
Odbor právní a Krajský živnostenský úřad

Oddělení státního občanství a přestupků

Poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb.

Dne 6. listopadu 2025 obdržel Krajský úřad Zlínského kraje Vaši žádost podanou ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, kterou jste požádala o poskytnutí informací týkajících se plánované elektrifikace trati Vlárské dráhy, v jejímž úseku leží obec Záhorovice.

Na základě podkladů poskytnutých Odborem dopravy a silničního hospodářství sdělujeme následující:

Elektrizace vlárské dráhy prošla dlouhodobou přípravou od roku 2018, byla zpracována „Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště - Luhačovice/ Bylnice/ Veselí nad Moravou“, schválená v roce 2021 Ministerstvem dopravy.

Správa železnic (SŽ) na tomto základě od roku 2023 připravuje tzv. Záměr projektu (ZP) a doprovodnou dokumentaci (DD) na soubor staveb „Elektrizace trati Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice město“, „Elektrizace trati Újezdec u Luhačovic (mimo) – Luhačovice (včetně)“ a „Elektrizace trati Kunovice (mimo) – Veselí nad Moravou (mimo)“.

Tato příprava probíhá v úzké koordinaci se Zlínským krajem, který objednává regionální železniční dopravu a Ministerstvem dopravy, které objednává rychlíkové vlaky linky R18 Praha – Luhačovice (Slovácký expres).

Problematiku „křížení pozemní komunikace s dráhou (dále jen přejezd) řeší zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, konkrétně jeho § 37. S ohledem na bezpečnost provozu je obecnou snahou SŽ mít co nejméně přejezdů a postupují podle § 37a odst. 1 uvedeného zákona: „Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí příslušný silniční správní úřad zrušení přejezdu, pokud k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace, je možné využít jinou vhodnou trasu, která písm. a) není delší o více než 5 km a písm. b) nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení.“

Na připravované stavbě je velmi mnoho přejezdů nejen v Záhorovicích, ale všech obcích, které historicky jsou v mnoha případech velmi blízko u sebe. Původní myšlenku zrušit většinu přejezdů a nechat max. jeden přejezd v obci či městě se podařilo Zlínskému kraji zvrátit, přestože zákon by takový postup umožňoval.

Zlínský kraj opakovaně inicioval jednání v Uherském Brodě a Luhačovicích za přítomnosti starostů dotčených obcí a hledal s projektanty a SŽ kompromis co nejmenšího omezení života obyvatel obcí a měst. Bohužel nebylo možné všechny přejezdy zachovat a považuje za velký úspěch starostů s podporou Zlínského kraje, že byly zachovány alespoň dva přejezdy v obci.

Tato úvodní informace popisuje přípravu projektu za miliardy Kč, který musí mít svoji ekonomickou obhajitelnost pro financování a je vždy složité projít nekonfliktně v urbanizovaném území obcí a měst.

K jednotlivým dotazům:

Ad 1. Zrušení přejezdu

„Zanikne zokruhování doted' průjezdné ulice s pomístním názvem „Zahrady“. Tímto vzniknou následné problémy:

- s otáčením automobilů zajišťujících dopravní obslužnost v této části ulice*
 - za touto ulicí se buduje nová ulice „Nadkyselí I“ a má se budovat i druhá ulice „Nadkyselí II“.*
- Bude toto nějak řešeno, popř. zohledněno v projektu?*

Ano, zanikne zokruhování doted' průjezdné ulice s pomístním názvem „Zahrady“ a bude nutné jezdit do ulice Nadkyselí I a II přes přejezd u železniční zastávky Záhorovice. Cesta od Ordinance na hlavní ulici k Trafostanici T7 v křižovatce ulice Nadkyselí a Zahrady se prodlouží o cca 800 m (tj. o 2 min autem, nebo 15 minut pěšky).

Ad 2.

„Bylo ze strany vedení obce navrženo náhradní řešení (nadjezd, podjezd, propustek), který by nahradil navrhovaný zrušený přejezd?

Jak se budou dostávat obyvatelé této části obce na svá pole, která mají za tímto plánovaným zrušeným přejezdem? To budou muset objíždět celou ulici přes hlavní komunikaci např. károu, ...?“

Ano, takové varianty byly zvažovány a byly technicky a finančně velmi náročné s minimálními přínosy pro celkové fungování dopravní obsluhy obce. Ze strany vedení obce byly široce diskutovány jednotlivé varianty s projektanty a SŽ, které vyústily ve velmi dobrý kompromis, který podpořil i Zlínský kraj navzdory výše popsaným plánům železničářů. „Károu“ je možný přístup účelovou komunikací podél trati k železniční zastávce mimo hlavní cestu (silnici II/495).

Oprava mostu a zachování dvou přejezdů v Záhorovicích je výsledkem úspěšného vyjednávání pana starosty.

Ad 3.

„Vybudováním podjezdu by mělo zajištěný přístup i ZPD Nezdenice, které tento přejezd využívá k přístupu na zemědělské plochy. A nemusel by se stavět u vlakového nádraží nový most o vyšší nosnosti, když právě takový je zbudovaný u přejezdu, který má být zrušen.

Uvažovalo se i tímto směrem, a i směrem finančních nákladů?“

Přístup k přejezdu po místní komunikaci mezi domy č.p. 83 a č.p. 254 je velmi úzký (cca 3 m) a nesplňuje parametry bezpečné dopravy nákladní dopravou. Zásahy do soukromých pozemků, zahrad, nebo dokonce demolice obytných domů byly od začátku nechtěným (i když zvažovaným a možným) řešením dosažení normových parametrů obslužných komunikací v obci.

Ad 4.

„Jakým způsobem a komunikací se do této záležitosti vložilo vedení obce Záhorovice? Když jsem se jich dotazovala, nedokázali mi uspokojivě odpovědět. Dostala jsem pouze informaci, že se toto děje kvůli zrychlení na trati. Jsme poslední obec před Bojkovicemi. V Bojkovicích se mají údajně elektrické mašiny přepojovat na dieselové.“

Jak je výše uvedeno, byly varianty řešení elektrizace trati a problematika přejezdů široce diskutovány s projektanty a SŽ. Vedení obce bylo součástí tohoto vyjednávání, ale nemusí mít detailní znalost všech souvislostí.

Je pravdou, že technické řešení sleduje docílení traťové rychlosti 120 km/h. Elektrizací bude umožněno zavedení přímého spojení obcí se Zlínem spěšnými i zastávkovými vlaky, a dojde nejen u linky R18 Praha – Bojkovice / Luhačovice ke zkrácení cestovní doby o 20 minut.

Není pravdou, že „v Bojkovicích se mají elektrické mašiny přepojovat na dieselové“. Pravda je taková, že do Bojkovic bude zajiždět minimálně 1 pár rychlíků R18 z Prahy a regionální jednotky zde budou jako elektrické

končit, nebo jako bateriové pokračovat do Bynice. Dieselové vlaky budou postupně dožívat a budou vyřazovány z provozu podobně, jak je tomu v celé Evropě.

Ad 5.

„V jakém stavu se tento projekt momentálně nachází?“

V současné době je dokončen Záměr projektu a je předaný ke schválení na Ministerstvu dopravy. Následovat bude zpracování podrobné dokumentace pro realizaci stavby a vlastní realizace stavby „Elektrizace trati Staré Město u Uherského Hradiště - Bojkovice město“ v letech 2030 – 2032.