhovující

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

			minut jízdy od Valašského Meziříčí		
			Branky na Moravě (pravidelné křížování pouze 1 vlak týdně – hodnoceno jako záložní místo křížování): 7 minut jízdy od Valašského Meziříčí a 16 minut jízdy od Osíčka	ano	Vyhovující
305	Zborovice – Kroměříž	28	Zdounky: 8 minut jízdy od Zborovic a 20 minut jízdy od Kroměříže	ne	Nevyhovující
			Kotojedy: 4 minuty jízdy od Kroměříže a 24 minut jízdy od Zborovic	ano	Vyhovující
323	Valašské Meziříčí – Hostašovice	9		ne	Nevyhovující
331	Otrokovice – Zlín-Malenovice	7		ano	Vyhovující
	Zlín-Malenovice – Zlín-střed	7		ano	Vyhovující
	Zlín-střed – Lípa nad Dřevnicí	13		ne	Nevyhovující
	Lípa nad Dřevnicí – Vizovice	9		ne	Nevyhovující
340	Staré město u Uherského hradiště – Kunovice	10		ne	Nevyhovující
	Kunovice – Uherský Ostroh	12		ne	Nevyhovující
	Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou	5		ano	Vyhovující
341	Staré město u Uherského Hradiště – Kunovice	10		ne	Nevyhovující
	Kunovice – Hradčovice	12		ne	Nevyhovující
	Hradčovice – Uherský Brod	8		ne	Nevyhovující
	Uherský Brod – Újezdec u Luhačovic	4		ano	Vyhovující
	Uherský Brod – Luhačovice	19		ne	Nevyhovující
	Újezdec u Luhačovic – Nezdenice	10		ne	Nevyhovující
	Nezdenice – Bojkovice	6		ano	Vyhovující
	Bojkovice – Slavičín	25		ne	Nevyhovující
	Slavičín – Bohuslavice nad Vlárí	6		ano	Vyhovující
	Bohuslavice nad Vlárí – Bylnice	12		ne	Nevyhovující

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

Bylnice – Vlárský průsmyk	7		ano	Vyhovující
---------------------------	---	--	-----	------------

Tabulka 13: Úseky s pravidelným křížováním a případná záložní místa křížování, která je možno využít při zpoždění

Kolizní uspořádání stanice

Velký vliv na provoz má uspořádání stanice – analýza hodnotí potenciální kolizní prvky:

- křížení směrů
- absence současných vjezdů z různých tratí
- nedostatečná vybavenost nástupišť nebo nevhodné řešení přístupu k nim – předpokládá se ve stanici s více kolejemi křížování vlaků
- problematická možnost posunu, je-li pro provoz linky nutný

Stanice	Trat'	Křížení směrů	Absence současných vjezdů z různých tratí	Počet nástupních hran	Požadavek na počet nástupních hran	Dostatek nástupních hran	Problematická možnost posunu
Bohuslavice nad Vlárí	341	NE	NE	2	2	ANO	NE
Bojkovice	341	NE	NE	3	2	ANO	NE
Branky na Moravě	303	NE	NE	2	2	ANO	NE
Brumov	283	NE	NE	2	2	ANO	NE
Bylnice	283 341	NE	NE	3	3	ANO	NE
Bystřice pod Hostýnem	303	NE	NE	3	2	ANO	NE
Halenkov	282	NE	NE	2	2	ANO	NE
Holešov	303	NE	NE	2	2	ANO	NE
Horní Lideč	280 283	Bylnice-Vsetín x Vsetín-Púchov	NE	8	4	ANO	NE
Hovězí	282	NE	NE	2	2	ANO	NE
Hradčovice	341	NE	NE	2	2	ANO	NE
Hulín	303 330	Kroměříž-Otrokovice x Otrokovice-Přerov, Otrokovice-Kroměříž x Kroměříž-Hulín	Sp Zlín-Kroměříž mohou být blokovány vlaky Břeclav-Přerov	8	7	ANO	NE
Huštěnovice	330	NE	NE	4	2	ANO	NE
Chropyně	300	NE	NE	3	2	ANO	NE
Jablůnka	280	NE	NE	3	2	ANO	NE
Karolinka	282	NE	NE	1	2	ANO	NE
Kroměříž	303 305	NE	NE	3	3	ANO	NE
Kunovice	340 341	NE	NE	4	3	ANO	NE
Kunovice-Loučka	303	NE	NE	2	2	ANO	NE

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

Lhotka nad Bečvou	281	NE	NE	2	2	ANO	NE
Lípa nad Dřevnicí	331	NE	NE	2	2	ANO	ANO, manipulace s nákladními vlaky z terminálu je na současné trati velmi obtížná, blokování přilehlých přejezdů
Luhačovice	346	NE	NE	3	2	ANO	NE
Napajedla	330	NE	NE	4	2	ANO	NE
Nedakonice	330	NE	NE	4	2	ANO	NE
Nezdenice	341	NE	NE	2	2	ANO	NE
Osíčko	303	NE	NE	2	2	ANO	NE
Ostrožská Nová Ves	340	NE	NE	2	2	ANO	NE
Otrokovice	330 331	Hulín-Zlín x Břeclav-Hulín; Zlín-Staré Město x Staré Město-Přerov	NE	5	5	ANO	ANO, vlaky od Zlína mají zatím jen 2 koleje
Rožnov pod Radhoštěm	281	NE	NE	2	2	ANO	ANO, objížďení soupravy není možné při další odstavené soupravě
Slavičín	341	NE	NE	2	2	ANO	NE
Staré Město u Uherského Hradiště	330 341	Otrokovice-UH x Břeclav-Otrokovice	NE	6	4	ANO	NE
Tlumačov	330	NE	NE	4	2	ANO	NE
Třebětice	303	NE	NE	2	2	ANO	NE
Uherské Hradiště	340 341	NE	ANO, 1 kolej od Uh.Brodu i Veselí n/M.	3	4	NE	NE
Uherský Brod	341	NE	NE	3	4	NE	ANO – Rychlíky Praha-Luhačovice mají kvůli nevhodnému uspořádání stanice doby pobytu 9 až 18 min
Uherský Ostroh	340	NE	NE	3	2	ANO	NE
Újezdec u Luhačovic	341	Není možno křížovat vlaky Uherský Brod – Luhačovice	NE	3	3 (nutno jiné uspořádání)	NE	ANO – chybí spojka z koleje 1 do Luhačovic
Valašská Polanka	280	NE	NE	3	2	ANO	NE
Valašské Klobouky	283	NE	NE	2	2	ANO	NE
Valašské Meziříčí	280 281 303 323	Rožnov-Vsetín x Vsetín-Hranice	NE	5	5	ANO	NE
Velké Karlovice	282	NE	NE	1	1	ANO	NE
Vizovice	331	NE	NE	1	2	NE	ANO
Vlářský průsmyk	341	NE	NE	1	1	ANO	ANO
Vsetín	280 283	NE	ANO, 1 kolej od Horní Lidče i Velkých Karlovic	6	4	ANO	NE
Zborovice	305	NE	NE	1	1	ANO	NE
Zdounky	305	NE	NE	1	1	ANO	NE

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

Zlín střed	331	NE	NE	2	2	ANO	ANO – odstavování souprav
Zlín-Malenovice	331	NE	NE	2	2	ANO	NE

Tabulka 14: Problematika kolizního uspořádání stanic



Obrázek 8: žst. Kunovice

Zdroj: PRO CEDOP s.r.o. (2019)

Doba obratu soupravy

Vyhovující stav je při době obratu alespoň 15 minut. V případě předpokladu pravidelného nasazování souprav s nutností objíždění je nutno přičíst dobu posunu.

Linka	Období	Interval	Místo obratu	Doba obratu
Os Olomouc – Kojetín – Nezamyslice	sedlo	120	Olomouc	6
Os Olomouc – Kojetín – Nezamyslice	špička	60	Olomouc	6
Os (Olomouc -) Přerov - Val. Meziříčí – Vsetín	sedlo	120 (60 Vsetín – Valašské Meziříčí)	Vsetín	8
Os (Olomouc -) Přerov - Val. Meziříčí – Vsetín	špička	60	Vsetín	8
Os Vsetín – Velké Karlovice	špička	60	Vsetín	7

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

Os Vsetín – Velké Karlovice	špička	60	Velké Karlovice	14
Os Horní Lideč – Púchov	špička	nepravidelný	Horní Lideč	8
Os Horní Lideč – Púchov	sedlo		Horní Lideč	8
Os Horní Lideč – Púchov	špička		Púchov	9
Os Rožnov p/R. – Val. Meziříčí	špička	120	Rožnov p/R.	12
Os Rožnov p/R. – Val. Meziříčí	sedlo	120	Val. Meziříčí	3
Os Kroměříž – Zborovice	špička	120	Kroměříž	2
Os Kroměříž – Zborovice	špička	120	Zborovice	2
Os Kroměříž – Zborovice	sedlo	120	Zborovice	2
Os Uherský Brod – Luhačovice	sedlo	140	Uherský Brod	4
Os Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice	sedlo	120	Uherský Brod	7
Os Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice	sedlo	120	Bylnice	4
Os Přerov – Hulín – Otrokovice – Staré Město (- Břeclav)	špička	60	Břeclav	10
Os Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice	sedlo	60	Kroměříž	12

Tabulka 15: Doba obratu soupravy – nevyhovující linky

2.14.2. Vznik zpoždění

Technický stav tratí a traťová rychlost

Technický stav tratí je vyhovující pouze na trati č. 330 z Břeclavi do Přerova. Ostatní tratě jsou jako celky v nevyhovujícím technickém stavu s poslední modernizací před rokem 1990. S výjimkou trati č. 330 je problémem na tratích nízká traťová rychlost.

Vstupní zpoždění dálkové dopravy

Vstupní zpoždění dálkové dopravy je zjištěno veřejně dostupnou statistikou Babilon: <https://kam.mff.cuni.cz/~babilon/zpmapa>.

Vlastní statistika je zpracována na základě časové řady od 22. 4. 2019 do 19. 5. 2019. Vztahuje se vždy k zastávce/stanici, která je jako první při vjezdu do Zlínského kraje.

Vzhledem k měření z dubna a května roku 2019 je nutné si uvědomit, že stav bude 1. ledna 2020 jiný. Nicméně většina spojů je nezměněná a lze očekávat podobná vstupní zpoždění.

Vstupní zpoždění dálkové dopravy bude sloužit v návrhové fázi jako pomocné kritérium.

Linka Ex 2: Praha – Olomouc – Vsetín (- Žilina)

Číslo vlaku	Zpoždění			Četnost zpoždění							
	Minimální	Průměrné	Maximální	do 5 min	6–10 min	11–15 min	16–20 min	21–30 min	31–60 min	nad 60 min	neznámé
121	-1,0 min	2,0 min	7,0 min	25	3	0	0	0	0	0	0
123	-1,0 min	5,0 min	31,0 min	17	7	3	0	0	1	0	0
125	1,0 min	9,0 min	29,0 min	9	10	4	1	2	0	0	2
127	-1,0 min	7,0 min	49,0 min	16	6	3	1	0	1	0	1

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

221	-1,0 min	7,0 min	24,0 min	16	5	3	0	3	0	0	1
129	-1,0 min	13,0 min	174,0 min	15	3	5	3	0	0	1	1
521	-1,0 min	5,0 min	27,0 min	17	5	4	0	1	0	0	1
523	-1,0 min	2,0 min	17,0 min	23	2	1	1	0	0	0	1
Průměrné hodnoty	-0,8 min	6,3 min	44,8 min	17,3	5,1	2,9	0,8	0,8	0,3	0,1	0,9

Tabulka 16: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje – žst. Lhotka nad Bečvou (směr od Hranic na Moravě)

Číslo vlaku	Zpoždění			Četnost zpoždění							
	Minimální	Průměrné	Maximální	do 5 min	6–10 min	11–15 min	16–20 min	21–30 min	31–60 min	nad 60 min	neznámé
220	0,0 min	12,0 min	22,0 min	3	10	8	6	1	0	0	0
128	1,0 min	14,0 min	27,0 min	3	6	7	8	4	0	0	0
126	3,0 min	14,0 min	25,0 min	2	7	4	9	5	0	0	1
124	9,0 min	18,0 min	37,0 min	0	4	7	4	11	1	0	1
122	2,0 min	14,0 min	30,0 min	3	7	6	6	5	0	0	1
120	-1,0 min	10,0 min	111,0 min	16	5	2	2	1	0	1	1
Průměrné hodnoty	2,3 min	13,7 min	42,0 min	4,5	6,5	5,7	5,8	4,5	0,2	0,2	0,7

Tabulka 17: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje–zast. Střelná (směr ze Slovenska)

Linka Ex 4: (Wien)–Břeclav–Přerov–Ostrava–(Polsko)

Číslo vlaku	Zpoždění			Četnost zpoždění							
	Minimální	Průměrné	Maximální	do 5 min	6–10 min	11–15 min	16–20 min	21–30 min	31–60 min	nad 60 min	neznámé
590	-1,0 min	2,0 min	9,0 min	26	2	0	0	0	0	0	0
104	-2,0 min	5,0 min	23,0 min	16	8	3	0	1	0	0	0
130	-2,0 min	3,0 min	41,0 min	23	2	0	1	0	1	0	1
102	-2,0 min	4,0 min	17,0 min	18	6	2	1	0	0	0	1
100	-2,0 min	8,0 min	130,0 min	23	2	0	0	0	1	1	1
Průměrné hodnoty	-1,8 min	4,4 min	44,0 min	21,2	4,0	1,0	0,4	0,2	0,4	0,2	0,6

Tabulka 18: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje–zast. Nedakonice (směr od Břeclavi)

Číslo vlaku	Zpoždění			Četnost zpoždění							
	Minimální	Průměrné	Maximální	do 5 min	6–10 min	11–15 min	16–20 min	21–30 min	31–60 min	nad 60 min	neznámé
101	-1,0 min	6,0 min	48,0 min	16	9	1	1	0	1	0	0
103	0,0 min	7,0 min	28,0 min	14	6	3	0	4	0	0	1
131	0,0 min	9,0 min	87,0 min	16	9	0	0	0	1	1	1
591	-1,0 min	8,0 min	63,0 min	16	4	2	2	1	0	1	2
105	0,0 min	13,0 min	52,0 min	11	3	5	3	1	4	0	1
Průměrné hodnoty	-0,4 min	8,6 min	55,6 min	14,6	6,2	2,2	1,2	1,2	1,2	0,4	1,0

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

Tabulka 19: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje–zast. Břest (směr od Přerova)

Linka R13: Brno–Břeclav–Přerov–(Olomouc)

Číslo vlaku	Zpoždění			Četnost zpoždění							
	Minimální	Průměrné	Maximální	do 5 min	6–10 min	11–15 min	16–20 min	21–30 min	31–60 min	nad 60 min	neznámé
801	-1,0 min	1,0 min	6,0 min	22	1	0	0	0	0	0	5
803	-1,0 min	1,0 min	4,0 min	28	0	0	0	0	0	0	0
805	-1,0 min	2,0 min	13,0 min	27	0	1	0	0	0	0	0
807	-1,0 min	0,0 min	6,0 min	27	1	0	0	0	0	0	0
809	-1,0 min	1,0 min	7,0 min	26	1	0	0	0	0	0	1
811	-1,0 min	0,0 min	2,0 min	27	0	0	0	0	0	0	1
813	-1,0 min	0,0 min	1,0 min	27	0	0	0	0	0	0	1
815	-1,0 min	0,0 min	9,0 min	26	1	0	0	0	0	0	1
Průměrné hodnoty	-1,0 min	0,6 min	6,0 min	26,3	0,5	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1

Tabulka 20: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje–zast. Nedakonice (směr od Břeclavi)

Číslo vlaku	Zpoždění			Četnost zpoždění							
	Minimální	Průměrné	Maximální	do 5 min	6–10 min	11–15 min	16–20 min	21–30 min	31–60 min	nad 60 min	neznámé
814	0,0 min	2,0 min	7,0 min	26	2	0	0	0	0	0	0
812	0,0 min	1,0 min	5,0 min	28	0	0	0	0	0	0	0
810	0,0 min	1,0 min	6,0 min	27	1	0	0	0	0	0	0
808	0,0 min	2,0 min	6,0 min	25	2	0	0	0	0	0	1
806	0,0 min	3,0 min	8,0 min	24	3	0	0	0	0	0	1
804	0,0 min	3,0 min	13,0 min	23	3	1	0	0	0	0	1
802	0,0 min	3,0 min	11,0 min	23	3	1	0	0	0	0	1
800	0,0 min	3,0 min	18,0 min	18	1	3	1	0	0	0	5
Průměrné hodnoty	0,0 min	2,3 min	9,3 min	24,3	1,9	0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	1,1

Tabulka 21: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje–zast. Břest (směr od Přerova)

Linka R18: (Praha)–Olomouc–Otrokovice–Luhačovice/Zlín/Veselí nad Moravou

Číslo vlaku	Zpoždění			Četnost zpoždění							
	Minimální	Průměrné	Maximální	do 5 min	6–10 min	11–15 min	16–20 min	21–30 min	31–60 min	nad 60 min	neznámé
881	1,0 min	5,0 min	32,0 min	19	3	0	0	0	1	0	5
883	0,0 min	7,0 min	19,0 min	10	13	4	1	0	0	0	0
885	1,0 min	10,0 min	32,0 min	9	8	7	3	0	1	0	0
887	3,0 min	9,0 min	43,0 min	10	11	4	1	1	1	0	0
889	1,0 min	9,0 min	40,0 min	10	10	3	2	0	2	0	1
891	-1,0 min	7,0 min	29,0 min	13	10	2	1	1	0	0	1
893	1,0 min	9,0 min	26,0 min	12	6	3	3	3	0	0	1

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

895	1,0 min	12,0 min	93,0 min	9	9	4	4	0	1	1	0
897	-1,0 min	6,0 min	21,0 min	13	11	1	1	1	0	0	1
Průměrné hodnoty	0,7 min	8,2 min	37,2 min	11,7	9,0	3,1	1,8	0,7	0,7	0,1	1,0

Tabulka 22: Zpoždění vlaků při vjezdu do Zlínského kraje–zast. Břest (směr od Přerova)

Vstupní zpoždění dálkových linek je problematické na následujících linkách:

- A. Ex 2 - vlak jedoucí ze Žiliny do Prahy má průměrné zpoždění při vjezdu do České republiky 14 minut. Poměrně časté je také očekávané zpoždění do 30 minut. Vlaky jedoucí z Prahy do Žiliny mají při vjezdu do ZK průměrné zpoždění 6,3 minuty.
- B. Ex 4 - Vlak jedoucí z Polska do Vídně má při vjezdu do ZK průměrné zpoždění 8,6 minuty.
- C. R 18 - Vlak jedoucí z Prahy do Zlína, nebo na Slovácko má při vjezdu do ZK průměrné zpoždění 8,2 minuty.

Ostatní linky a směry linek mají přijatelné vstupní zpoždění do 5 minut. Vyzdvihnout lze především linku R13, která má při vjezdu do Zlínského kraje ve směru od Přerova zpoždění 2,3 minuty a od Břeclavi zpoždění pouhých 0,6 minuty. Je to dáno tím, že je v Břeclavi dostatečná čekací doba na obrat, která lze využít pro eliminaci zpoždění.

Železniční přejezdy

Železniční přejezdy jsou zmapovány na silnicích I., II. a III. třídy. **Digitální data i s polohovou složkou jsou uložena v příloze č. 8 – GIS data – Geodata.gdb/Železniční_přejezdy.** Jako problematické jsou zde vyhodnoceny všechny přejezdy s výstražnými kříži v dopravních kolejích, přejezdy bez závor na silnicích I. a II. třídy a také všechny přejezdy, přes které je vedena komunikace s vysokou intenzitou dopravy – tj. více než 1000 automobilů za hodinu v přepravní špičce v obou směrech.

Je zde také určen Dopravní moment – charakteristika udávající dopravní intenzitu na přejezdu, která je dána vztahem:

$$M = 10 \times I_s \times P$$

- kde: M je dopravní moment
 I_s intenzita silničního provozu ve špičce za 1 hodinu (počet vozidel v obou směrech)
P počet vlakových jízd v obou směrech za 24 hodin

Platí, že pokud je dopravní moment vyšší než 10 000, je nutné zabezpečit přejezd světelnou signalizací.

Zabezpečení přejezdů	Počet
Mechanické	4
Výstražný kříž	142
Světelná signalizace bez závor	122
Světelná signalizace se závorami	93

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

Kategorie zabezpečení přejezdů se světelnou signalizací	Počet
PZS 1SNI – PZS bez závislosti, bez závor, bez pozitivního signálu, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci	1
PZS 2SBL – PZS se zjednodušenými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána strojvedoucímu	1
PZS 3SBI – PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci	48
PZS 3SBL – PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána strojvedoucímu	1
PZS 3SNI – PZS s úplnými závislostmi, bez závor, bez pozitivního signálu, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci	40
PZS 3SNLI – PZS s úplnými závislostmi, bez závor, bez pozitivního signálu, kombinace obou způsobů předávání informace	1
PZS 3ZBI – PZS s úplnými závislostmi, se závorami, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci	101
PZS 3ZBL – PZS s úplnými závislostmi, se závorami, s pozitivním signálem, informace je předávána strojvedoucímu	4
PZS 3ZBLI – PZS s úplnými závislostmi, se závorami, s pozitivním signálem, kombinace obou způsobů předávání informace	7
PZS 3ZNI – PZS s úplnými závislostmi, se závorami, bez pozitivního signálu, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci	6
PZS 3ZNLI – PZS s úplnými závislostmi, se závorami, bez pozitivního signálu, kombinace obou způsobů předávání informace	1

Tabulka 23: Statistika zabezpečení přejezdů

Celkem bylo identifikováno 142 přejezdů, které je nutné zabezpečit lépe, než jen výstražným křížem a dále 15 přejezdů, které jsou problematické z hlediska zabezpečení (přejezd bez závor na silnici I. nebo II. třídy), nebo silného dopravního zatížení.

Identifikace přejezdu	Evidenční km poloha	TÚ přejezdu	Počet automobilů za 24 h	Počet automobilů v dopr. špičce za 1 h	Počet vlaků za 24 h	Dopravní moment	Problém
P7243	9,075	2121 – Kojetín (mimo) – Valašské Meziříčí (m.)	22599	3008	30	902400	Přejezd se silným dopravním zatížením
P7248	13,945	2121 – Kojetín (mimo) – Valašské Meziříčí (m.)	7735	1147	91	1043770	Přejezd se silným dopravním zatížením
P7296	54,706	2121 – Kojetín (mimo) – Valašské Meziříčí (m.)	4019	523	28	146440	Přejezd bez závor na silnici I. a II. třídy
P7309	2,606	2122 – Kroměříž (mimo) – Zborovice (včetně)	9482	1232	18	221760	Přejezd se silným dopravním zatížením
P7319	12,438	2122 – Kroměříž (mimo) – Zborovice (včetně)	1000	130	18	23400	Přejezd bez závor na silnici I. a II. třídy
P7321	13,559	2122 – Kroměříž (mimo) – Zborovice (včetně)	1000	130	18	23400	Přejezd bez závor na silnici I. a II. třídy
P7964	103,942	2302 – Brno–Černovice zhl. Táborská – Vlárský průmysk st.hr.	8329	1087	68	739160	Přejezd se silným dopravním zatížením

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

P7974	116,589	2302 – Brno–Černovice zhl. Tábořská – Vlárský průsmyk st.hr.	13742	1790	82	1467800	Přejezd se silným dopravním zatížením
P8053	27,704	2361 – Hranice na Moravě (mimo) – Vsetín (mimo)	15184	2236	74	1654640	Přejezd se silným dopravním zatížením
P8055	33,243	2361 – Hranice na Moravě (mimo) – Vsetín (mimo)	13926	2048	74	1515520	Přejezd se silným dopravním zatížením
P8058	37,308	2361 – Hranice na Moravě (mimo) – Vsetín (mimo)	13926	2048	74	1515520	Přejezd se silným dopravním zatížením
P8061	3,39	2371 – Vsetín–Bečva (mimo) – Velké Karlovice (včetně)	7992	1171	36	421560	Přejezd se silným dopravním zatížením a zároveň bez závor na silnici I. a II. třídy
P8084	14,208	2371 – Vsetín–Bečva (mimo) – Velké Karlovice (včetně)	5666	755	36	271800	Přejezd bez závor na silnici I. a II. třídy
P8108	20,749	2371 – Vsetín–Bečva (mimo) – Velké Karlovice (včetně)	5142	688	36	247680	Přejezd bez závor na silnici I. a II. třídy
P8223	0,624	2461 – Otrokovice (mimo) – Vizovice (včetně)	17476	2601	88	2288880	Přejezd se silným dopravním zatížením

Tabulka 24: Problematické přejezdy bez závor nebo s vysokým dopravním zatížením

2.15. Analýza provozní efektivity

V rámci analýzy provozní efektivity bylo identifikováno 10 případů nestihnutých obrátů (blíže popsanych v tabulce v kapitole Nestihnuté obraty). Dále byla zvážena možnost dvou alternativních variant propojení linek za účelem zvýšení efektivity oběhů, konkrétně možnost přímého spojení Kojetín – Kroměříž – Val. Meziříčí – Rožnov a Kojetín – Kroměříž – Zborovice. Nevyužitím elektrické trakce na stávající síti vzniká neefektivita u dvou linek, konkrétně u linky Os Rožnov p. R. – Val. Meziříčí – Vsetín – H. Lideč – Bylnice / Střelná a u linky Sp Přerov – Hulín – Otrokovice – Zlín střed. Po plánované realizaci elektrizace úseku Otrokovice – Vizovice (předpoklad v roce 2024) vzniknou dvě nové linky s nevyužívající dostatečně efektivně elektrickou trakci, a to linka Os Veselí n. M. – Uh. Hradiště – St. Město u UH – Otrokovice – Zlín střed – Vizovice a linka Sp Kroměříž – Hulín – Otrokovice – Zlín střed. Z důvodu absence elektrizace bylo doporučeno její doplnění v úsecích St. Město u UH – Bojkovice město včetně odbočné trati do Luhačovic a s doporučením prodloužit elektrizaci až do Bylnice. Druhým takovým případem je úsek Hulín – Val. Meziříčí.

2.15.1. Nestihnuté obraty

Jako problematická jsou označena ta místa, kde dochází k obratu souprav krátce za posledním místem křižování linky a kde zároveň nejde o výsledek přepravní potřeby dosáhnout přípoje např. v 10. minutě. Patří sem také „křižování v místě obratu“. Jako problematické jsou vyhodnoceny obraty, kde je (po odečtení případně nutného času na objetí soupravy) čas mezi příjezdem a odjezdem vlaku delší než 2/3 intervalu. Interval kratší než 30 minut se z tohoto hlediska nevyhodnocuje.

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

Mezi linky, které nedodrží pravidlo délky obratu menší nebo rovné 2/3 délky intervalu patří následující případy:

Linka	Období	Interval	Místo obratu	Doba obratu
Os Kroměříž – Hulín – Holešov	sedlo	60 min	Kroměříž	41 min
Os Kroměříž – Hulín – Holešov	špička	60 min	Kroměříž	41 min
Os Kroměříž – Hulín – Holešov	sedlo	120 min	Holešov	101 min
Os Kroměříž – Hulín – Holešov	špička	60 min	Holešov	41 min
Os Rožnov p/R. - Val. Meziříčí – Vsetín – Bylnice	sedlo	120 min	Bylnice	84 min
Os Zlín – Otrokovice	sedlo	120 min	Otrokovice	91 min
Os Zlín – Otrokovice	špička	120 min	Otrokovice	91 min
Os Zlín – Otrokovice	sedlo	120 min	Zlín	122 min
Os Zlín – Otrokovice	špička	120 min	Zlín	62 min
Os UH – UB – Bojkovice (- Slavičín – Bylnice)	sedlo	120 min	Bojkovice město	99 min
Sp Přerov – Hulín – Otrokovice – Zlín	špička	120 min	Zlín	62 min
Sp Staré Město – UH – UB – Bojkovice – Bylnice	špička	120 min	Staré Město u UH	120 min
Sp Staré Město – UH – UB – Bojkovice – Bylnice	špička	120 min	Bojkovice město	83 min

Tabulka 25: Nestihnuté obraty souprav

Z hlediska délky obratu je velmi problematická linka z Kroměříže do Holešova, sloužící jako přípoj k vlakům v Hulíně. Stejnou důležitou funkci i velmi dlouhé obraty mají osobní vlaky ze Zlína do Otrokovice. Další linky s dlouhými obraty jsou osobní vlaky ze Vsetína do Bylnice a z Uherského Hradiště do Bojkovic město. Zcela specifické jsou spěšné vlaky Staré Město u Uherského Hradiště do Bylnice, které mají velmi dlouhé obratové časy na obou koncích linky. Některé linky by bylo možné prodloužit, např. z Holešova do Bylnice nebo z Bylnice směrem do Trenčína a zkrátit tak neefektivní časy strávené při obratu.

2.15.2. Neefektivní oběh

V tomto bodě byla hledána možnost zlepšení efektivity oběhů jednotlivých linek jejich spojením s jinou, navazující linkou tak, aby efektivity oběhů pro sloučené linky, případně další benefity jako např. vznik nové přímé relace, přispěly ke zlepšení funkčnosti dopravního systému jako celku. V tomto ohledu je potřeba zmínit především situaci ve stanici Kroměříž, kde se nabízí spojování mezi linkou **Os Kojetín – Kroměříž** a alternativně linkami **Os Kroměříž – Zborovice** a **Os Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice p. H. – Val. Meziříčí – Rožnov p. R.**

Posílení relace Kojetín – Kroměříž – Val. Meziříčí – Rožnov p. R. pro zajištění přímého spojení v celé délce po celý den.

V relaci Kojetín – Kroměříž – Val. Meziříčí – Rožnov p. R. již jsou vedeny přímé vlaky, avšak v mnoha časových polohách není dnes spojení obou vozebních ramen možné z důvodu

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

nepřípoje mezi nimi v Kroměříži, který je způsoben potřebou Linky na Val. Meziříčí a Rožnov p. R. zajistit v Hulíně přípoj do Olomouce. V případě vyřešení tohoto problému se tedy nabízí možnost zvýšení efektivity příslušných linek systematickým odstraněním nepřipoje v Kroměříži a provozováním linky v plné délce Kojetín – Rožnov p. R. Případné změny v objednávce v tomto směru je nutné projednat především s Olomouckým krajem, na jehož území linka Kojetín – Kroměříž zasahuje. Z hlediska potřebné kapacity vozidel, trakce, dopravce nebo jiných možných komplikací je tento krok bezproblémový.

Vytvoření přímé relace Kojetín – Kroměříž – Zborovice

Možnou alternativou k výše uvedené optimalizaci linkového vedení je propojení linek Os Kojetín – Kroměříž a Os Kroměříž – Zborovice. Kromě výše uvedené potřeby projednat takový krok s Olomouckým krajem je překážkou pro toto propojení také rozdíl v potřebné kapacitě souprav pro obě linky, kdy linka do Zborovic je vedena sólo vozem ř. 810, zatímco vlaky mezi Kojetínem a Kroměříží jsou zajišťovány řadou 844. I zde platí, že dopravcem jsou v případě obou linek shodně České dráhy a obě linky jsou zajišťovány motorovou trakcí. Z hlediska technologie dopravy by sloučení obou linek znamenalo odstranění ostrého obratu vlaků od Zborovic v Kroměříži, došlo by však ke zhoršení přestupní vazby mezi Zborovicemi a spěšnými vlaky do Zlína. Z tohoto důvodu i vzhledem k celkovým dopravním vazbám ve stanici Kroměříž je proto doporučena spíše první varianta systematického sledování linky Kojetín – Val. Meziříčí – Rožnov p. R.

2.15.3. Nevyužití elektrické trakce

Při dodržení kritéria provozu linky nezávislé trakce po elektrizované trati v délce nejméně 20 km vychází v tomto bodě neefektivita u dvou linek:

Os Rožnov p. R. – Val. Meziříčí – Vsetín – H. Lideč – Bylnice / Střelná

Z celkové délky 69 km (Rožnov p. R. – Bylnice) je elektrizováno 37 km (Val. Meziříčí – H. Lideč), resp. z celkových 54 km (Rožnov p. R. – Střelná) je elektrizováno 41 km (Val. Meziříčí – Střelná). Míra neefektivity vyjádřená v podílu délky elektrizovaného úseku ku celkové délce linky tak zde vychází v závislosti na větvi linky 54% (Rožnov p. R. – Bylnice) nebo 76% (Rožnov p. R. – Střelná).

Sp Přerov – Hulín – Otrokovice – Zlín střed

Z celkových 39 km linky je elektrizováno 28 km linky mezi Přerovem a Otrokovicemi. Míra neefektivity tak vychází 72%.

Posouzení efektivity po realizaci plánovaných elektrizací

Součástí vyhodnocení v tomto kroku je také posouzení linek stejnou metodikou při realizaci elektrizace trati Otrokovice – Zlín střed – Vizovice, která je plánována na rok 2024. V takovém případě dojde sice k převedení linky Sp Přerov – Hulín – Otrokovice – Zlín střed do elektrické trakce (společně s kmenovými spoji Os Otrokovice – Zlín střed – Vizovice). Naopak by však vyvstaly dvě nové neefektivní linky:

Os Veselí n. M. – Uh. Hradiště – St. Město u UH – Otrokovice – Zlín střed – Vizovice

V případě této linky jako celku bude elektrizováno 43 km (St. Město u UH – Vizovice) z celkové délky 62 km. Míra neefektivity tak vychází 69%.

Sp Kroměříž – Hulín – Otrokovice – Zlín střed

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

Z celkové délky linky 32 km bude elektrizováno 24 km (Hulín – Zlín střed) čímž linka dosáhne míry neefektivnosti 75%.

2.15.4. Absence elektrizace

Po případném doplnění elektrizace ve výše vyjmenovaných úsecích tak, aby byla eliminována neefektivita z nevyužití elektrické trakce, zůstanou dvě tratě, na kterých je vhodné uvažovat o jejich elektrizaci.

Uh. Hradiště – Újezdec u Luh. – Bojkovice město (– Bylnice) spolu s odbočkou Újezdec u Luh. – Luhačovice

Pro elektrizaci trati mezi Uh. Hradištěm a Bojkovicemi (resp. Uh. Hradištěm a Luhačovicemi) mluví v první řadě významné vytížení trati (26 párů vlaků v pracovní dny v úseku Újezdec u Luh. – Bojkovice, 18 párů vlaků denně v úseku Újezdec u Luh. – Luhačovice). Také by tímto krokem došlo k plné elektrizaci posledního zbývajících úseku linek dálkové dopravy ve Zlínském kraji, který by byl stále (po realizaci předchozích opatření) provozován v nezávislé trakci. Tím by bylo možné zcela zrušit stávající přepřah na nezávislou trakci u linky R18.

V důsledku by pak byla vhodná elektrizace i v úseku Bojkovice město – Bylnice, ačkoliv v tomto úseku není v důsledku nižší dopravní poptávky provozován tak vysoký počet spojů. V případě vedení celých linek Sp St. Město u UH – Uh. Hradiště – Uh. Brod – Újezdec u Luh. – Bojkovice město – Slavičín – Bylnice a Os Uh. Hradiště – Uh. Brod – Újezdec u Luh. – Bojkovice město – Slavičín – Bylnice by docházelo k míře neefektivnosti z důvodu nevyužití elektrické trakce ve výši 53% u osobních vlaků a 57% u spěšných vlaků. V případě rozlomení ramene přestupem v Bojkovicích by motorové vozy, zajišťující provoz Bojkovice město – Bylnice, musely jezdit za účelem tankování PHM buď 42 km do Veselí n. M. nebo 37 km do Vsetína. Nezanedbatelnou výhodou prodloužení elektrizace do Bylnice je také lepší vzájemná propojenost elektrického provozu, umožňující operativnější trasování osobních i nákladních vlaků.



Obrázek 9: žst. Uherský Brod

Zdroj: PRO CEDOP s.r.o. (2019)

Kojetín – Hulín – Holešov – Val. Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

I zde je významným argumentem pro elektrizaci značné využití trati pohybující se od 14 párů vlaků v pracovní den v úseku Osíčko – Val. Meziříčí po 30 párů spojů v úseku Hulín – Holešov. Dále všechny linky, vedené v daném traťovém úseku, budou po realizaci výše popsaných opatření částečně vedeny po elektrizovaných úsecích tratí. V neposlední řadě lze očekávat v budoucnu nárůst významu této tratě jednak s budoucím zajištěním pravidelného průběžného spojení v celé trase linky z Rožnova pod Radhoštěm až do Kojetína, jednak v návaznosti na plánovanou rekonstrukci navazující trati Brno – Přerov.

2.15.5. Nízká energetická efektivita vozidel

Uváděny jsou pouze úseky (mezi významnějšími uzly) linek, u kterých dochází k propadům rychlosti mimo místa zastavení (podle počtu, popř. míry, takových propadů a dotčeného počtu vlaků, za významnější jsou tyto případy považovány u linek v motorové trakci). Týká-li se jedno takové místo na infrastruktuře více linek různých vrstev, bude uvedeno opakovaně (např. z hlediska osobních a spěšných vlaků). Hodnoceny budou pouze úseky tratí s vyšší rychlostí než 80 km/h, v opačných případech pak pouze propady na 30 km/h a méně, a to tehdy, pokud lze konstatovat výrazný vliv na jízdní doby nebo spotřebu energie.

Trať	Úsek	Rychlost přes 80 km/h?	Problém rychlostních propadů (1 bod – malý problém; 3 body – významný problém)
280	Hranice na Mor. - Horní Lideč st.hr.	ANO	2 body
281	Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	NE	1 bod
282	Vsetín – Velké Karlovice	NE	3 body
283	Horní Lideč – Bylnice	NE	NE
303	Kojetín – Hulín	NE	NE
303	Hulín – Valašské Meziříčí	NE	NE
305	Kroměříž – Zborovice	NE	NE
330	Přerov – Otrokovice	ANO	NE
330	Otrokovice – Břeclav	ANO	NE
331	Otrokovice – Vizovice	NE	NE
340	Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště	ANO	NE
341	Staré Město u UH – Bojkovice	NE	NE
341	Bojkovice – Vlárský Průsmyk	NE	NE
341	Újezdec u Luhačovic – Luhačovice	NE	2 body

Tabulka 26: Nízká energetická efektivita vozidel

2.16. Shrnutí a seskupení problémů

2.16.1. Provozní problémy

Vyhodnocení přípojných vazeb

A. Problematické jsou situace zejména v následujících **uzlech**:

- a. Horní Lideč: Chybějící návaznosti vlaků z Bylnice ve směru do Púchova.
- b. Hulín: Horší návaznosti vlaků ve směru do Rožnova pod Radhoštěm
- c. Hranice na Moravě: Přípojné vazby od vlaků z Valašského Meziříčí existují jen k rychlíkům do Brna a Bohumína, vazba na osobní vlaky směr Suchdol nad Odrou vyřešena není.
- d. Uherské Hradiště: V relaci Staré Město – Veselí nad Moravou nelze navázat osobní vlaky s odlišnými přípojnými vazbami, které by byly alternativou ke spěšným vlakům.
- e. Uherský Brod: Přípojné časy jsou zde negativně ovlivněny neadekvátním uspořádáním železniční stanice po nedávné rekonstrukci.
- f. Valašské Meziříčí: Špatné vazby vlaků z Rožnova pod Radhoštěm a Kroměříže na expresy Praha – Žilina. Osobní vlaky ve směru Veřovice a Ostrava nejsou vedeny v jednotném taktu, přípoje jsou tak velmi individuální pro každý spoj.
- g. Vsetín: Nejdůležitější návaznosti směr Velké Karlovice jsou zde poměrně špatné. V období přepravní špičky navazují alespoň osobní vlaky do Rožnova, jindy jsou přestupní časy velmi dlouhé. Osobní vlaky do Bylnice navazují jen v jednom směru.

B. Potenciál na omezení či zrušení současných autobusových linek

- a. Potenciál na zrušení:
 - Linka 120 Uherské Hradiště – Staré Město – Napajedla – Zlín
 - Linka 154 Horní Lideč – Střelná
 - Linka 155 Vsetín – Horní Lideč – Valašská Senice
 - Linka 365 Uherské Hradiště – Veletiny – Uherský Brod
- b. Potenciál na zrušení / omezení:
 - Linka 150 Zlín – Vizovice – Horní Lideč – Valašské Klobouky
 - Linka 131 Luhačovice – Uherský Brod
 - Linka 244 Vsetín – Bystřička – Oznice – Mikulůvka – Bystřička – Jablůnka – Vsetín
- c. Potenciál na omezení / částečné omezení:
 - Linka 201 Vsetín – Valašská Polanka – Bratřejov – Vizovice – Zlín
 - Linka 232 Valašské Meziříčí – Branky – Kunovice – Lázy
 - Linka 170 Zlín – Slušovice – Trnava – Podkopná Lhota
 - Linka 171 Zlín – Hvozdná – Ostrata – Slušovice – Vizovice
 - Linka 200 Zlín – Vizovice – Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
 - Linka 201 Vsetín – Valašská Polanka – Bratřejov – Vizovice – Zlín
 - Linka 203 Vsetín – Liptál – Všemina – Slušovice – Zlín
 - Linka 210 Vsetín – Halenkov – Karolinka – Velké Karlovice – (Miloňov)

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

Linka 251 Valašské Meziříčí – Vidče – Rožnov pod Radhoštěm

Linka 300 Valašské Klobouky – Slavičín – Luhačovice – Uherský Brod – Uherské Hradiště – Brno

Linka 330 Uherské Hradiště – Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou

Linka 361 Uherský Brod – Hradčovice – Veletiny – Vlčnov

Linka 395 Bojkovice – Nezdenice – Uherský Brod

Linka 440 Kroměříž – Kvasice – Tlumačov – Otrokovice – Zlín

C. Chybějící linky realizovatelné na stávajících / vylepšených stávajících tratích

- a. Kroměříž – Zlín – vedena pouze ve špičce pracovních dnů – měla by být vedena systémově
- b. Brno – Zlín – není vedena vůbec – při vedení přes Kroměříž by zároveň řešila i spojení Zlín – Kroměříž a Kroměříž – Brno
- c. Brno – Nesovice – Koryčany
- d. Zlín – Olomouc – vedena pouze ve špičce pracovních dnů – měla by být vedena systémově (zároveň řeší i spojení do Přerova)
- e. Zlín – Uherské Hradiště – vedena pouze ve špičce pracovních dnů
- f. Kojetín – Kroměříž – Val. Meziříčí – Rožnov p. R.
- g. Kojetín – Kroměříž – Zborovice

D. Krátká doba obratu soupravy

- a. Os Olomouc – Kojetín – Nezamyslice: Místo obratu Olomouc. Délka obratu: 6 min
- b. Os (Olomouc -) Přerov - Val. Meziříčí – Vsetín: Místo obratu Vsetín. Délka obratu: 8 min
- c. Os Vsetín – Velké Karlovice: Místo obratu Vsetín. Délka obratu: 7 min
- d. Os Vsetín – Velké Karlovice: Místo obratu Velké Karlovice. Délka obratu: 14 min
- e. Os Horní Lideč – Púchov: Místo obratu Horní Lideč. Délka obratu: 8 min
- f. Os Horní Lideč – Púchov: Místo obratu Púchov. Délka obratu: 9 min
- g. Os Rožnov p/R. – Val. Meziříčí: Místo obratu Rožnov p/R.. Délka obratu: 12 min
- h. Os Rožnov p/R. – Val. Meziříčí: Místo obratu Val. Meziříčí. Délka obratu: 3 min
- i. Os Kroměříž – Zborovice: Místo obratu Kroměříž. Délka obratu: 2 min
- j. Os Kroměříž – Zborovice: Místo obratu Zborovice. Délka obratu: 2 min
- k. Os Uherský Brod – Luhačovice: Místo obratu Uherský Brod. Délka obratu: 4 min
- l. Os Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice: Místo obratu Uherský Brod. Délka obratu: 7 min
- m. Os Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice: Místo obratu Bylnice. Délka obratu: 4 min
- n. Os Přerov – Hulín – Otrokovice – Staré Město (- Břeclav): Místo obratu Břeclav. Délka obratu: 10 min
- o. Os Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice: Místo obratu Kroměříž. Délka obratu: 12 min

E. Nestihnuté obraty souprav

- a. Os Kroměříž – Hulín – Holešov: Místo obratu Kroměříž. Doba obratu: 41 min
- b. Os Kroměříž – Hulín – Holešov: Místo obratu Kroměříž. Doba obratu: 41 min
- c. Os Kroměříž – Hulín – Holešov: Místo obratu Holešov. Doba obratu: 101 min
- d. Os Kroměříž – Hulín – Holešov: Místo obratu Holešov. Doba obratu: 41 min
- e. Os Rožnov p/R. - Val. Meziříčí – Vsetín – Bylnice: Místo obratu Bylnice. Doba obratu: 84 min
- f. Os Zlín – Otrokovice: Místo obratu Otrokovice. Doba obratu: 91 min
- g. Os Zlín – Otrokovice: Místo obratu Otrokovice. Doba obratu: 91 min
- h. Os Zlín – Otrokovice: Místo obratu Zlín. Doba obratu: 122 min
- i. Os Zlín – Otrokovice: Místo obratu Zlín. Doba obratu: 62 min
- j. Os UH – UB – Bojkovice (- Slavičín – Bylnice): Místo obratu Bojkovice město. Doba obratu: 99 min
- k. Sp Přerov – Hulín – Otrokovice – Zlín: Místo obratu Zlín. Doba obratu: 62 min
- l. Sp Staré Město – UH – UB – Bojkovice – Bylnice: Místo obratu Staré Město u UH. Doba obratu: 120 min
- m. Sp Staré Město – UH – UB – Bojkovice – Bylnice: Místo obratu Bojkovice město. Doba obratu: 83 min

F. Vstupní zpoždění dálkové dopravy

- a. Linka Ex 2 ve směru Žilina – Praha: Průměrné zpoždění 14 minut
- b. Linka Ex 4 ve směru Polsko – Vídeň: Průměrné zpoždění 8,6 minuty
- c. Linka R 18 ve směru Praha – Zlín / Slovácko: Průměrné zpoždění 8,2 minuty

G. Neefektivní oběh

- a. Spojení linek Os Kojetín – Kroměříž s linkami Os Kroměříž – Zborovice a Os Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice p. H. – Val. Meziříčí – Rožnov p. R.
- b. Vytvoření přímé relace Kojetín – Kroměříž – Val. Meziříčí – Rožnov p. R.
- c. Vytvoření přímé relace Kojetín – Kroměříž – Zborovice

H. Nízká energetická efektivita vozidel

- a. Trať 280 – úsek: Hranice na Mor. - Horní Lideč st.hr.
- b. Trať 281 – úsek: Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- c. Trať 282 – úsek: Vsetín – Velké Karlovice
- d. Trať 341 – úsek: Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

2.16.2. Problémy infrastrukturní – rychlostní

A. Stav infrastruktury a traťová rychlost

V současné době je v dobrém stavu celá trať č. 330, na ostatních tratích byly provedeny maximálně dílčí úpravy a tratě jako celky vyžadují modernizaci. Zároveň na všech tratích (s výjimkou trati č. 330) představuje problém nízká traťová rychlost a rychlostní propady.

B. Problematické železniční přejezdy (podrobně jsou popsány v textové zprávě a jsou také uvedeny včetně přesné polohové složky v příloze č. 8: GIS data). Jedná se o přejezdy,

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

kteří jsou nejspíše adekvátně zabezpečeny, nebo jsou dopravně velmi zatíženy. Celkem bylo identifikováno 157 problematických železničních přejezdů.

C. Chybějící tratě / mimořádně pomalá spojení, která budou prověřena v návrhové části

- a. Holešov – Luhačovice
- b. Holešov – Trenčín
- c. Kroměříž – Valašské Klobouky
- d. Luhačovice – Valašské Meziříčí
- e. Luhačovice – Vizovice
- f. Luhačovice – Vsetín
- g. Luhačovice – Zlín
- h. Luhačovice – Ostrava
- i. Luhačovice – Žilina
- j. Otrokovice – Valašské Klobouky
- k. Otrokovice – Žilina
- l. Rožnov pod Radhoštěm – Vizovice
- m. Valašské Klobouky – Vizovice
- n. Valašské Klobouky – Zlín
- o. Valašské Klobouky – Brno
- p. Valašské Meziříčí – Vizovice
- q. Vizovice – Vsetín
- r. Vizovice – Trenčín
- s. Vizovice – Žilina
- t. Vsetín – Zlín
- u. Vsetín – Brno
- v. Zlín – Žilina

2.16.3. Problémy infrastrukturní – kapacitní

A. Kapacita dráhy:

a. Nevyhovující:

- Trať 281: Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
- Trať 303: Kojetín – Hulín
- Trať 331: Zlín střed – Vizovice

b. Výrazně rizikové:

- Trať 282: Vsetín – Velké Karlovice
- Trať 331: Otrokovice – Zlín střed
- Trať 341: Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice
- Trať 341: Luhačovice – Újezdec u Luhačovic

c. Méně rizikové:

- Trať 340: Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou
- Trať 341: Bojkovice – Vlárský Průsmyk

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

B. Absence záložních výhyben:

- d. Trať 281: úsek Střítež nad Bečvou – Rožnov pod Radhoštěm
- e. Trať 282: úseky Vsetín – Halenkov a Halenkov – Velké Karlovice
- f. Trať 283: úsek Valašské Klobouky – Horní Lideč
- g. Trať 303: úseky Kojetín – Kroměříž, Kroměříž – Hulín, Holešov – Bystřice pod Hostýnem a Osíčko – Valašské Meziříčí
- h. Trať 305: úsek Zborovice – Kroměříž
- i. Trať 323: úsek Valašské Meziříčí – Hostašovice
- j. Trať 331: úseky Zlín-střed – Lípa nad Dřevnicí a Lípa nad Dřevnicí – Vizovice
- k. Trať 340: úseky Staré město u Uherského hradiště – Kunovice a Kunovice – Uherský Ostroh
- l. Trať 341: úseky Staré město u Uherského Hradiště – Kunovice, Kunovice – Hradčovice, Hradčovice – Uherský Brod, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice, Újezdec u Luhačovic – Nezdenice, Bojkovice – Slavičín, Bohuslavice nad Vlárí – Bylnice

C. Kolizní uspořádání stanice:

- a. Horní Lideč
- b. Hulín
- c. Lípa nad Dřevnicí
- d. Otrokovice
- e. Rožnov pod Radhoštěm
- f. Staré Město u Uherského Hradiště
- g. Uherské Hradiště
- h. Uherský Brod
- i. Újezdec do Luhačovic
- j. Valašské Meziříčí
- k. Vizovice
- l. Vlárský průsmyk
- m. Vsetín
- n. Zlín – střed

2.16.4. Problémy infrastrukturní – obecné

Analýza stanic je uvedena v příloze č. 1: Katalog tratí.

A. Absence stanic / zastávek v následujících lokalitách:

- a. Babice
- b. Bystřice pod Hostýnem zastávka
- c. Divnice město
- d. Drslavice
- e. Holešov město
- f. Huslenky – Bařiny
- g. Jablůnka zastávka
- h. Kotojedy zastávka
- i. Lidečko – nová poloha

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

- j. Luhačovice – Zahradní čtvrť
- k. Pitín
- l. Poličná
- m. Staré Město u Uherského Hradiště zastávka
- n. Štítná nad Vláří
- o. Ústí u Vsetína zastávka (na trati č. 280)
- p. Vizovice – Razov
- q. Všetuly
- r. Zlín-Louky obchodní centrum

B. Stanice / Zastávky doporučené k přesunu

- a. Bohuslavice nad Vláří
- b. Branky na Moravě
- c. Hradčovice
- d. Huslenky zastávka
- e. Huštěnovice
- f. Nezdenice
- g. Uherský Ostroh

C. Stanice / Zastávky doporučené ke zrušení

- a. Lidečko
- b. Střítež nad Bečvou

D. Neuspokojivá celková kvalita obslužnosti stanic / zastávek

- a. Střítež nad Bečvou
- b. Kostelany nad Moravou
- c. Loukov
- d. Napajedla

E. Nevyužití elektrické traktce

- a. Os Rožnov p. R. - Val. Meziříčí – Vsetín - H. Lideč – Bylnice / Střelná
- b. Sp Přerov – Hulín – Otrokovice – Zlín střed

F. Absence elektrické traktce

- a. Uh. Hradiště – Újezdec u Luh. – Bojkovice město (– Bylnice) spolu s odbočkou Újezdec u Luh. – Luhačovice
- b. Hulín – Holešov – Val. Meziříčí
- c. Otrokovice – Zlín – Vizovice

2.17. Prověření rozvojových příležitostí

Jedná se o popis cílového stavu v případě realizace všech níže uvedených infrastrukturních úprav dle plánů MD/SŽDC (Pozn.: tyto investiční akce nemusí být návrhem zpracovatele, a to ani jejich etapizace a načasování). V rámci vývoje se předpokládá postupné spouštění jednotlivých linek, případně jejich částí v návaznosti na realizované infrastrukturní úpravy.

Cílový stav infrastruktury:

- A. Modernizace tratě Brno – Přerov** na rychlost 200 km/h (horizont cca 2030)
- B. Výstavba VRT Přerov – Ostrava** (horizont cca 2030)
- C. Výstavba VRT Brno – Přerov** (horizont cca 2050)
- D. Novostavba Vizovice – Valašská Polanka** (propojení tratí 331 a 280) s napojením na oba směry tratě 280
- E. Modernizace/optimalizace a elektrizace tratí:**
 - 280 - Hranice na Moravě – Horní Lideč
 - 331 - Otrokovice – Vizovice
 - 303 - Kojetín – Hulín – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí
 - 281 - Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
 - 283 - Horní Lideč – Bylnice
 - 340 - Brno – Veselí nad Moravou – Staré Město u UH
 - 341 - Staré Město u Uherského Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice / Bojkovice – Bylnice – hr. SK – Trenčianská Teplá

U všech tratí se předpokládá též optimalizace směrových poměrů s cílem zvýšení traťové rychlosti a odstranění propadů rychlosti.

Kromě investic do železničních tratí je pro rozvoj veřejné dopravy jako celku myslet také na budování přestupních terminálů u železničních stanic, které propojí dopravu železniční, autobusovou, ale také individuální (P+R, B+R). Tím dojde k vytvoření efektivního dopravního systému, který využije silné stránky jednotlivých dopravních módů.

Přehled předpokládaných linek (v závorce uveden interval v minutách, pokud se předpokládá jiný ve špičce a jiný v sedle, pak je uveden ve tvaru špička/sedlo):

- A. Dálková doprava – předpokládané linkové vedení po realizaci všech staveb:**
 - a. Ex Praha – Brno – Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Horní Lideč – Žilina / Trenčín (60 min, v Horní Lidči polovina spojů Trenčín, polovina spojů Žilina)
 - b. R Brno – Kroměříž – Hulín – Otrokovice – Zlín / Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice (60 min) / Luhačovice.

Předpokládá se, že dálkové vlaky v ose Polsko – Rakousko, které jsou v současné době vedeny přes Otrokovice, budou výhledově přetrasovány přes Brno.
- B. Nadregionální doprava – předpokládané linkové vedení po realizaci všech staveb:**
 - a. R Olomouc – Přerov – Otrokovice – Uherské Hradiště – Bojkovice (60 min) /Luhačovice
 - b. R/Sp (Brno) – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (60 min)
 - c. Sp Vsetín – Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě – Olomouc (60 min)
 - d. Sp Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – Otrokovice – Zlín (60 min)
 - e. Sp Olomouc – Přerov – Otrokovice – Zlín (60 min)

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

- f. Sp Valašské Meziříčí – Frenštát pod Radhoštěm – Frýdek-Místek – Ostrava (pravděpodobně „pásmový provoz“ – ve ZLK jediná linka na trati, cca od Frýdlantu nad Ostravou zrychleně) (60 min, v MSK asi častěji)
- g. Sp Zlín – Vsetín – Valašské Meziříčí – Studénka – Ostrava (60 min)
- h. R Olomouc – Přerov – Otrokovice – Staré Město – Břeclav – Brno (60 min)

C. Rychlá regionální doprava – předpokládané linkové vedení po realizaci všech staveb:

- a. Sp Zlín – Vizovice – Horní Lideč – Bylnice (60 min)
- b. Zlín – Vizovice – Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (60 min)
- c. Sp Zlín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice (60 min), v Otrokovicích vazba od Ex z Prahy, v úseku Bojkovice – Bylnice jediná vrstva

D. Ostatní regionální doprava – předpokládané linkové vedení po realizaci všech staveb:

- a. Os Vsetín – Velké Karlovice (30/60 min)
- b. Os Přerov – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Bylnice (60 min)
- c. Os Kroměříž – Zborovice (60 min)
- d. Os Kyjov – Uherské Hradiště – Bojkovice město (60 min)
- e. Os Vizovice – Zlín – Otrokovice – Staré Město – Hodonín – Břeclav (60 min, v úseku Vizovice – Otrokovice případně častěji dle potřeby prokladů ostatních vlaků na trase)
- f. Os Bystřice pod Hostýnem – Hulín – Kroměříž (60 min)

E. Přepravní cíle jednotlivých linek (z pohledu Zlínského kraje, uvedeny jen některé významné vztahy):

- a. Ex Praha – Brno – Kroměříž – Otrokovice – Zlín střed – Horní Lideč – Žilina / Trenčín
Napojení Zlína a Kroměříže na Prahu, Brno, zajištění přeshraniční vazby na Slovensko, hlavní rychlé páteřní spojení
Rychlé spojení Zlína a Kroměříže
- b. R Brno – Kroměříž – Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice
Napojení Luhačovic, Uherskobrodská a Uherskohradištska na Brno
Rychlé spojení v ose Luhačovice – Uherské Hradiště (společně s linkou z Olomouce)
- c. R Olomouc – Přerov – Otrokovice – Uherské Hradiště – Luhačovice
Napojení Luhačovic, Uherskobrodská a Uherskohradištska na Přerov a Olomouc, zde díky přípojům i dále do Olomouckého kraje a východních Čech (případně možná přímá jízda do některého směru dále za Olomouc)
Rychlé spojení v ose Luhačovice – Uherské Hradiště (společně s linkou z Brna)
- d. R/Sp (Brno) – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
Napojení severní části kraje na Brno (přímo/s přestupem v Kroměříži)
Regionální spojení Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (společně s linkou od Zlína)
Napojení na okresní město Kroměříž
- e. Sp Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – Zlín

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

- Spojení z oblasti Veselí nad Moravou a Uherského Hradiště do Zlína (z Uherského Hradiště do Zlína společně s linkou z Bylnice)
Napojení na JMK (společně s linkou Bojkovice – Uherské Hradiště – Kyjov)
- f. Sp Olomouc – Přerov – Otrokovice – Zlín
Napojení Zlína a Otrokovic do Olomouckého kraje a na přípoje v Olomouci (Olomoucký kraj, východní Čechy)
 - g. Sp Valašské Meziříčí – Frenštát pod Radhoštěm – Frýdek-Místek – Ostrava (pravděpodobně „pásmový provoz“ – ve ZLK jediná linka na trati)
Spíše regionální propojení sousedních měst, spojení do oblasti Frýdku-Místku
 - h. Sp Zlín – Vsetín – Valašské Meziříčí – Studénka – Ostrava
Napojení východní části kraje na Ostravu
Spojení ze Zlína do Vsetína a Valašského Meziříčí (společně s linkou vedenou do Rožnova pod Radhoštěm)
 - i. R Olomouc – Přerov – Otrokovice – Staré Město – Břeclav – Brno
Napojení Zlínského kraje na Břeclav, vazba na Bratislavu a Vídeň
 - j. Sp Zlín – Vizovice – Horní Lideč – Bylnice
Napojení oblasti Bylnice, Valašských Klobouků (sídla okresu Zlín) a Horní Lidče do Zlína
 - k. Sp Zlín – Vizovice – Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
Spojení sídel v okrese Vsetín (Rožnov pod Radhoštěm, Valašské Meziříčí, Vsetín) do Zlína
Regionální spojení Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (společně s linkou od Kroměříže)
 - l. Sp Zlín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice
Regionální propojení v sídelní ose okresu Uherské Hradiště s napojením na Otrokovice a Zlín a předpokladem vazby na Brno a Prahu v Otrokovících
V úseku Uherské Hradiště – Zlín společně slinkou od Veselí nad Moravou
 - m. Os Vsetín – Velké Karlovice
Spojení z obcí v údolí Vsetínské Bečvy do Vsetína (a zde díky přípojům do Valašského Meziříčí a Zlína)
Velký potenciál převzetí zátěže autobusové dopravy v případě zajištění odpovídající četnosti a rychlosti spojů a autobusových vazeb z bočních údolí
 - n. Os Přerov – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Bylnice
Regionální propojení oblasti Bylnice, Valašských Klobouk a Horní Lidče na Vsetín a Valašské Meziříčí
Vazba okresu Vsetín na blízká sídla v Olomouckém kraji (Hranice na Moravě, Přerov)
 - o. Os Kroměříž – Zborovice
Regionální spojení do Kroměříže s předpokladem vazeb na Zlín a Brno
 - p. Os Kyjov – Uherské Hradiště – Bojkovice město
Regionální spojení menších sídel na trati
Propojení oblasti Uherskobrodská s Veselím nad Moravou, popř. Kyjovem
 - q. Os Vizovice – Zlín – Otrokovice – Staré Město – Hodonín – Břeclav
Přímé spojení sídel na trati 330 se Zlínem
Regionální spojení v ose trati 330

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

- r. Os Bystřice pod Hostýnem – Hulín – Kroměříž
Doplňkové spojení ke Sp vlakům pro obsluhu obcí na trase a zajištění atraktivního intervalu pro větší sídla

Nezbytným souvisejícím opatřením je též úprava autobusových linek v daných oblastech. V případě zavedení nových železničních linek se na daných relacích bude snižovat význam autobusové dopravy. Podle možností v jednotlivých oblastech budou autobusové linky zkracovány do terminálů železniční dopravy, odkud budou cestující pokračovat vlakem. Takové řešení přinese cestujícím zkrácení celkové cestovní doby (zatímco autobusy do budoucna spíše ještě zpomalí z důvodu rostoucí IAD a kongescí ve městě, vlaky mají velký potenciál dalšího zrychlování) a objednatelům úsporu plynoucí z redukce souběhů.

Konkrétním příkladem může být trasa Zlín – Vsetín, která je dnes zajišťována autobusovou dopravou. V budoucnu po zavedení rychlé železniční linky Zlín – Vsetín (a dále), by mohla být autobusová linka omezena pouze na úsek Vsetín – Vizovice (z důvodu obsluhy obcí po trase) a zároveň snížen rozsah spojů. K podobným krokům bude možné přistoupit i v dalších částech kraje. Železniční doprava by také kompletně převzala dopravu ze Zlínského kraje do Brna, která je dnes řešena z velké části autobusovou dopravou, a to z důvodu příliš dlouhé jízdní doby vlakových spojů, popř. neexistenci přímých spojení. Autobusové linky do Brna by byly zrušeny, resp. zkráceny na úseky, kde je jejich vedení nezbytné z důvodu plnění obslužné funkce.

Je třeba zmínit, že na některých trasách by bylo možné dosáhnout zlepšení i při stávajícím stavu infrastruktury a vozidel. Jedná se například o linku **Brno – Břeclav – Staré Město u UH – Olomouc**. V případě plného využití potenciálu jízdních vlastností nasazovaných vozidel a odstranění pobytů v Hodoníně by se zkrátila cestovní doba z Brna do Starého Města u UH a Otrokovic o 10–15 minut.

Pokud by zároveň byl zkrácen interval na 60 minut alespoň ve špičkách pracovních dnů v úseku Brno – Staré Město u UH (možno zajistit bez přidání vozidel prodloužením vlaků během obratu v Hodoníně) a zajištění vhodných přípojů se Starém Městě ve směru Uherské Hradiště – Uherský Brod, pak by došlo k výraznému zatraktivnění železniční dopravy do Brna zejména z oblasti Uherskohradištska, ale částečně i z Otrokovic (Zlína).

V případě přidání 1 vozidla do systému by bylo možné zajistit spojení v celé trase Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc v intervalu 60 minut.

Další významné zlepšení bude možné po dokončení **Elektrifikace tratě 331 Otrokovice – Vizovice**. Tato stavba umožní kapacitní napojení Zlína „ze západní strany“ a zavedení přímých linek např. do Přerova, Olomouce, Kroměříže, Prahy, Uherského Hradiště. V současné době je vedení takových linek možné pouze ve velmi omezené míře z důvodu chybějící elektrifikace trati a její nízké kapacity. V případě vhodné nabídky spojení se dá přepokládat, že tato stavba bude začátkem „nové éry“ železniční dopravy ve Zlínském kraji.



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

Stavby	Dálkové linky			Nadregionální					
	Ex Praha – Brno – Kroměříž – Otrokovice – Zlín střed – Horní Lideč – Žilina / Trenčín	R Brno – Kroměříž – Hulín – Otrokovice – Zlín / Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice	R Olomouc – Přerov – Otrokovice – Uherské Hradiště – Bojkovice	R/Sp (Brno) – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	Sp Vsetín – Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě – Olomouc	Sp Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – Zlín	Sp Olomouc – Přerov – Otrokovice – Zlín	Sp Valašské Meziříčí – Frenštát pod Radhoštěm – Frýdek-Místek – Ostrava	Sp Zlín – Vsetín – Valašské Meziříčí – Studénka – Ostrava
VRT Praha – Brno	nutné								
Brno – Přerov modernizace 200 km/h	nutné	nutné		vhodné					
VRT Brno – Přerov	vhodné								
VRT Přerov – Ostrava									vhodné
Modernizace Hranice na Moravě – Horní Lideč					vhodné				vhodné
Elektrifikace Otrokovice – Vizovice + 2 koleje Otrokovice – Zlín	nutné					vhodné	vhodné		vhodné
Elektrifikace Kojetín – Hulín	nutné			vhodné					
Elektrifikace Hulín – Valašské Meziříčí				vhodné					
Elektrifikace Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm				vhodné					
Elektrifikace Horní Lideč – Bylnice – Trenčianská Teplá									
Elektrifikace Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice		vhodné	vhodné						
Elektrifikace Újezdce u Luhačovic – Bylnice									
Elektrifikace úseku Brno – Veselí nad Moravou – Staré Město						vhodné			
Novostavba Vizovice – Valašská Polanka	nutné								nutné
Novostavba spojky z tratě 280 u Jeseníku n. O.									vhodné

Tabulka 27: Potřebnost nové infrastruktury pro zavedení nových / optimalizaci stávajících linek

nutné – bez dané stavby nelze linku realizovat

vhodné – lze realizovat i bez dané stavby, ale méně komfortně (např. nutný přepřah, časově neatraktivní spojení, vedení spoje diesellovou jednotkou v delším úseku pod dráty...)

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

Stavby	Rychlé regionální			Regionální			
	Sp Zlín – Vizovice – Horní Lideč – Bylnice	Sp Zlín – Vizovice – Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	Sp Zlín – Otrokovice Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Bylnice	Os Přerov – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Bylnice	Os Kyjov – Uherské Hradiště – Bojkovice město (60)	Os Vizovice – Zlín – Otrokovice – Staré Město – Hodonín – Břeclav	Os Bystřice pod Hostýnem – Hulín – Kroměříž (60)
VRT Praha – Brno							
Brno – Přerov modernizace 200 km/h							
VRT Brno – Přerov							
VRT Přerov – Ostrava							
Modernizace Hranice na Moravě – Horní Lideč	vhodné	vhodné		vhodné			
Elektrifikace Otrokovice – Vizovice + 2 koleje Otrokovice – Zlín	vhodné		vhodné			vhodné	
Elektrifikace Kojetín – Hulín							vhodné
Elektrifikace Hulín – Valašské Meziříčí							vhodné
Elektrifikace Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm		vhodné					
Elektrifikace Horní Lideč – Bylnice – Trenčianská Teplá	vhodné						
Elektrifikace Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice			vhodné		vhodné		
Elektrifikace Újezdce u Luhačovic – Bylnice			vhodné		vhodné		
Elektrifikace úseku Brno – Veselí nad Moravou – Staré Město					vhodné		
Novostavba Vizovice – Valašská Polanka	nutné	nutné					
Novostavba spojky z tratě 280 u Jeseníku n. O.							

Tabulka 28: Potřebnost nové infrastruktury pro zavedení nových / optimalizaci stávajících linek

nutné – bez dané stavby nelze linku realizovat

vhodné – lze realizovat i bez dané stavby, ale méně komfortně (např. nutný přepřah, časově neatraktivní spojení, vedení spoje diesellovou jednotkou v delším úseku pod dráty...)

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

Relace		Jízdní doba (min)	Interval (min)	
			špička	sedlo a víkend
Zlín	Otrokovice	10	10	15
Zlín	Vsetín	30	30	30
Zlín	Praha	110	60	60
Zlín	Brno	50	60	60
Zlín	Vizovice	15	15	30
Zlín	Uherské Hradiště	27	30	30
Uherské Hradiště	Uherský Brod	12	20	20
Vsetín	Valašské Meziříčí	12	20	20

Tabulka 29: Očekávané jízdní doby a intervaly vybraných spojení po modernizované síti (včetně VRT)

2.18. SWOT analýza Analytické části Koncepce

Souhrnná SWOT analýza Analytické části Koncepce je založena na podrobné analýze dat, jednání pracovní skupiny a konzultaci s aktéry.

A. Silné stránky

- Modernizované dvoukolejné páteřní tratě – trať Břeclav – Přerov a po modernizaci také trať Hranice na Moravě – Horní Lideč
- V průměru populačně větší obce, než jsou obce v jiných krajích (což přirozeně generuje poptávku cestujících a zvyšuje koncentraci obyvatel)
- Malý počet a velká převaha hlavních cílů dojížděky – lze omezovat souběhy

B. Slabé stránky

- Nabídka veřejné dopravy není dostatečně častá a konkurenceschopná IAD
- Vyjíždějící obyvatelé na střední a velké vzdálenosti preferují IAD
- Nevyužitý potenciál pro zlepšení kolejové dopravy
- Nedostatečná kapacita jednokolejných tratí
- Dlouhodobě neřešená koncepce kolejové dopravy
- Nevýhodná železniční poloha krajského města Zlín – leží na neprůjezdné neelektrizované trati
- Zastávky a stanice jsou často daleko od center a oblastí s koncentrací obyvatel
- Nevhodné načasování přestupů
- Duplicitní linky (bus, vlak), neexistující návaznosti

C. Příležitosti

- Modernizace trati Brno – Přerov a výstavba vysokorychlostních tratí (Praha – Brno, Brno – Přerov a Přerov – Ostrava)
- Výrazné zlepšení kvality dopravní obslužnosti po modernizaci a elektrizaci tratí ve ZK
- Zvýšení přepravní kapacity jednokolejných tratí díky novým a také záložním výhybnám

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

- d. Vhodnější nastavení systému dopravní obslužnosti, zavedení Integrovaného dopravního systému
- e. Možnost využít nepravidelnou poptávku cestujících (velké množství turistických cílů)
- f. Návrat části obyvatel k využívání veřejné dopravy
- g. Potenciál k návratu cestujících založený na frekvenci, spolehlivosti a komfortu VHD
- h. Odstranění souběhů bus/vlak = úspora finančních prostředků

D. Hrozby

- a) Omezení financování z prostředků EU
- b) Atraktivita individuální automobilové dopravy (přijatelná cena, kratší jízdní doba)
- c) Rozvoj silniční a dálniční sítě (D55, D47, zkapacitnění komunikací a obchvaty obcí)
- d) Zkracující se přijatelná docházková vzdálenost může ohrozit budoucí poptávku po veřejné dopravě

2.19. Závěr analytické části

Analytická část studie se podívala na železniční dopravu ve Zlínském kraji z několika úhlů pohledu:

- A. přípojně vazby v uzlech
- B. souběhy s autobusovými linkami
- C. chybějící linky
- D. chybějící tratě
- E. rozmístění zastávek
- F. provozní spolehlivost
- G. provozní efektivita.

Zjištěné problémy byly seskupeny do čtyř kategorií podle typu problému.

Za prvé – **nedostatky vyplývající ze stávajícího rozsahu a/nebo uspořádání dopravy** (jakkoli pro něj mohou existovat objektivní důvody včetně prostého nedostatku financí). Jedná se o chybějící linky, případně spoje, nebo neexistenci přípojových vazeb. Tyto faktory mají významný vliv na konkurenceschopnost vlakové dopravy – parametry jako střední doba čekání na spoj a přestupní doba jsou významné složky celkové cestovní doby. Z pohledu Koncepce je řešení těchto nedostatků často „měkkým opatřením“, protože je řešitelné i jen rozšířením objednávky, případně jinými úpravami provozního konceptu. Návrhová část Koncepce případně navrhne infrastrukturní opatření tyto provozní úpravy buď podmiňující (kde takový případ nastává) nebo jim zajišťující větší provozní spolehlivost. Dále to mohou být souběhy autobusových a železničních linek, které zbytečně odčerpávají finanční zdroje na financování dopravní obslužnosti jiných oblastí kraje. V této části byly stanoveny rámcové podmínky, zpravidla infrastrukturní, za kterých může být (přestup na) vlak přijatelnou alternativou dopravní obsluhy.

Druhou kategorií lze jednoduše nadepsat **“pomalá infrastruktura”**. Patří sem také chybějící tratě mezi městy typu ORP, nepřijatelně pomalá spojení mezi nimi a nízká traťová rychlost.

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

Do třetí kategorie byly kromě **výpočtu kapacity tratí** a **kolizních míst** snižujících kapacitu stanic zařazeny **chybějící záložní výhybny**, které by poskytly vyšší robustnost oproti přenášení zpoždění, a také sem byly zařazeny problémové přejezdy.

Poslední kategorie seskupuje jak **chybějící zastávky**, tak **neexistující elektrizaci tratí**.

Orientační představu o rozsahu problémů v jednotlivých kategoriích poskytuje následující tabulka.

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	19
Nestihnuté obraty (vlaková souprava čeká zbytečně dlouho)	13
Infrastrukturní problémy – rychlost	
Chybějící nebo nepřijatelně pomalé tratě mezi městy ORP	21
Infrastrukturní problémy – kapacita	
Nedostatečná kapacita dráhy	9 tratí
Počet úseků s chybějícími záložními výhybnami	21
Kolizní uspořádání stanic	14
Problematické přejezdy	11
Obecné problémy	
Chybějící nebo nevhodně umístěné zastávky	31
Chybějící elektrizace traťového úseku	3
Nevyhovující přejezdy	157

Tabulka 30: Seskupení problémů

Pro jednotlivé identifikované problémy budou v návrhové části Koncepce navrhována a diskutována řešení. Dílčí řešení pak budou případně seskupena do větších logických celků. Způsob a rozměr (komplexnost a náročnost) řešení jednotlivých problémů se bude značně lišit. **Část opatření bude pravděpodobně „měkká“, jak bylo zmíněno výše, zbytek pak budou investiční počiny do infrastruktury, v konkrétních případech třeba i zásadně odlišného typu (náročnosti).** Nicméně to nic neříká o rychlosti jejich dosažení. Že v některých případech patrně půjde o opatření se vzdálenějším časovým horizontem realizace, ovšem není na závalu. **Koncepce má totiž za cíl definovat cílový stav (nebo chcete-li výsledný obrázek) kolejevé dopravy ve Zlínském kraji.**

Přílohy

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

Příloha č. 1: Katalog tratí (1_-_Katalog_trati.docx)

Příloha č. 2: Síťová grafika linek (2_-_Sitova_grafika.xlsx) – pouze elektronicky

Příloha č. 3: Vyhodnocení přípojných vazeb (3_-_Pripojne_vazby.xlsx) – pouze elektronicky

Příloha č. 4: Nalezení chybějících tratí (4_-_Chybejici_trate.xlsx) – pouze elektronicky

Příloha č. 5: Analýza souběhů s autobusy (5_-_Soubehy_s_autobusy.docx) – pouze elektronicky

Příloha č. 6: Vyjádření SŽDC o stavu tratí ve Zlínském kraji (6_-_SZDC_-_stav_trati_ve_ZK.pdf)
Zdroj: SŽDC

Příloha č. 7: Zlínský kraj – informace o stavbách železniční infrastruktury (7_-_SZDC_-_info_o_stavbach.pdf)
Zdroj: SŽDC

Příloha č. 8: GIS data (složka 8_-_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).

- **Místa křižování**

Feature class: Geodata.gdb/Mista_krizovani

Atributy:

- PravidKriz – Pravidelnost křižování
- Naz_stanic – Název stanice, nebo místa křižování

Zdroj: PRO CEDOP s.r.o., KJŘ 2020

- **Okresy ve ZK**

Feature class: Geodata.gdb/Okresy

Atributy: NazOkresu – Název okresu

Zdroj: Databáze ArcČR: ČSÚ, ČÚZK, ArcData

- **Zastávky a stanice platné k 1. lednu 2020**

Feature class: Geodata.gdb/Zastavky_stanice_2020

Atributy:

- Typ – Parametr tarifního bodu – Stanice / Zastávka
- Trať – Výčet tratí, které přísluší k dané zastávce
- GPS_lat – zeměpisná šířka
- GPS_lon – zeměpisná délka
- Název – název stanice / zastávky

Zdroj: PRO CEDOP s.r.o., KJŘ 2020

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

- **Zlínský kraj – polygon kraje**

Feature class: Geodata.gdb/Zlínský kraj

Atributy: Naz_Kraje – Název kraje

Zdroj: Databáze ArcČR: ČSÚ, ČÚZK, ArcData

- **Železniční přejezdy**

Feature class: Geodata.gdb/Přejezdy

Atributy:

- Identifikace_přejezdu – Identifikace přejezdu
- Evidenční_km_poloha – Evidenční poloha přejezdu
- TÚ_přejezdu – Traťový úsek přejezdu
- Zabezpečení_přejezdu – Způsob zabezpečení přejezdu
- Kategorie_zabezpečení – Kategorie zabezpečení přejezdu
- Třída_komunikace – Třída komunikace, na které se nalézá žel. přejezd
- Zeměpisná_šířka – Zeměpisná souřadnice definičního bodu přejezdu
- Zeměpisná délka – Zeměpisná souřadnice definičního bodu přejezdu
- Pocet_automobilu_za_24_hod – Počet automobilů jedoucích přes přejezd za 24 hodin
- Pocet_automobilu_v_prepravní_spicce_za_1_hod – Počet automobilů jedoucích přes přejezd v přepravní špičce za 1 h
- Pocet_vlaku_za_24_hod – Počet vlaků jedoucích přes přejezd za 24 hodin
- Dopravní_moment – Velikost dopravního momentu na přejezdu
- Přejezdy_bez_zavor_na_silnicich_I_a_II_tridy – Přejezd bez závor na silnici I. a II. třídy
- Přejezd_se_silnym_dopravnim_zatizenim – Přejezd se silným dopravním zatížením (více než 1500 aut ve špičkové hodině).

Zdroj: PRO CEDOP s.r.o., Open street map, SŽDC, sčítání ŘSD

- **Železniční síť ZK**

Feature class: Geodata.gdb/Zeleznicni_sit

Atributy: Type – Typ dopravní infrastruktury

Zdroj: Open street map