

Koncepce rozvoje kolejové dopravy Zlínského kraje

Manažerské shrnutí

Zadavatel

Zlínský kraj
Třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Zhotovitelé

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

Praha, prosinec 2019



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Zlínský kraj





Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Zlínský kraj



Strategické dokumenty Zlínského kraje

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

Autorský tým:

Ing. Tomáš Záruba

Mgr. Michal Kowalski

Ing. Jiří Kalčík

David Mikel

Ing. Petr Šlegr

Ing. Alena Janská

et al



Obsah

1	Analytická část	4
1.1	SWOT analýza	5
1.2	Výstup analytické části	6
1.2.1	Provozní problémy	7
1.2.2	Problémy infrastrukturní – rychlostní	9
1.2.3	Problémy infrastrukturní – kapacitní	10
1.2.4	Problémy infrastrukturní – obecné	11
2	Návrhová část.....	13
2.1	Východiska a cíle návrhové části.....	13
2.2	Metodika návrhové části	14
2.3	Výstupy návrhové části.....	16
2.3.1	Specifický cíl 1.1 Vylepšení stávajících tratí	16
2.3.2	Specifický cíl 1.2 Novostavby tratí.....	17
2.3.3	Specifický cíl 1.3 Přestupní terminály a zastávky	18
2.3.4	Specifický cíl 1.4 Bezpečnost na železnici	19
2.3.5	Strategický cíl 2: Efektivní a provázaný koncept obsluhy železniční dopravou .	19
2.4	Sumarizace Návrhové části.....	19
2.4.1	Horizont I	19
2.4.2	Horizont II	19
2.4.3	Horizont III	20
3	Implementační část.....	21
3.1	Principy naplňování Koncepce.....	21
3.2	Nástroje implementace	24
3.2.1	Posílení finančních zdrojů na objednávku dopravy v závazku veřejné služby ...	24
3.2.2	Posílení finančních zdrojů na předprojektovou a projektovou přípravu opatření	24
3.2.3	Pořízení dopravního modelu kraje	24
3.2.4	Posílení lidských zdrojů na zajištění implementace Koncepce	24
3.3	Monitoring implementace.....	25
4	Glosář	28



1 Analytická část

Koncepce nejprve hledala vnější projevy problémů („co je špatně“) a následně k nim přiřazovala prvotní příčiny („proč je to špatně“). Konkrétně analýza probíhala v těchto krocích:

- Krok 1 Popis analyzovaného stavu: Jak bude vypadat infrastruktura a provoz železnic, který se má hodnotit.
- Krok 2: Vyhodnocení přípojných vazeb: Vyhodnotí se, zda je přestupní doba problematická, tedy zda ohrožuje konkurenceschopnost daného směru.
- Krok 3: Analýza souběhů s autobusy: za jakých podmínek by bylo možné případně nadbytečné autobusy/vedení odstranit nebo omezit.
- Krok 4: Chybějící spojení: Chybějící linky: Pro každou trať se prověřilo, zda a který relevantní cíl není obslužen (tj. kam nevede přímo žádná linka z obcí na trati), kde by vlak mohl být případně konkurenceschopný. Chybějící tratě: Na úrovni okresních měst a obcí s rozšířenou působností se zkoumalo, 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
- Krok 5: Rozmístění stanic a zastávek: Na všech tratích se prověřilo, zda všechny stávající zastávky mají dostatečný přepravní význam. Zároveň se prověřovalo, zda se (zbývající) stanice a zastávky nachází z hlediska regionální dopravy přibližně v nejvýhodnějším místě. Současně se prověřilo, zda na trati neexistuje osídlení nebo jiný významný cíl, které nejsou vlakem obslouženy.
- Krok 6: Analýza provozní spolehlivosti: V tomto kroku se zkoumaly možné zdroje provozních poruch nebo důvody jejich přenosu na ostatní vlaky. Zkoumaly se faktory přenosu zpoždění jako využití kapacity, absence záložních výhyben v blízkosti míst pravidelného křížování, kolizní uspořádání stanic a doby obratu soupravy. V druhém sledu se analyzovaly možné příčiny vzniku zpoždění.
- Krok 7: Analýza provozní efektivity: V této části analýzy se hledaly aspekty, které ve výsledku zvyšují jednotkovou cenu dopravního výkonu krajem nebo státem objednávaných vlaků. Jde o nestihnuté obraty, neefektivní oběh, nevyužití elektrické trakce, absence elektrizace a konečně nízká energetická efektivita vozidel
- Krok 8: Shrnutí a seskupení problémů: do kategorií podle příčin: kapacitní, rychlostní, „absenční“ a provozní.
- Krok 9: spočíval v prověření rozvojových příležitostí dopadem v podobě předpokládaného zvýšení atraktivity a využití železnice nebo veřejné dopravy jako celku ve Zlínském kraji i když vlastní impuls je mimo kraj. Jedná se především o přínosy plynoucí z výstavby VRT a zlepšení provozu (rozvoj dálkové dopravy, nové linky, nasazení nových vozidel aj).



1.1 SWOT analýza

Z podrobné analýzy dat, jednání pracovní skupiny a konzultaci s aktéry vzešly tyto závěry:

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

D. Hrozby

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



1.2 Výstup analytické části

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

- přípojné vazby v uzlech
- souběhy s autobusovými linkami
- chybějící linky
- chybějící tratě
- rozmístění zastávek
- provozní spolehlivost
- provozní efektivita.

Zjištěné problémy byly seskupeny do čtyř kategorií podle typu problému:

- provozní problémy** vyplývající ze stávajícího rozsahu a/nebo uspořádání dopravy
- infrastrukturní problémy – rychlost:** “pomalá infrastruktura“: chybějící tratě mezi městy typu ORP, nepřijatelně pomalá spojení mezi nimi a nízká traťová rychlost
- infrastrukturní problémy – kapacita:** kromě tratí s nízkou kapacitou, kolizních míst snižujících kapacitu stanic a chybějících záložních výhyben sem byly zařazeny problémové přejezdy
- obecné problémy:** nevhodně umístěné a chybějící zastávky, neexistující elektrizace tratí ad.

Představu o rozsahu problémů v jednotlivých kategoriích poskytuje následující tabulka:

Typ problému	Počet případů
1. Provozní problémy	
Chybějící přípojové vazby	7
Zrušení nebo úprava trasování autobusových linek v souběhu	21
Chybějící linky realizovatelné na stávajících / vylepšených stávajících tratích	7
Krátká doba obratu soupravy	15
Nestihnuté obraty (vlaková souprava čeká zbytečně dlouho)	13
2. Infrastrukturní problémy – rychlost	
Chybějící nebo nepřijatelně pomalé tratě mezi městy kategorie ORP	21
3. 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	142
Celkem	
	315

Tabulka 1: Seskupení problémů



1.2.1 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)

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

1.2.2 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, které nejsou 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

1.2.3 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



B. Absence záložních výhyben:

- a. Trať 281: úsek Střítež nad Bečvou – Rožnov pod Radhoštěm
- b. Trať 282: úseky Vsetín – Halenkov a Halenkov – Velké Karlovice
- c. Trať 283: úsek Valašské Klobouky – Horní Lideč
- d. Trať 303: úseky Kojetín – Kroměříž, Kroměříž – Hulín, Holešov – Bystřice pod Hostýnem a Osíčko – Valašské Meziříčí
- e. Trať 305: úsek Zborovice – Kroměříž
- f. Trať 323: úsek Valašské Meziříčí – Hostašovice
- g. Trať 331: úseky Zlín-střed – Lípa nad Dřevnicí a Lípa nad Dřevnicí – Vizovice
- h. Trať 340: úseky Staré město u Uherského hradiště – Kunovice a Kunovice – Uherský Ostroh
- i. 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

1.2.4 Problémy infrastrukturní – obecné

A. Absence stanic / zastávek v následujících lokalitách:

- Babice
- Bylnice zastávka
- Bystřice pod Hostýnem město
- Divnice město
- Drslavice
- Holešov město
- Loučka
- Luhačovice – Zahradní čtvrť
- Ostrožská Nová Ves



- Pitín střed
- Poličná
- Rožnov pod Radhoštěm zastávka
- Slavičín město
- Staré Město u Uherského Hradiště centrum
- Štítná nad Vláří
- Valašské Meziříčí sklárny
- Velké Karlovice Léskové
- Velké Karlovice obec

B. Stanice / Zastávky doporučené k přesunu

- Bohuslavice nad Vláří
- Branky na Moravě
- Hradčovice
- Huštěnovice
- Jablůnka zastávka
- Kotojedy
- Krhová
- Kunovice zastávka
- Lidečko
- Loukov
- Osíčko
- Uherský Ostroh
- Valašské Klobouky

C. Stanice / Zastávky doporučené ke zrušení

- Brňov
- Střítež nad Bečvou
- Valašské Příkazy

D. Nevyužití elektrické traktce

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

E. 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 Návrhová část

2.1 Východiska a cíle návrhové části

Na základě těchto nadřazených a souvisejících strategických dokumentů

- Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050
- Koncepce rozvoje Zlínského kraje
- Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje

byla formulována následující vize a cíle Koncepce:

<p>Vize:</p> <p><i>„Zlínský kraj má moderní síť železničních tratí a stanic s rychlostními a kapacitními parametry umožňujícími plnit roli páteřní dopravy konkurenceschopné dopravě automobilové.</i></p> <p><i>Spolu s obsluhou vlakovými spoji v patřičné četnosti a vhodnými návaznostmi je k dispozici veřejná doprava nabízející efektivní a udržitelné cestování za prací, studiem, službami i turistikou.“</i></p>	
<p>Strategický cíl 1: Rychlá, kapacitní a bezpečná železniční síť</p> <p>Zlepšení propojení měst kraje mezi sebou a s dalšími centry sousedních krajů a na Slovensku</p>	<p>Strategický cíl 2: Efektivní a provázaný koncept obsluhy železniční dopravou</p> <p>Zvýšení četnosti spojů a nasazení vlaků maximálně využívajících možností tratí</p>
<p>Specifický cíl 1.1 Vylepšení stávajících tratí</p> <p>Snížení provozních nákladů a zrychlení dopravy vytvořením ucelených tahů v elektrické trakci. Zrychlení dopravy, zvýšení kapacity tratí a modernizaci stanic</p>	<p>Specifický cíl 2.1 Linky dálkové dopravy</p> <p>Úprava linek a četnosti spojů pro lepší dopravní spojení mezi nejdůležitějšími sídly kraje i pro spojení do sousedních krajů a největších aglomerací ČR.</p>
<p>Specifický cíl 1.2 Novostavby tratí</p> <p>Vytvoření nových spojení a výrazné zrychlení dopravy</p>	
<p>Specifický cíl 1.3 Přestupní terminály a zastávky</p> <p>Přiblížení zastávek obyvatelům</p>	<p>Specifický cíl 2.2 Linky regionální</p> <p>Úprava linek a četnosti spojů pro lepší regionální dopravní obslužnost regionální dopravou.</p>
<p>Specifický cíl 1.4 Bezpečnost na železnici</p> <p>Zabezpečení přejezdů výstražným světelným a zvukovým zařízením, případně i závorami nebo vznik mimoúrovňového křížení PK s dráhou</p>	



Společné horizontální charakteristiky					
Zvýšení rychlosti přepravy	Zvýšení kapacity	Elektrický provoz	Zvýšení bezpečnosti provozu	Zkrácení přístupových dob k železnici	Průběžná údržba
Zvýšení traťové rychlosti (SpC 1.1) Nové tratě na problematických relacích (SpC 1.2) Zvýšení rychlosti neinvestiční obnovou (SpC 1.3) Nasazení moderních vozidel (SC 2)	Přidání traťových kolejí, propustnější tratě a stanice (SpC 1.1) Nové tratě (SpC 1.2)	Elektrizace tratí (SpC 1.1). Nové elektrifikované tratě (SpC 1.2) Nasazení moderních vozidel (SC 2)	Modernizace zabraň (SpC 1.1) Nové tratě a stanice s moderním zabraň (SpC 1.2) Bezpečnost na železnici (SpC 1.4)	Nové tratě s novými zastávkami (SpC 1.2) Zvýšení četnosti spojů – zkrácení čekacích intervalů (SC 2) Přibližování jednotlivých modulů veřejné dopravy (SpC 1.3)	Udržení užitných parametrů železniční sítě a zabránění jejich degradací. Tam, kde nutné, nejprve provedena obnova parametrů do normového stavu.

Tabulka 2: Vize a cíle

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

2.2 Metodika návrhové části

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

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

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

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



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

Horizont I

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

Horizont II

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

Horizont III

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

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

Velmi orientačně lze vnímat jednotlivé horizonty jako desetiletá období s mírným vzájemným přesahem.

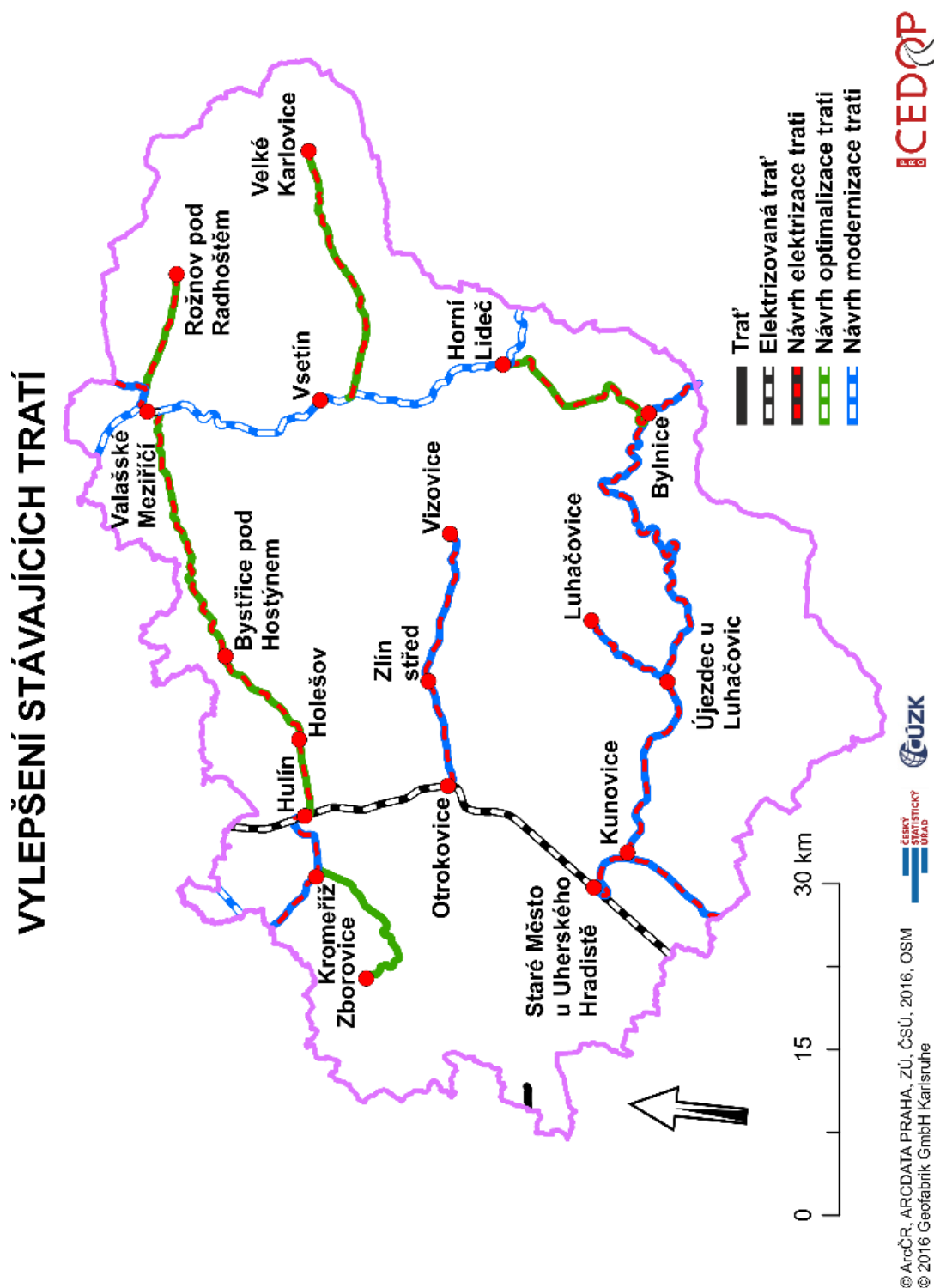
Horizont	I	II	III	Celkem
Specifický cíl				
1.1 Vylepšení stávajících tratí	26	2	0	28
1.2 Novostavby tratí	6	5	2	13
1.3 Přestupní terminály a zastávky	40	1	2	43
1.4 Bezpečnost na železnici	12	0	0	12
2.1 Linky dálkové dopravy	0	7	0	7
2.2 Linky regionální	13	1	0	14
Celkem	97	16	4	117

V rámci zpracování Koncepce byla využívána převážně administrativní data, která nejsou dostupná v členění dle pohlaví.

2.3 Výstupy návrhové části

2.3.1 Specifický cíl 1.1 Vylepšení stávajících tratí

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

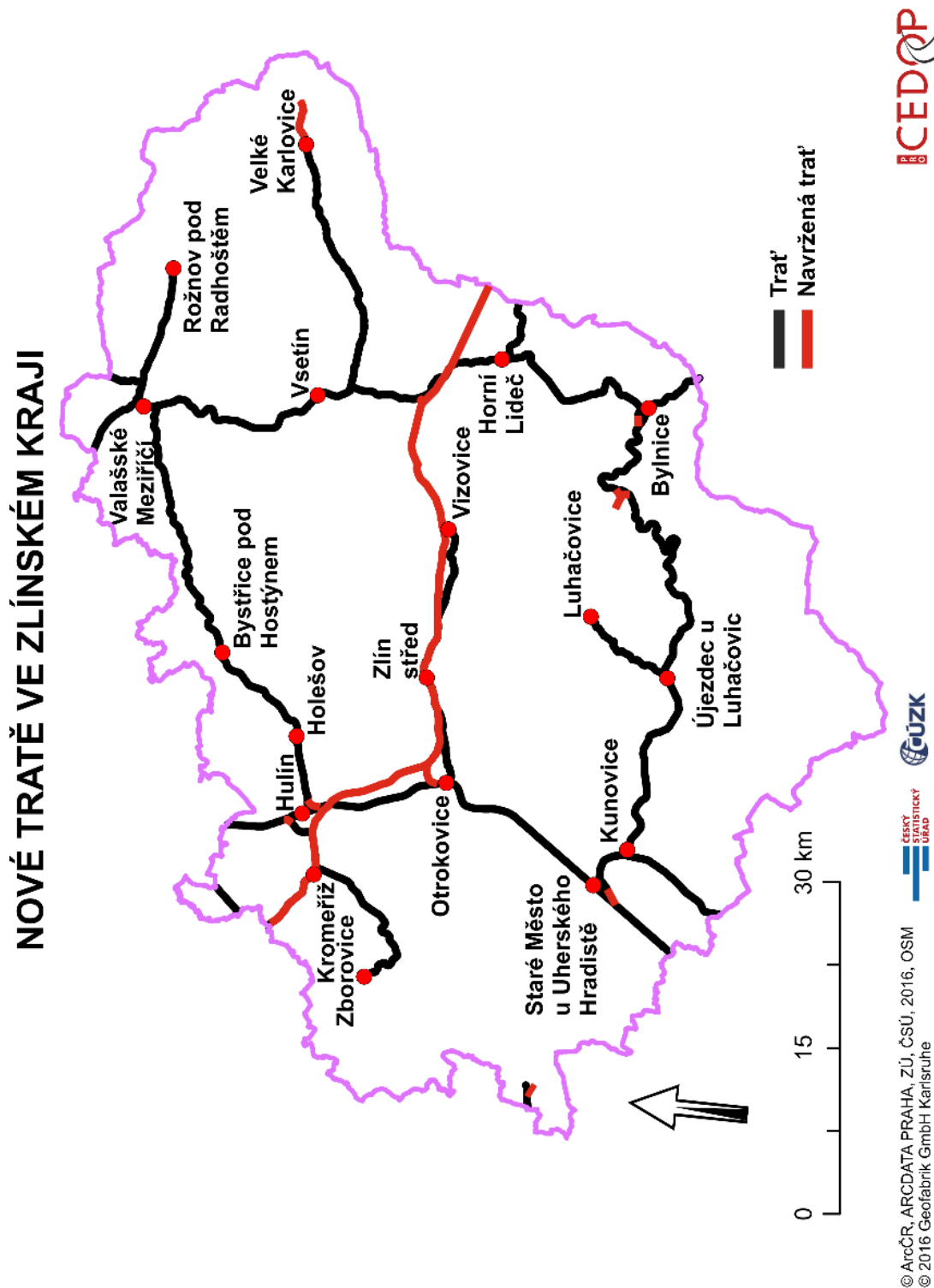


Obrázek 1: Přehled opatření typu elektrizace, optimalizace a modernizace



2.3.2 Specifický cíl 1.2 Novostavby tratí

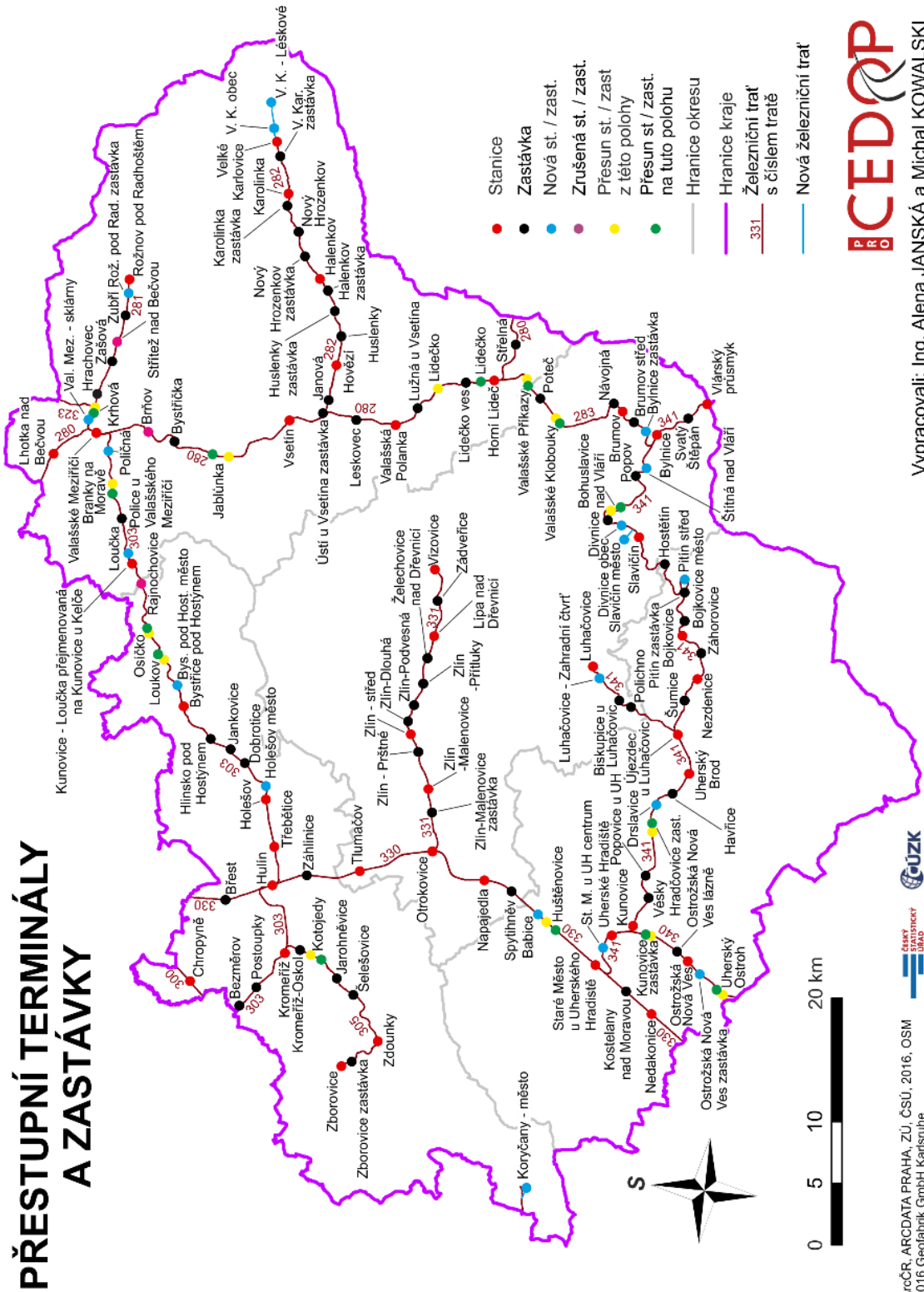
Novostavby tratí byly navrženy jen pro relace, kde je předpoklad dostatečného přepravního proudu v osobní a/nebo nákladní dopravě.



Obrázek 2: Přehled novostaveb



2.3.3 Specifický cíl 1.3 Přestupní terminály a zastávky



Obrázek 3: Přehledná mapa přestupních terminálů a zastávek



2.3.4 Specifický cíl 1.4 Bezpečnost na železnici

V Analytické části bylo detekováno 15 problematických přejezdů z hlediska kapacity (silná silniční doprava) a 142 přejezdů s nevyhovujícím zabezpečovacím zařízením – jedná se především o přejezdy zabezpečené pouze výstražným křížem nebo přejezdy na silnicích I. a II. třídy zabezpečené pouze světelnou signalizací bez závor.

Koncepce navrhuje řešení všech problematických přejezdů.

2.3.5 Strategický cíl 2: Efektivní a provázaný koncept obsluhy železniční dopravy

V rámci tohoto cíle Koncepce navrhla novou podobu 7 linek dálkové dopravy (vlaky kategorií EC, Ex, R) a 14 linek regionálních (vlaky Os, Sp).

2.4 Sumarizace Návrhové části

Koncepce definovala cílovou podobu kolejové dopravy ve Zlínském kraji, pokud jde o provoz i infrastrukturu.

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

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

Efektivní a provázaný koncept obsluhy železniční dopravou

- Linky dálkové dopravy
- Linky regionální dopravy

Zásadní opatření rozdělená do třech definovaných časových horizontů jsou uvedena níže.

2.4.1 Horizont I

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

2.4.2 Horizont II

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

2.4.3 Horizont III

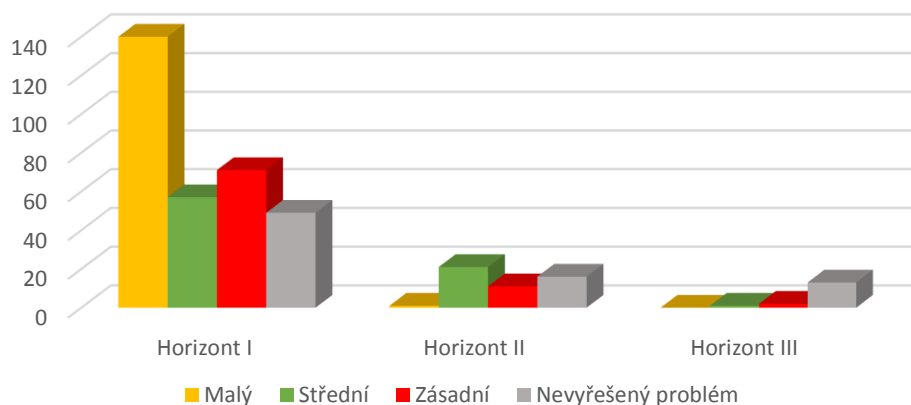
- O2b –Hulín – Zlín (novostavba trati)

Rozdíl jízdní doby [min] - Jízdní úspory v porovnání s aktuálním stavem																		
	Holešov	Kroměříž	Luhačovice	Otrokovice	Rožnov pod Radhoštěm	Uherské Hradiště	Uherský Brod	Valašské Klobouky	Valašské Meziříčí	Vizovice	Vsetín	Zlín	Brno	Olomouc	Ostrava	Trenčín	Žilina	Přerov
Bystřice pod Hostýnem	3	4	50	1	15	3	9	40	9	47	17	23	45	2	55	60	77	29
Holešov	-	2	53	1	23	4	12	68	11	48	30	23	45	2	49	67	100	5
Kroměříž	-	-	31	1	20	4	12	89	10	33	50	22	51	3	37	67	130	9
Luhačovice	-	-	-	30	82	24	8	59	66	86	79	72	76	26	44	41	71	39
Otrokovice	-	-	-	-	23	4	9	98	11	15	56	2	43	1	32	44	99	1
Rožnov pod Radhoštěm	-	-	-	-	-	28	41	17	8	110	16	55	97	28	59	66	80	26
Uherské Hradiště	-	-	-	-	-	-	6	44	19	33	67	16	45	1	21	19	67	2
Uherský Brod	-	-	-	-	-	-	-	38	28	37	51	28	66	23	26	20	36	13
Valašské Klobouky	-	-	-	-	-	-	-	-	8	189	3	194	147	44	65	36	24	42
Valašské Meziříčí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94	2	39	82	14	40	34	50	8
Vizovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	130	104	97	40	76	148	205	43
Vsetín	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88	102	18	47	30	47	13
Zlín	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80	11	60	72	169	13

Obrázek 4: Zkrácení jízdních dob v cílovém stavu

Návrhová část Koncepce představila realistický způsob řešení železniční dopravy ve Zlínském kraji a **vyřešila celkem 96 % problémů v cílovém stavu.**

Počet problémů podle závažnosti



Obrázek 5: Počet vyřešených problémů podle závažnosti

Výše uvedený graf zobrazuje, jak by identifikované problémy měly být řešeny opatřeními v jednotlivých horizontech. Šedý sloupec představuje v daném horizontu nevyřešené problémy, tj. první šedý sloupec odpovídá všem problémům odloženým k řešení do horizontu II a druhý šedý sloupec pak zbývající nevyřešené problémy pro horizont III. „Šedé problémy“ v horizontu III jsou ty problémy, které Koncepce po úvaze nechává neřešené.

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

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



3 Implementační část

Představuje hlavní principy naplňování Koncepce, jejího monitoringu a vyhodnocení naplňování (evaluace).

3.1 Principy naplňování Koncepce

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

Dosažení opatření spočívá v provedení řady dílčích implementačních kroků.

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

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

V případě provozních opatření to mohou být:

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

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

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

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



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

Jiným případem těchto aktivit může být přesvědčení o společném zájmu a postupu sousední kraj nebo město či obec, a to včetně zahraničních samospráv nebo i nadnárodních entit (EU, V4¹ apod.).

S ohledem na realie ve výstavbě dopravní (ale i jiné veřejné) infrastruktury se doporučuje soustředit nepřímé aktivity na dosažení podmínek potřebných pro výstavbu jako územní ochrana nebo získání finančních zdrojů na výstavbu. Na zanesení opatření (záměrů) do různých fakticky nezávazných sektorových dokumentů není třeba vyvíjet tolik úsilí. Výjimkou mohou být dokumenty jako evropské nařízení o síti TEN-T, protože „členství“ v této síti je „vstupenkou“ pro financování záměru z evropského fondu CEF².

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

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

¹ též Visegrádská skupina

² Connecting Europe Facility – Nástroj pro propojení Evropy



Typ opatření	Míra zapojení kraje do přímých aktivit (pouze pro režim „více aktivní“ a „aktivní“)										
	VS		SP		AS	PD	Financování realizace			Výstavba/ realizace a provoz/ údržba/ opravy (správa)	
	Pořízení	Spoluú část	Pořízení	Spoluú část		Pořízení	Spoluú část	Z vlastních zdrojů	Spoluúčast		
zvýšení zabezpečení přejezdu	nepořizuje se		ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	v případě „nadstandard ních řešení“ požadovanýc h krajem	ne
rekonstrukce staniční budovy	nepořizuje se		ne	ne	S aktéry v územ í ano	ne	S aktéry v územ í ano	většinou ne		v případě „nadstandard ních řešení“ požadovanýc h krajem	většinou ne
zřízení přestupního terminálu nebo zastávky/	S aktéry ³ v území ano	S aktéry v územ í ano	S aktéry v území ano	S aktéry v územ í ano	S aktéry v územ í ano	S aktéry v území ano	S aktéry v územ í ano	S aktéry v území ano		ano	případně podle konkrétních okolností
optimalizace trati /elektrizace ⁴	zpravidla se nepořizuje/ano		S aktéry v území ano	S aktéry v územ í ano	ne	ne	ne	ne	ne	v případě „nadstandard ních řešení“ požadovanýc h krajem, např. podoba stanic, P+R, přístupové cesty apod.	ne/případn ě správa objektů, které budou převedeny do majetku kraje (např. vyvolané investice)
Novostavba /modernizace trati	ano	ano	S aktéry v území ano	S aktéry v územ í ano	S aktéry v územ í ano	ne	ne	ne	ne	v případě „nadstandard ních řešení“ požadovanýc h krajem, např. podoba stanic, P+R, přístupové cesty apod.	ne/případn ě správa objektů, které budou převedeny do majetku kraje (např. vyvolané investice)
ostatní (např. neinvestiční obnova)	ne	ne	ne	ne		ne	ne	ne	ne	v případě „nadstandard ních řešení“ nebo velmi specifických požadovanýc h krajem.	ne

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

³ znamená z iniciativy měst, obcí a kraje

⁴ pro účely této tabulky jsou kategorie elektrizace – optimalizace – modernizace – novostavba záměrně seskupeny jinak než v návrhové části z důvodu odlišností průběhu přípravy



3.2 Nástroje implementace

Zde jsou stručně představeny typové nástroje kraje na podporu přímých i nepřímých aktivit.

3.2.1 Posílení finančních zdrojů na objednávku dopravy v závazku veřejné služby

Zajištění rozšířeného objemu dopravy objednávané krajem, včetně případného příspěvku na financování linek objednávaných MD.

Prostředky budou určeny nejen na vlakové výkony, ale také na případnou objednávku autobusů navazujících na vlak, je-li to pro úspěch daného provozního konceptu potřebné/vhodné.

Bude řešeno aktualizací Plánu dopravní obslužnosti území.

3.2.2 Posílení finančních zdrojů na předprojektovou a projektovou přípravu opatření

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

3.2.3 Pořízení dopravního modelu kraje

Pro potřeby zpracování nebo oponování studií proveditelnosti se navrhuje, aby si kraj pořídil vlastní multimodální dopravní model pro simulaci budoucí přepravní poptávky po jednotlivých druzích dopravy a na jednotlivých dopravních spojeních.

Prognóza dopravy je důležitou součástí studie proveditelnosti, protože je zdrojem informace o podstatné části ekonomických přínosů (úspora času cestujících) posuzovaného projektu.

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

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

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

3.2.4 Posílení lidských zdrojů na zajištění implementace Koncepte

Jedná se o personální zajištění následujících případných přímých aktivit:

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



3. připomínkování zadání (zadávací dokumentace) studií a projektové dokumentace zadávané státem (SŽDC, MD), a to na infrastrukturní záměry na území kraje i mimo něj. Pozornost věnovat nejen dopravním, ale i urbanistickým, enviromentálním a uživatelským aspektům, tj. zda zadání díla dostatečně reflektuje dopravní a uživatelské potřeby cestujících prizmatem kraje a zda zadání povede k dílu respektující nebo synergicky rozvíjející urbanistické a enviromentální poměry v předmětném území.
4. připomínkování, oponentura studií a projektové dokumentace zadávané státem (SŽDC, MD), a to na infrastrukturní záměry na území kraje i mimo něj. Zaměřit se vedle kontroly splnění stanovených dopravních cílů také na enviromentální, urbanistické, funkční, architektonické a estetické vlastnosti (samozřejmě přiměřeně stupni dokumentace).
5. obsluha dopravního modelu kraje: jeho využívání, údržba a rozvoj
6. strategický rozvoj veřejné dopravy oddělený od každodenních úkonů v souvislosti s aktuální objednávkou, příprava vzdálenějších horizontů provozních konceptů a jejich koordinaci s dalšími činnostmi přípravy infrastrukturních opatření
7. začleňování nových záměrů (infrastrukturních opatření) do ÚPD
8. investorské zajištění realizace akcí, kde bude kraj investorem.

V případě nepřímých aktivit ve vztahu k infrastrukturním opatřením investičním:

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

3.3. Monitoring implementace

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

Jde o indikátory výstupů, indikátory výsledků a indikátory dopadů.



Výstupové indikátory						
Název indikátoru	Náplň opatření	Jednotka	Hodnoty			
			2020	2025	2030	2035 ...
Opatření, pro které byla dokončena vyhledávací studie	Novostavba/modernizace	počet				
Opatření zanesená do ZUR a/nebo ÚP obce	Zřízení nebo přesun železnice	počet				
Opatření zanesená do ZUR a/nebo ÚP obce	Novostavba/modernizace	počet				
Opatření má dokončenou studii proveditelnosti	Zřízení nebo přesun železnice	počet				
Opatření má dokončenou studii proveditelnosti	Optimalizace trati	počet				
Opatření má dokončenou studii proveditelnosti	Novostavba/modernizace	počet				
Opatření má územní rozhodnutí nebo územní souhlas	Zřízení nebo přesun železnice	počet				
Opatření má územní rozhodnutí nebo územní souhlas	Optimalizace trati	počet				
Opatření má územní rozhodnutí nebo územní souhlas	Novostavba/modernizace	počet				
Opatření má stavební povolení nebo společné územní rozhodnutí	Zřízení nebo přesun železnice	počet				
Opatření má stavební povolení nebo společné územní rozhodnutí	Optimalizace trati	počet				
Opatření má stavební povolení nebo společné územní rozhodnutí	Novostavba/modernizace	počet				
Zrealizované opatření	Zvýšení za bezpečení přejezdů	počet				
Zrealizované opatření	Zřízení nebo přesun železnice	počet				
Zrealizované opatření	Optimalizace trati	počet				
Zrealizované opatření	Novostavba/modernizace	počet				
Délka tratí		km				
Délka 2 a vícekolejných tratí		km				
Délka elektrizovaných tratí		km				
Kapacita parkovišť P+R		míst				
Kapacita úložných prostor B+R		míst				

Obrázek 6: Přehled výstupových indikátorů

Výsledkové indikátory měří vývoj cestovní doby na hlavních relacích důležitých pro Zlínský kraj.

Výsledkové indikátory						
Název indikátoru	Náplň opatření	Jednotka	Hodnoty			
			2020	2025	2030	2035 ...
Cestovní doba	Zlín - Praha	min				
Cestovní doba	Zlín - Brno	min				
Cestovní doba	Zlín - Kroměříž	min				
Cestovní doba	Zlín - Žilina	min				
Cestovní doba	Brno - Otrokovice	min				
Cestovní doba	Otrokovice - Olomouc	min				
Cestovní doba	Zlín - Vizovice	min				
Cestovní doba	Zlín - Vsetín	min				
Cestovní doba	Vizovice - Vsetín	min				
Cestovní doba	Vsetín - Valašské Meziříčí	min				
Cestovní doba	Zlín - Otrokovice	min				
Cestovní doba	Otrokovice - Uherské Hradiště	min				
Cestovní doba	Zlín - Olomouc	min				
Cestovní doba	Zlín - Ostrava	min				
Cestovní doba	Vsetín - Slavičín	min				
Cestovní doba	Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí	min				
Cestovní doba	Vsetín - Olomouc	min				
Cestovní doba	Brno - Uherské Hradiště	min				
Cestovní doba	Uherské Hradiště - Slavičín	min				
Cestovní doba	Moravský Písek - Uherské Hradiště	min				
Cestovní doba	Uherské Hradiště - Luhačovice	min				
Cestovní doba	Valašské Meziříčí - Hulín	min				
Cestovní doba	Zlín - Holešov	min				

Obrázek 7: Přehled výsledkových indikátorů



Dopadové indikátory						
Název indikátoru	Náplň opatření	Jednotka	Hodnoty			
			2020	2025	2030	2035 ...
Přepavní výkon železniční osobní dopravy na území ZK		oskm				
Přepavní výkon individuální automobilové dopravy na území ZK		oskm				
Nehody na železničních přejezdech		počet				
Oběti nehod na železničních přejezdech		osob				

Obrázek 8: Přehled dopadových indikátorů

Implementační část navrhla několik nástrojů pro realizaci Konceptů navržených opatření, resp. jejich prosazování u ostatních subjektů veřejné správy.

Systém indikátorů poslouží k sledování a vyhodnocování, jak je Koncepte naplňována. Perioda vyhodnocování implementace Koncepte se navrhuje 5 let.

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

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

do sítě TEN-T v rámci očekávané aktualizace této sítě, která by měla proběhnout v nejbližších letech⁵. To by významně zvýšilo pravděpodobnost zajištění finančních prostředků a zároveň mohlo urychlit realizaci uvedených opatření.

Nad rámec navržených opatření zmiňujeme některé další náměty, které mohou podpořit rozvoj veřejné dopravy nad rámec navržených opatření:

- definovat standardy terminálů veřejné dopravy včetně železničních stanic a zastávek
- zavést po švýcarském vzoru jednotný krajský tarif, který bude kromě regionální a dálkové dopravy zahrnovat i MHD, a který bude nabízet možnost jízdenek typu “HalbTax”⁶, tj. 50 % jízdného a další, které zatím státní tarif neplánuje
- zavést po vzoru “SwissPass” předplatné kombinující jízdenku na veřejnou dopravu a vstupenku na turistické a další volnočasové cíle
- vytvořit koncepci Jednotného informačního a navigačního systému pro cestující na železnici, v regionálních autobusech, MHD, ale i pro pěší navigaci ve městech se zvláštním důrazem na propagaci turistických cílů kraje.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t/review_en

⁶ <http://www.efektivnidoprava.info/tarifni-integrace/>



4 Glossář

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

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



O		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. Zřízení parkovišť P+R je důležitým nástrojem podpory veřejné dopravy a integrovaných dopravních systémů ⁷
	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 úrovnového 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	Těž 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.

⁷ Zdroj: Švýcarská veřejná doprava. Dokumentární film. DVD. Centrum pro efektivní dopravu, z.s. 2014



		Zatímco první zobrazuje průběh linek a částečně intervalů v celé síti, druhá oblast podrobně popisuje časový plán provozu na části sítě (většinou jediné trati). Síťová grafika doplňuje do dvojrozměrného plánu sítě třetí rozměr – čas ⁸
	souběh (spojů, linek)	Časová i místní konkurence ve veřejné dopravě, kdy existují dvě linky, například železniční a autobusová, které plní stejnou nebo velmi podobnou přepravní funkci (jejich cílové skupiny cestujících jsou shodné nebo se většinou překrývají)
	soupravový vlak	Vlak zajišťující přepravu osobních vozů bez cestujících například do zařízení provozní údržby nebo do jiné stanice, kde budou nasazeny na vlak tam začínající jízdu
	studie proveditelnosti	Dokument, který posuzuje zejména technickou, environmentální a finančně-ekonomickou proveditelnost určitého investičního záměru (zde železniční infrastruktury)
	stupeň obsazení	Poměr celkového času obsazení železniční trati (nebo konkrétního prvku infrastruktury) vlakovou dopravou k času provozu trati, sníženého o celkový čas údržby
	světelné zařízení	Část přejezdového zabezpečovacího zařízení, která blikajícími červenými světly upozorňuje účastníky silničního provozu na to, že se k přejezdu blíží vlak, případně dále na to, že je přejezdové zařízení v pořádku a k přejezdu se neblíží vlak
	SWOT analýza	SWOT analýza je univerzální analytická technika zaměřená na zhodnocení vnitřních a vnějších faktorů ovlivňujících úspěšnost organizace nebo nějakého konkrétního záměru (například nového produktu či služby). Nejčastěji je SWOT analýza používána jako situační analýza v rámci strategického řízení.
T	trakce	Způsob pohonu vlaků; v současnosti nejrozšířenější elektrická využívající přenos elektrického proudu z tratě prostřednictvím troleje na vozidlo s elektrickými motory (též označovaná jako závislá trakce) nebo motorová využívající spalovací motor, nejčastěji naftový (též nezávislá trakce)
	traťová rychlost	Maximální rychlost daná zejména stavebně-technickými parametry (oblouky, sklony, typem zabezpečovacího zařízení), kterou vlak může v určitém úseku trati jet. Rychlost vlaku je dále omezena například jízdním řádem, konstrukční rychlostí vozidel vlaku nebo rychlostí dovolenou Zabezpečovacím zařízením podle konkrétní vlakové cesty
	traťové zabezpečovací zařízení	Část zabezpečovacího zařízení zajišťující bezpečnou jízdu vlaků mezi železničními stanicemi
	trvalé omezení rychlosti	Snížení traťové rychlosti často na velmi krátkém úseku trati. Příčinou může být nevyhovující (zhoršující se) stav trati, oblouky různých poloměrů nebo s různým převýšením nebo stupeň zabezpečení a rozhledové poměry na železničním přejezdu
U	uzel (sítě)	V kontextu železniční infrastruktury místo styku dvou nebo více železničních tratí. V provozním kontextu (například v rámci síťové grafiky) místo možného přestupu nebo přímo přípojné vazby mezi 2 nebo více linkami

⁸ Zdroj: Technologie dopravy a logistika – Návod na tvorbu síťové grafiky, dostupné on-line <http://zolotarev.fd.cvut.cz/tedl> (zjednodušeně)



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