

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

**Návrh rozvoje železniční dopravy v česko-slovenském
příhraničí**

Diplomová práce

2011

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Petr JURČÍK**
Osobní číslo: **D09741**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy**
Název tématu: **Návrh rozvoje železniční dopravy v česko-slovenském
příhraničí**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod
1 Charakteristika železniční dopravy
2 Osobní doprava v česko-slovenském příhraničí
3 Dopravní priority regionu
4 Koncepce rozvoje
5 Možnosti integrace v rámci IDS
Závěr

Rozsah grafických prací: 3-5
Rozsah pracovní zprávy: 40-50
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- (1) MOJŽÍŠ, Vlastislav; MOLKOVÁ, Tatiana. Technologie a řízení dopravy I : část železniční doprava. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2002. 122 s. ISBN 80-7194-424-6.
- (2) VONKA, Jaroslav; MOLKOVÁ, Tatiana; ŠIROKÝ, Jaromír. Technologie a řízení dopravy II. - GVD. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2000. 112 s. ISBN 80-7194-286-3.
- (3) PAVLÍČEK, František; KLEPRLÍK, Jaroslav. Technologie a řízení dopravy III : silniční doprava. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1997. 127 s. ISBN 80-7194-112-3.
- (4) MOJŽÍŠ, Vlastislav; GRAJA, Milan; VANČURA, Pavel. Integrované dopravní systémy. Praha : Powerprint, 2008. 115 s. ISBN 978-80-904011-0-5(brož.).

Vedoucí diplomové práce: Ing. Josef Bulíček, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: 1. února 2011
Termín odevzdání diplomové práce: 23. května 2011



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2011

PROHLÁŠENÍ AUTORA

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použitých informačních zdrojů. Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 1. 5. 2011



Petr Jurčík

ANOTACE

Diplomová práce se zabývá možnostmi rozvoje osobní dopravy v příhraničních oblastech České a Slovenské republiky.

Je v ní charakterizován současný stav osobní dopravy v slovensko-českém příhraničí s akcentem na železniční dopravu s návrhy na možnosti dalšího rozvoje osobní přeshraniční dopravy. Součástí návrhů je i jízdní řád s návrhy přestupních uzlů pro navazující autobusovou dopravu.

KLÍČOVÁ SLOVA

integrováný dopravní systém, možnosti rozvoje, Slovensko, železnice

TITTLE

The proposal for development of railway transportation in the Czech-Slovakian border

ANNOTATION

The thesis discusses options of passenger traffic development in border regions of Czech and Slovak Republics.

It describes the current state of passenger traffic in Czech and Slovak cross-border regions, emphasizing railway traffic, including proposals of further development of integrated transport system of the respective country or upon a bilateral agreement. The proposals also include time schedule with interchange stations for bus transport.

KEYWORDS

integrated transport system, development possibilities, Slovakia, railways

PODĚKOVÁNÍ

Velmi rád bych poděkoval všem, kteří mi pomáhali při vzniku této práce. V první řadě bych rád poděkoval Ing. Josefu Bulíčkovi, Ph.D. za jeho odborné konzultace, připomínky, rady a veškeré úsilí vynaložené při vedení této diplomové práce.

V neposlední řadě pak patří poděkování zaměstnancům odborů dopravy krajských úřadů Jihomoravského, Zlínského, Moravskoslezského, Žilinského, Trenčianského a Trnavského kraje a také pedagogům Katedry technologie a řízení dopravy za odborné konzultace v oblasti formálních úprav a jejich cenné rady.

OBSAH

ÚVOD	11
1 CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V PŘÍHRANIČNÍCH REGIONECH	12
1.1 Jihomoravský kraj	12
1.1.1 Základní informace.....	12
1.1.2 Vazba na Slovensko	13
1.2 Zlínský kraj.....	13
1.2.1 Základní informace.....	13
1.3 Moravskoslezský kraj.....	14
1.3.1 Základní informace.....	14
1.3.2 Vazba na Slovensko	15
1.4 Situace v krajích Slovenské republiky sousedících s dotčenými českými kraji	15
1.4.1 Vazba na Českou republiku	16
2 NÁVRH ROZVOJE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V PŘÍHRANIČNÍCH OBLASTECH OKRESŮ HODONÍN, SENICA A MYJAVA	17
2.1 Návrh jízdního řádu pro trať Veselí nad Moravou - Myjava.....	18
2.2 Časové polohy vlaků	21
2.3 Vozový park pro trať Veselí nad Moravou - Myjava.....	21
2.4 Návrh přestupních uzlů s návazností na autobusovou dopravu	22
2.5 Financování.....	25
2.6 Tarif	26
3 NÁVRH ROZVOJE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V PŘÍHRANIČNÍCH OBLASTECH OKRESŮ HODONÍN A SKALICA	27
3.1 Návrh jízdního řádu pro trať Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku – Holíč nad Moravou - Hodonín.....	28
3.2 Časová poloha vlaků	33
3.3 Vozový park pro trať Hodonín – Veselí nad Moravou	33
3.4 Návrh přestupních uzlů s návazností na autobusovou dopravu	34

3.5	Financování.....	34
3.6	Tarif	34
4 INTEGRACE PŘÍHRANIČNÍCH OBCÍ V OKRESECH SKALICA A SENICA		
SOUSEDÍCÍCH S OKRESEM BŘECLAV		
		36
4.1	Financování.....	37
4.2	Tarif	38
5 NÁVRH ROZVOJE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V PŘÍHRANIČNÍCH OBLASTECH		
OKRESŮ ZLÍN A TRENČÍN		
		39
5.1	Návrh jízdního řádu pro trať Bylnice – Vlárský průsmyk –Trenčianska Teplá	40
5.2	Časová poloha vlaků	42
5.3	Vozový park pro trať Bylnice – Trenčianska Teplá.....	43
5.4	Návrh přestupních uzlů s návazností na autobusovou dopravu	43
5.5	Financování.....	44
5.6	Tarif	44
6 NÁVRH ROZVOJE OSOBNÍ DOPRAVY V PŘÍHRANIČNÍCH OBLASTECH OKRESŮ		
FRÝDEK-MÍSTEK, VSETÍN, KARVINÁ A ČADCA.....		
		45
6.1	Návrh přestupních uzlů s návazností na autobusovou dopravu	46
6.2	Financování.....	47
6.3	Tarif	47
6.4	Návrh rozšíření ODIS do Čadce	47
7 ZHODNOCENÍ EKONOMICKÉ A PRÁVNÍ STRÁNKY NAVRHOVANÝCH		
MOŽNOSTÍ		
		48
7.1	Finanční aspekt	48
7.1.1	Spoje v relacích Jihomoravský kraj – Trnavský samosprávný kraj	48
7.1.2	Spoje v relacích Zlínský kraj – Trenčianský samosprávný kraj	50
7.1.3	Spoje v Moravskoslezském/Zlínském kraj – Žilinský samosprávný kraj	50
7.2	Problematika zavádění IDS	50
7.3	Právní aspekt.....	51

ZÁVĚR	52
SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	54
SEZNAM OBRÁZKŮ	55
SEZNAM TABULEK.....	56
SEZNAM ZKRATEK.....	57
SEZNAM PŘÍLOH.....	58

ÚVOD

Železnice v česko-slovenském příhraničí zaujímala v minulosti velmi silné postavení i napříč značně nepřízně geografických podmínek. Jen v samotném Jihomoravském kraji se nacházejí páteřní tratě spadající do II. transevropského železničního koridoru Berlin – Praha – Brno – Břeclav – Budapest, přes východní část kraje a následně krajem Zlínským prochází další v minulosti významná železniční magistrála Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherský Brod – Bylnice – Trenčianská Teplá a krajem Moravskoslezským železniční magistrála spadající do II. transevropského železničního koridoru Bohumín – Český Těšín – Čadca a Žilina.

V neposlední řadě jsou to pak regionální spojnice České a Slovenské republiky Hodonín – Holíč nad Moravou, Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku a Velká nad Veličkou – Vrbovce – Myjava. Dále pak ve Zlínském, Moravskoslezském a Žilinském kraji je to několik tratí, jejichž cílové stanice (Makov, Velké Karlovice, Ostravice) jsou od sebe vzdáleny jen několik desítek kilometrů, avšak k propojení těchto tratí nikdy nedošlo.

Tato síť železnic v minulosti nabízela husté spektrum osobních vlaků pro cestující, které reflektovalo tehdy meziregionální vazby ať už rodinného či pracovního charakteru. V současnosti pak nabízí spektrum využití v osobní dopravě, především v rámci integrovaných dopravních systémů.

Cílem diplomové práce je navržení možností rozvoje přeshraniční železniční dopravy mezi Českou republikou a Slovenskem na tratích převážně regionálního významu, které v poslední době zaznamenaly stagnaci nebo výrazné snížení frekvence spojů.

Stěžejními body práce jsou zejména návrhy jízdních řádů s ohledem na možnou koncepci rozvoje daných tratí a návrhy přestupních terminálů, případně návazných autobusových linek.

V souvislosti s aktuálností dat v čase vypracování byl brán v úvahu JŘ 2010/2011.

1 CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V PŘÍHRANIČNÍCH REGIONECH

V této kapitole jsou uvedena základní data o osobní dopravě v příslušných územích příhraničních oblastí dotčených regionů na obou stranách hranic.

1.1 Jihomoravský kraj

V Jihomoravském kraji funguje již několik let velmi úspěšný Integrovaný systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) organizovaný společností Kordis JMK, s. r. o., jejímž zřizovatelem je Jihomoravský kraj spolu se Statutárním městem Brnem. Tento dopravní systém integruje železniční, autobusovou a městskou hromadnou dopravou v rámci celého kraje včetně přesahů na několika místech do krajů sousedních. Jedná se o největší projekt svého druhu v rámci České republiky.

1.1.1 Základní informace

Komplexní řešení veřejné osobní dopravy integrovaným dopravním systémem (IDS) za účasti odborné firmy „koordinátora - organizátora“ je dlouhodobě osvědčená metoda, kterou vyspělé evropské země uplatňují již desítky let.

Dopravní úřady Statutárního města Brna a Okresu Brno-venkov o zavedení IDS usilovaly již v dřívějších obdobích. Se vznikem krajů započala příprava zavedení Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (dále jen IDS JMK). Vznikla pracovní skupina, která na základě podrobných analýz a rozborů připravila koncepci vzniku a postupné realizace IDS JMK a jeho koordinátora KORDIS JMK, spol. s r.o.

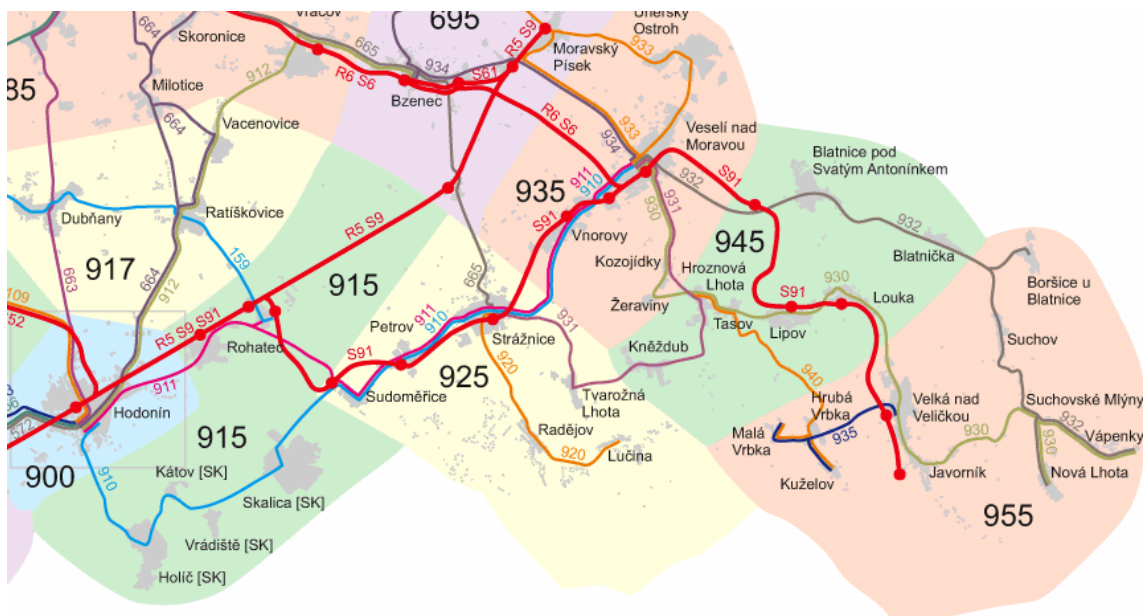
V září 2002 Jihomoravský kraj a Statutární město Brno společně založili organizátora Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje společnost KORDIS JMK, spol. s r.o.

Jako předstupeň spuštění IDS JMK byl na zasedání zastupitelstva Jihomoravského kraje dne 7. 11. 2002 schváleny Standardy veřejné osobní dopravy postupně uplatňované od 1. 1. 2003 na území Jihomoravského kraje. (1)

Další data o IDS JMK jsou k dispozici v příloze A.

1.1.2 Vazba na Slovensko

IDS JMK v rámci integrace železniční dopravy zahrnuje ve vztahu k možnostem rozvoje přeshraniční osobní dopravy tratě 344 Veselí nad Moravou – Vrbovce (IDS jen po zastávku Javorník nad Veličkou), 343 Veselí nad Moravou – Sudoměřice nad Moravou – Hodonín a 250 Brno – Kúty (IDS jen po stanici Lanžhot), viz obr. č. 1.



Obrázek 1 Příhraniční železniční úseky integrované v rámci IDS JMK

Zdroj: Kordis JMK

1.2 Zlínský kraj

Ve Zlínském kraji je integrovaný dopravní systém zaveden pouze mezi městy Otrokovice-Zlín-Vizovice. Koordinátorem veřejné dopravy je zde společnost KOVED.

1.2.1 Základní informace

Obchodní společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s. r. o. byla založena na základě rozhodnutí Zastupitelstva Zlínského kraje ze dne 21. 12. 2005. Jediným společníkem a vlastníkem společnosti je Zlínský kraj. Společnost má jednoho jednatele.

Činnost společnosti je zaměřena na koordinaci veřejné dopravy na území Zlínského kraje. Základním cílem společnosti je realizace dopravních zájmů Zlínského kraje a jeho občanů, tj. zajištění maximálního uspokojení přepravních potřeb při kontrolovatelném využití přiměřených dotací.

Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji funguje v současnosti jen v aglomeraci města Zlína. Spočívá v integraci železniční, autobusové a trolejbusové dopravy mezi městy Zlín a Otrokovice včetně přilehlých obcí. Do jižního cípu Zlínského kraje zasahují některé zóny IDS JMK. Tento přesah se však týká jen několika obcí.

Výhledově je Krajským úřadem Zlínského kraje plánováno zřízení integrovaného dopravního systému KORIS, který by měl obsluhovat větší území, než je tomu doteď. Mezi aktivity tohoto projektu bude patřit vybudování centrálního dispečinku (spuštění je plánováno během roku 2011) a zavedení informačního systému pro cestující, umístěného ve vozidlech a na zastávkách. Systémem KORIS bude pokryto území Zlínského kraje včetně MHD v Kroměříži, Valašském Meziříčí, Vsetíně a Uherském Hradišti. Území MHD Zlín – Otrokovice bude řešeno samostatným, navazujícím projektem. Výhledově je plánováno rozšíření směrem ke slovenským hranicím. (4)

1.3 Moravskoslezský kraj

V Moravskoslezském kraji funguje poměrně rozsáhlý Ostravský dopravní integrovaný systém (ODIS), který však začal fungovat již před vznikem samosprávných krajů v roce 2000.

1.3.1 Základní informace

ODIS vznikl k 23. listopadu 1997 z iniciativy města Ostravy a několika obcí a měst v bezprostředním okolí Ostravy a na Hlučínsku (celkem se jednalo o 24 obcí včetně Ostravy). V této první fázi byly v rámci ODIS integrovány všechny tramvajové, autobusové a trolejbusové linky provozované Dopravním podnikem Ostrava, některé autobusové spoje dopravců ČSAD BUS Ostrava (nynější Veolia Transport Morava) a ČSAD Karviná, a také některé vlaky Českých drah.

Každoročně se pak systém rozrůstal o další oblasti a přibývali i noví dopravci. Významným problémem však bylo (a stále je) rozšiřování ODIS směrem na Karvinsko a Havířovsko, kde ODIS naráží na odpor místních zastupitelstev i zdejších monopolních autobusových dopravců, patřících do skupiny CIDEM (jedná se o dopravce ČSAD Havířov, ČSAD Karviná a ČSAD Frýdek-Místek). V současné době jsou již ale některé spoje těchto dopravců v ODIS integrovány.

Další informace o ODIS jsou v příloze B.

1.3.2 Vazba na Slovensko

ODIS v rámci integrace železniční dopravy zahrnuje ve vztahu k možnostem rozvoje přeshraniční osobní dopravy tratě 320 Bohumín – Čadca (IDS pouze po Mosty u Jablunkova) a 324 Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice. Tyto příhraniční úseky jsou znázorněny na obr. č. 2.



Obrázek 2 Příhraniční železniční úseky integrované v rámci ODIS

Zdroj: KODIS

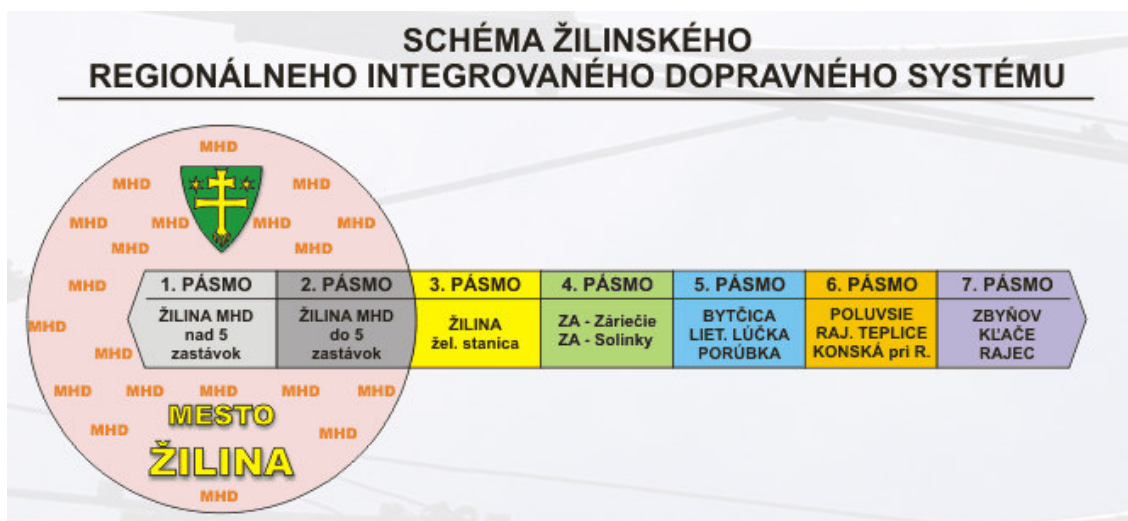
1.4 Situace v krajích Slovenské republiky sousedících s dotčenými českými kraji

Situace na Slovensku z hlediska tvorby integrovaných dopravních systémů ani v nejmenším nekorresponduje se situací v České republice. Jediným integrovaným dopravním systémem v krajích sousedících s Českou republikou je Žilinský regionální integrovaný dopravní systém (ŽRIDS) vzniklý v roce 2003. Spočívá v tarifním přidružení železniční trati ŽSR č. 126 Žilina - Rajec k systému městské hromadné dopravy v Žilině. Dnešní ŽRIDS začal vznikat v roce 2003 po zrušení osobní dopravy na trati č. 126 Žilina - Rajec. Město Žilina, Žilinský samosprávný kraj a obce při trati zahájily spolupráci se Slovenskou investiční a realitní společností a. s. (SIRS). Od února do dubna 2003 provozovala osobní dopravu na trati přímo SIRS, pak dopravu převzala Železniční společnost

Slovensko na základě smlouvy se SIRS. Tato trať byla první z 26 slovenských tratí se zastavenou osobní dopravou, kde byla osobní doprava obnovena.

Od podzimu 2003 byly do všech motorových i přípojných vozů na trati nainstalovány přístroje na označování jízdenek pro jízdenky městské hromadné dopravy, čímž fakticky vznikl integrovaný dopravní systém ŽRIDS. Je zde zaveden samoobslužný systém odbavování cestujících, tedy cestující je povinen si neprodleně po nástupu do vlaku označit svou jízdenku.

Později byl na trati zaveden také zónový tarif znázorněný schématem na obr. č. 3. (5)



Obrázek 3 Příhraniční železniční úseky integrované v rámci ŽRIDS

Zdroj: Dopravní podnik města Žiliny, s. r. o.

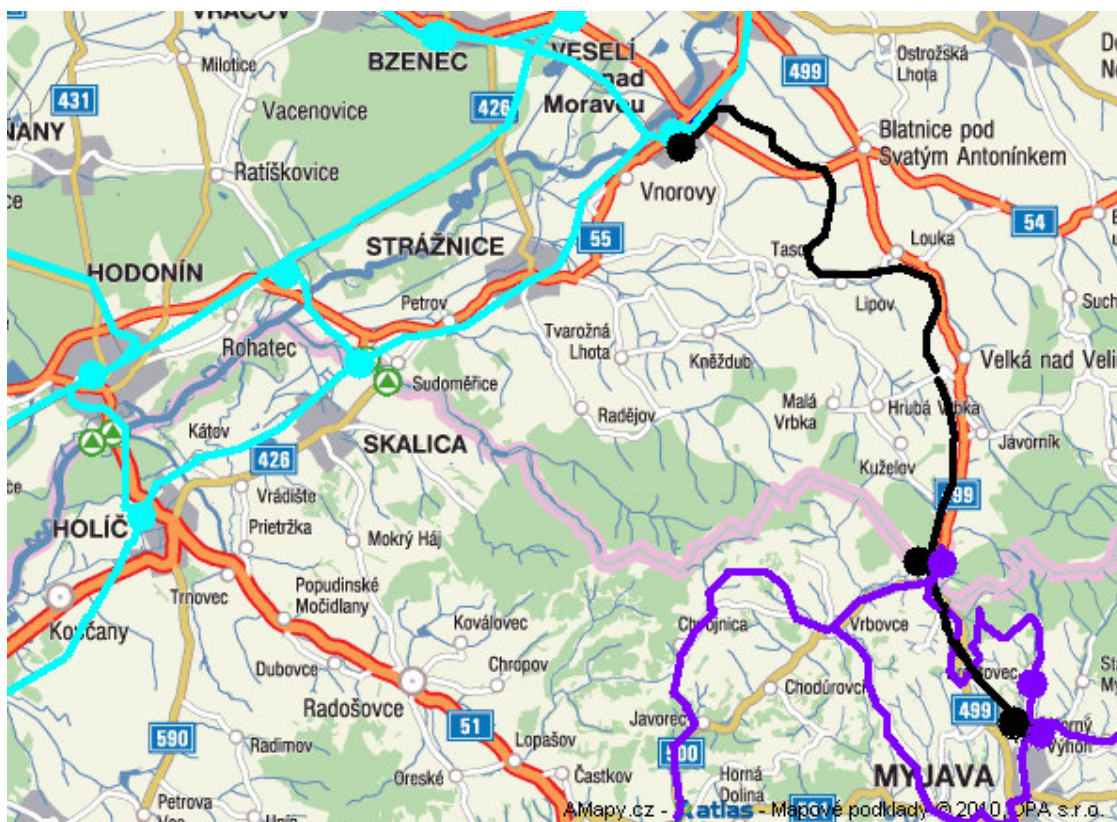
V rámci dalších krajů sousedících s Českou republikou (Trenčianský samosprávný kraj a Trnavský samosprávný kraj) žádná forma IDS nefunguje.

1.4.1 Vazba na Českou republiku

Ačkoliv okres Žilina leží relativně blízko státní hranici s Českou republikou, vzhledem k charakteru ŽRIDS, který integruje pouze MHD v městě Žilina a trať č. 126 Žilina – Rajec, možnost provázanosti s ODIS se jeví jako nereálná. Snaha Žilinského samosprávného kraje však je vytvořit integrovaný dopravní systém v rámci v rámci okresů Martin, Žilina a Čadca. Pokud by došlo k realizaci tohoto plánu, možnost vzájemné provázanosti dopravních systémů na obou stranách hranic by se pak stala více pravděpodobnou.

2 NÁVRH ROZVOJE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V PŘÍHRANIČNÍCH OBLASTECH OKRESŮ HODONÍN, SENICA A MYJAVA

V této kapitole bude navržen rozvoj železniční dopravy v příhraničních oblastech okresů Hodonín, Senica a Myjava. Dotčené železniční tratě jsou znázorněny na obr. č. 4, návrhy jízdního řádu jsou uvedeny v tab. 1 a 2.



Obrázek 4 Znárodnění dotčených železničních tratí č. 343 a 121 Veselí nad Moravou – Vrbovice – Myjava (černě), návazných železničních tratí (modře) a návazných autobusových linek (fialově) včetně přestupních uzlů.

Zdroj: AMapy.cz (úprava: Autor)

Důvodů pro rozvoj železniční dopravy v rámci IDS JMK je několik. Především je to spádovitost občanů Slovenské republiky z okresů Senica a Myjava do příhraničních oblastí v ČR a do Brna samotného. Vzhledem k možnosti najít si adekvátní zaměstnání ve zmíněných okresech využívá řada občanů Slovenské republiky možnosti pracovat v nedalekém okresu

Hodonín, který nabízí o poznání více pracovních příležitostí s podstatně lepším finančním ohodnocením, než je tomu na Slovensku.

Dalším důvodem je dojíždění do školních zařízení, kdy řada slovenských žáků a studentů studuje na středních školách v okrese Hodonín a Uherské Hradiště, resp. vysokých školách ve Zlíně a Brně. Vzhledem ke stávajícímu počtu spojů a nenávaznosti autobusové a železniční dopravy využívá tato skupina obyvatel individuální automobilovou dopravu, která je však o poznání nákladnější.

Ve směru z České republiky do zmíněných slovenských okresů by byl Integrovaný dopravní systém využíván ať už za uskutečněním víkendové turistiky, kdy na slovenské straně Chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty se nachází velké množství přírodních zajímavostí a kulturních pamětihodností nebo v menší míře k návštěvám rodinných příslušníků, kdy rozdělení Československa zde vytvořilo určitou bariéru, kdy řadě smíšených rodin zbývá k možnosti navštěvovat své rodinné příslušníky na opačné straně hranice využít jediné individuální automobilové dopravy.

V současné době jsou například v úseku Veselí nad Moravou – Vrbovce vedeny vlaky především v pracovní dny, o víkendech zde jezdí pouze 4 páry osobních vlaků, které jsou navíc vedeny v nevhodné časové poloze. Přitom řada turistů využívá k návštěvě pamětihodností na slovenské straně hranice právě železničního spojení a je tak nucena z důvodu nemožnosti cestovat vlakem až do Vrbovců, resp. do Myjavy, vysednout již ve Velké nad Veličkou, resp. Javorníku na Veličkou a dále pokračovat již po vlastní ose.

2.1 Návrh jízdního řádu pro trať Veselí nad Moravou - Myjava

V současném JŘ 2010/2011 nese leží úsek z Veselí nad Moravou do Myjavy na tratích č. 343 (Hodonín – Veselí nad Moravou Vrbovce) a 121 (Vrbovce – Myjava – Nové Mesto nad Váhom) uvedenou v JŘ ŽSR. V novém jízdního řádu, který by zahrnoval integraci výše zmíněných úseků je navrženo ukončení tratě č. 343 ve stanici Veselí nad Moravou a vytvořil nové číslo trati 344 v úseku Veselí nad Moravou – Vrbovce – Myjava.

Došlo by tím k rozdělení trasování vlaků, kdy stávající vlaky jezdí z Hodonína přímo do Vrbovců, resp. Javorníku nad Veličkou. Prodloužení těchto vlaků až do Myjavy není z hlediska časových obrátů souprav reálné z důvodu nedostatku dislokovaných jednotek ř. 814. Cestující z Hodonína ve směru Velká nad Veličkou, Vrbovce, Myjava musí ve Veselí nad Moravou - vyjma ranního spoje - přestoupit.

Tabulka 1 Návrh jízdního řádu pro úsek Veselí nad Moravou – Myjava

↻ 344 Veselí nad Moravou – Vrbovce – Myjava											
km	Vlak	2751	2753	2755	2757	2759	2761	2763	2765		
	Ze stanice			Hodonín							
0	Veselí nad Moravou 340	16 4 18	16 5 18	6 18	16 7 18	9 18	11 18	13 18	16 14 18		
5	Blatnice pod svatým Antonínkem ⚡	} }	} }	× 6 22	} }	× 9 22	× 11 22	× 13 22	} × 14 22		
10	Lipov	} 4 27	} 5 27	6 27	} 7 27	9 27	11 27	13 27	} 14 27		
12	Louka u Ostrohu ⚡	} }	} }	× 6 29	} }	× 9 29	× 11 29	× 13 29	} × 14 29		
17	Velká nad Veličkou o	} 4 36	} 5 36	6 36	} 7 36	9 36	11 36	13 36	} 14 36		
	Velká nad Veličkou	} 4 40	} 5 40	6 40	} 7 40	9 40	11 40	13 40	} 14 40		
19	Javorník nad Veličkou zastávka ⚡	} 4 42	} 5 42	6 42	} 7 42	9 42	11 42	13 42	} 14 42		
23	Vrbovce o	} 4 45	} 5 45	6 45	} 7 45	9 45	11 45	13 45	} 14 45		
	Vrbovce	} 4 49	} 5 49	6 49	} 7 49	9 49	11 49	13 49	} 14 49		
25	Vrbovce zastávka	} }	} }	× 6 51	} }	× 9 51	× 11 51	× 13 51	} × 14 51		
28	Břestovec	} 4 56	} 5 56	6 56	} 7 56	9 56	11 56	13 56	} 14 56		
31	Myjava 121	16 5 00	16 6 00	7 00	16 8 00	10 00	12 00	13 00	16 14 00		
	Do stanice										

↻ 344 Veselí nad Moravou – Vrbovce – Myjava											
km	Vlak	2767	2769	2771	2773	2775	2777				
	Ze stanice										
0	Veselí nad Moravou 340	15 18	16 16 18	17 18	16 18 18	19 18	21 18				
5	Blatnice pod svatým Antonínkem ⚡	× 15 22	} × 16 22	× 17 22	} × 18 22	× 19 22	× 21 22				
10	Lipov	15 27	} 16 27	17 27	} 18 27	19 27	21 27				
12	Louka u Ostrohu ⚡	× 15 29	} × 16 29	× 17 29	} × 18 29	× 19 29	× 21 29				
17	Velká nad Veličkou o	15 36	} 16 36	17 36	} 18 36	19 36	21 36				
	Velká nad Veličkou	15 40	} 16 40	17 40	} 18 40	19 40	21 40				
19	Javorník nad Veličkou zastávka ⚡	15 42	} 16 42	17 42	} 18 42	19 42	21 42				
23	Vrbovce o	15 45	} 16 45	17 45	} 18 45	19 45	21 45				
	Vrbovce	15 49	} 16 49	17 49	} 18 49	19 49	21 49				
25	Vrbovce zastávka	× 15 51	} × 16 51	× 17 51	} × 18 51	× 19 51	× 21 51				
28	Břestovec	15 56	} 16 56	17 56	} 18 56	19 56	21 56				
31	Myjava 121	16 00	16 17 00	18 00	16 18 00	20 00	22 00				
	Do stanice										

16 nejede 25., 26.XII., 1. I.
16 jede v **16**, nejede 29.XII. – 2. I.

Zdroj: Autor

Tabulka 2 Návrh jízdního řádu pro úsek Myjava – Veselí nad Moravou

€ 344 Myjava – Vrbovce – Veselí nad Moravou												
km	Vlak	2752	2754	2756	2758		2760		2762		2764	2766
	Ze stanice											
0	Myjava 121	16 4 03	16 5 03	6 03	16 7 03		8 03		10 03		12 03	14 03
3	Břestovec	} 4 07	} 5 07	} 6 07	} 7 07		8 07		10 07		12 07	14 07
6	Vrbovce zastávka ⚡			× 6 11			× 8 11		× 10 11		× 12 11	
8	Vrbovce	} 4 14	} 5 14	} 6 14	} 7 14		8 14		10 14		12 14	14 14
	Vrbovce	o } 4 20	} 5 20	} 6 20	} 7 20		8 20		10 20		12 20	14 20
12	Javorník nad Veličkou zastávka ⚡			× 6 25	} 7 25		× 8 25		× 10 25		× 12 25	14 25
14	Velká nad Veličkou	} 4 27	} 5 27	} 6 27	} 7 27		8 27		10 27		12 27	14 27
	Velká nad Veličkou	} 4 37	} 5 37	} 6 37	} 7 37		8 37		10 37		12 37	14 37
19	Louka u Ostrohu ⚡	} × 4 44	} × 5 44	× 6 44	} × 7 44		× 8 44		× 10 44		× 12 44	× 14 44
21	Lipov	} 4 46	} 5 46	} 6 46	} 7 46		8 46		10 46		12 46	14 46
26	Blatnice pod Svatým Antonínkem ⚡	} × 4 52	} × 5 52	× 6 52	} × 7 52		× 8 52		× 10 52		× 12 52	× 14 52
31	Veselí nad Moravou 340	16 4 59	16 5 59	6 59	16 7 59		8 59		10 59		12 59	14 59
	Do stanice								Hodonín			

€ 344 Myjava – Vrbovce – Veselí nad Moravou												
km	Vlak	2768		2770		2772		2774		2776		2778
	Ze stanice											
0	Myjava 121	16 15 03		16 16 03		16 17 03		18 03		19 03		20 03
3	Břestovec	} 15 07		} 16 07		} 17 07		18 07		19 07		20 07
6	Vrbovce zastávka ⚡	} × 15 11		} × 16 11				× 18 11		× 19 11		× 20 11
8	Vrbovce	} 15 14		} 16 14		} 17 14		18 14		19 14		20 14
	Vrbovce	o } 15 20		} 16 20		} 17 20		18 20		19 20		20 20
12	Javorník nad Veličkou zastávka ⚡	} × 15 25		} 16 25		} 17 25		× 18 25		× 19 25		× 20 25
14	Velká nad Veličkou	} 15 27		} 16 27		} 17 27		18 27		19 27		20 27
	Velká nad Veličkou	} 15 37		} 16 37		} 17 37		18 37		19 37		20 37
19	Louka u Ostrohu ⚡	} × 15 44		} × 16 44		} × 17 44		× 18 44		× 19 44		× 20 44
21	Lipov	} 15 46		} 16 46		} 17 46		18 46		19 46		20 46
26	Blatnice pod Svatým Antonínkem ⚡	} × 15 52		} × 16 52		} × 17 52		× 18 52		× 19 52		× 20 52
31	Veselí nad Moravou 340	16 15 59		16 16 59		16 17 59		18 59		19 59		20 59
	Do stanice											

16 nejede 25., 26.XII., 1.I.
16 jede v ×, nejede 29.XII. – 2.I.

Zdroj: Autor

2.2 Časové polohy vlaků

Odjezd z Veselí nad Moravou je stanoven na xx:18, přičemž první vlak odjíždí ve 4:18, s příjezdem do Myjavy v 5:00. Takt na této trati je dvouhodinový, v pracovních dnech v období ranní a odpolední špičky hodinový. Důvodem pro stanovení taktu xx:18 je návaznost na vlakové spoje od Brna, resp. Uherského Hradiště.

Zastávky Blatnice pod Svatým Antonínkem, Louka u Ostrohu a Vrbovce zastávka nejsou některými ranními vlaky z důvodu velké vzdálenosti od obcí a tím způsobené malé vytíženosti obsluhovány vůbec, v případě ostatních vlaků jsou tyto zastávky uvedeny pouze jako zastávky na znamení. Ve stanici Myjava se předpokládá zajištění návaznosti na vlaky ve směru Nové Mesto nad Váhom.

Ve směru z Myjavy do Veselí nad Moravou je potřeba zajistit zejména svoz zaměstnanců Železáren Veselí nad Moravou a Kordárny Velká nad Veličkou dojíždějících ze Slovenska. Ranní směna v těchto firmách začíná v 5:30, tzn. že počáteční svoz zaměstnanců zajistí vlak č. 2752 s příjezdem do Veselí nad Moravou v 4:59, resp. do Velké nad Veličkou ve 4:27.

S ohledem na ostatní cestující je příjezdem v xx:59 do Veselí nad Moravou zajištěn přípoj jak ve směru na Hodonín osobními vlaky s odjezdem v xx:12, tak do Brna či Uherského Hradiště přípojnými osobními a spěšnými vlaky.

2.3 Vozový park pro trať Veselí nad Moravou - Myjava

Na stávající trati č. 343 v úseku Hodonín – Veselí nad Moravou – Vrbovce jsou v provozu motorové jednotky ř. 814 z Provozní jednotky Veselí nad Moravou. Jelikož jsou zde tyto soupravy dislokovány pouze 4, nepostačovaly by plně pokrýt obraty určené pro tuto trať. Toto je také hlavní důvod, proč nedošlo k protažení vlaků úseku Hodonín – Veselí nad Moravou až na Myjavu. V návrhu se počítá s nasazením soupravy s motorovým vozem řady 810 a přípojnými vozy Btax. Počet přípojných vozů by se odvíjel podle časové polohy daného vlaku. V období mimo špičku by se jednalo zpravidla o 2 přípojných vozy Btax a v ranní a odpolední špičce by byla souprava vedena ve složení 2x motorový vůz řady 810 + 3x vložený vůz Btax..

S využitím vozového parku ZSSK se v návrhu nepočítá, jelikož DKV Leopoldov, které obsluhuje železniční trať č. 121 Nové Mesto nad Váhom – Myjava, nemá dislokován dostatečný počet motorových vozů řady 810, resp. 811. Není tedy v možnostech ZSSK

nasazení těchto motorových vozů na zmíněnou trať, resp. prodloužení jejich jízdy až do Veselí nad Moravou.

2.4 Návrh přestupních uzlů s návazností na autobusovou dopravu

Když pomineme uzel ve Veselí nad Moravou, v současnosti je v rámci IDS JMK na zmíněné trati č. 343 vytvořen přestupní uzel pouze ve stanici Velká nad Veličkou s návazností na přípojné autobusové linky ve směru Hrubá Vrbka a Kuželov.

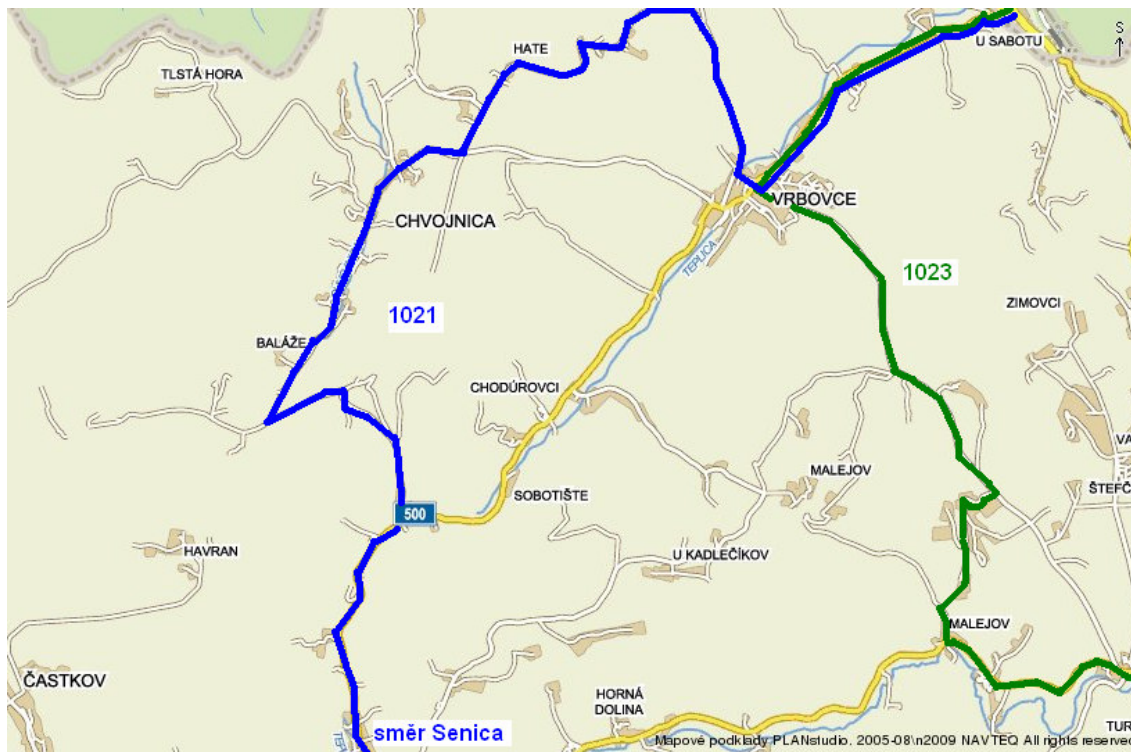
Do návrhu dopravních uzlů na slovenské straně hranice je navrhováno vytvoření přestupních uzlů v železniční stanici Vrbovce, Brestovec a Myjava.

Přestupní uzel Vrbovce

Tato obsazená železniční stanice se nachází asi 100 m za státní hranici v místní části obce Vrbovce s názvem Šance. Od samotného centra obce Vrbovce je vzdálena 5 km. V místní části Šance se nachází křižovatka silnic druhé třídy č. 499 a 500 ve směru Brestovec, Myjava, resp. Sobotište, Senica.

Tento uzel by měly jako výchozí linky č. 1021 jedoucí po trase Vrbovce, žel. st. – Vrbovce – Chvojnice, Kopánky, Chvojnice, Hate – Chvojnice – Sobotiště – Senica, linka č. 1022 jedoucí po trase Vrbovce, žel. st. – Brestovec, Poľana – Brestovec, Pánikovci – Brestovec – Myjava a linka č. 1023 jedoucí po trase Vrbovce, žel. st. – Vrbovce – Myjava, Malejov, Myjava, Turá Lúka – Myjava.

Na obrázku č. 5 jsou znázorněny obě trasy navrhovaných autobusových linek ve východní části okresu Myjava. Obě linky začínají v uzlu Vrbovce, přičemž linka č. 1021 pokračuje dále až do Senice, ležící v sousedním okresu.



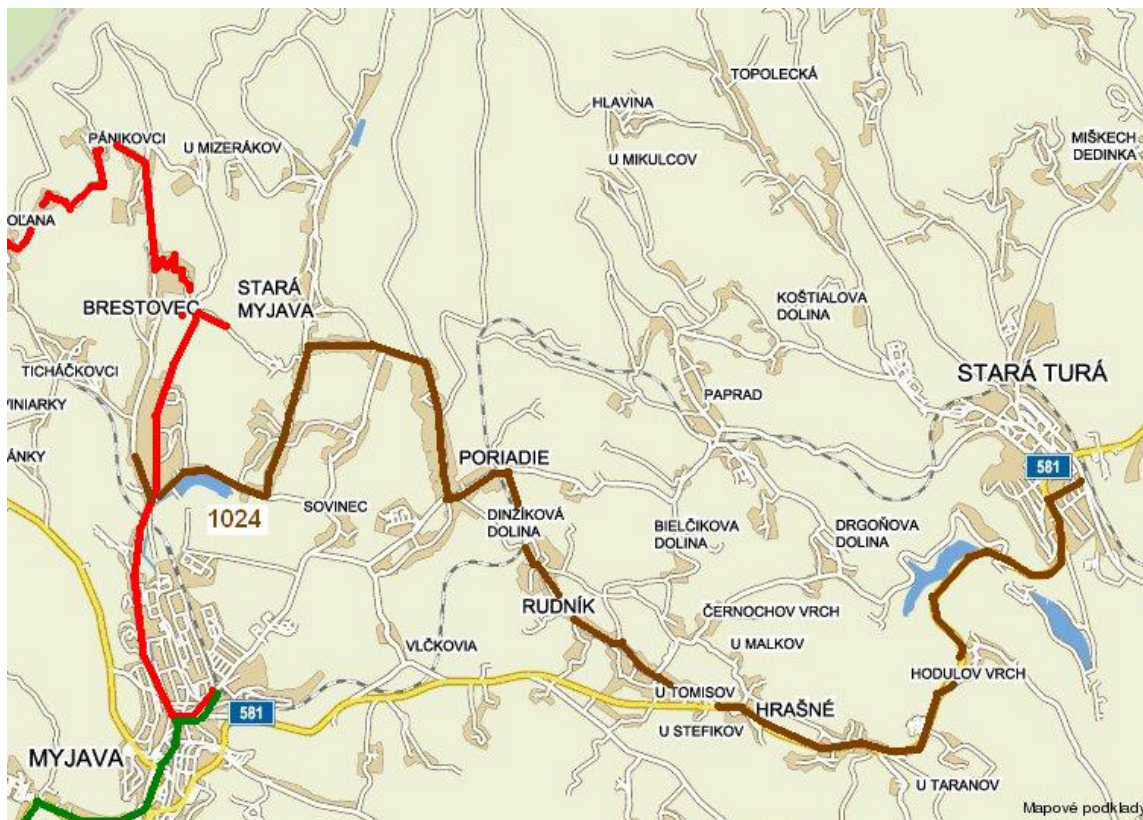
Obrázek 5 Trasování autobusových linek v západní části okresu Myjava

Zdroj: Mapy.cz (úprava: Autor)

Přestupní uzel Brestovec

Tato neobsazená železniční zastávka se nachází v obci Brestovec, která je spádovou obcí pro řadu okolních vesnic a osad kopaničářského rázu. Od železniční zastávky Brestovec by odjížděla linka č. 1024 v trase Brestovec, žel. zast. – Stará Myjava – Poriadie – Rudník – Hrašné – Stará Turá znázorněné na obr. č. 6., čímž by byla obsloužena velká část těchto spádových obcí a zároveň zajištěno propojení těchto obcí s východní částí okresu Myjava a zajištěna návaznost na vlakovou dopravu ve stanici Stará Turá pro cestující jedoucí ve směru Nové Mesto nad Váhom, Trenčín. V současné době není v této trase vedena žádná autobusová linka.

Na obrázku č. 6 je znázorněna trasa navrhované autobusové linky č. 1024 v západní části okresu Myjava. Linka začíná v uzlu Brestovec a pokračuje dále až do Staré Turé, kde je zajištěn železniční přípoj ve směru Nové Mesto nad Váhom.



Obrázek 6 Trasování linek ve východní části okresu Myjava

Zdroj: Mapy.cz (úprava: Autor)

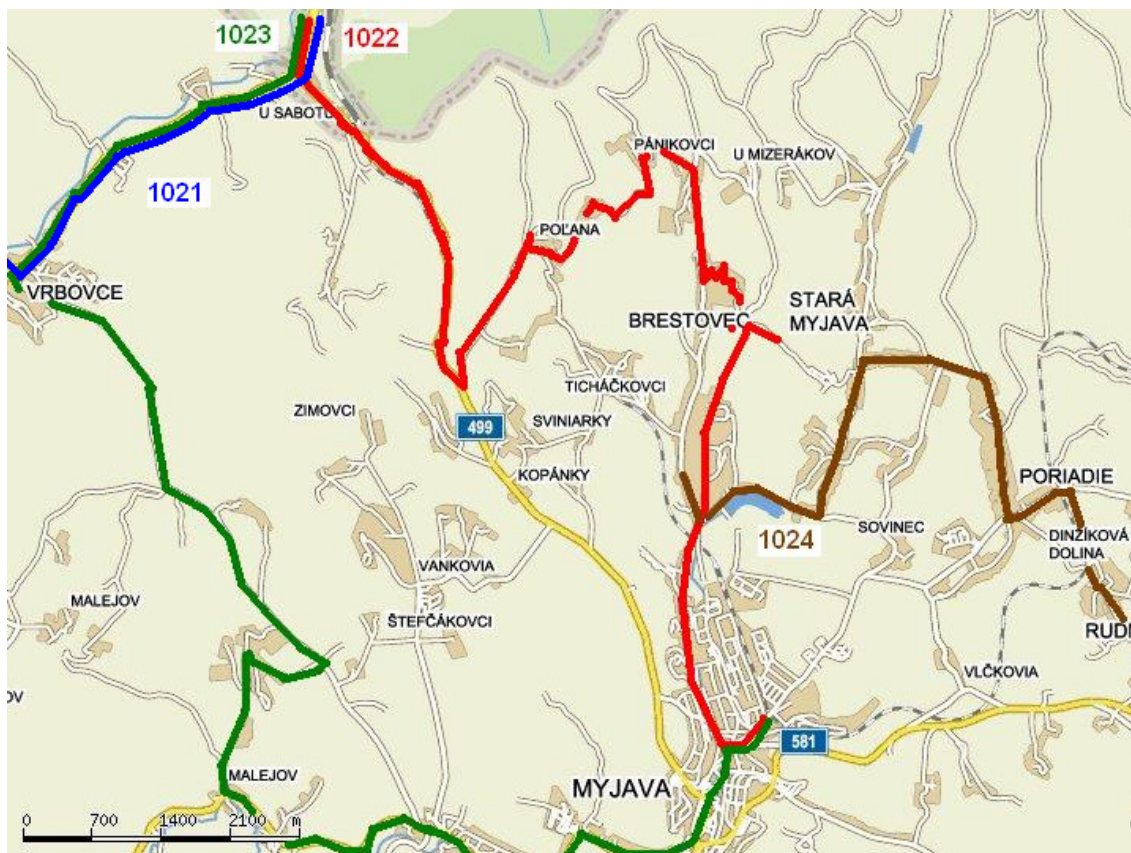
Přestupní uzel Myjava

Město Myjava je jako okresní město přirozeným centrem celé oblasti. Autobusové nádraží je zde situováno asi 300 m od nádraží vlakového a disponuje poměrně dobrou infrastrukturou zejména po kapacitní stránce. Odjíždějí odsud autobusy do všech směrů okresu Myjava a do okresů sousedících (Nové Mesto nad Váhom, Piešťany, Senica).

V rámci IDS JMK je zde počítáno pouze se dvěma autobusovými linkami a to s výše zmíněnou linkou č. 1022 jedoucí po trase Vrbovce, žel. st. – Brestovec, Poľana – Brestovec, Pánikovci – Brestovec – Myjava a linkou č. 1023 jedoucí po trase Vrbovce, žel. st. – Vrbovce – Myjava, Malejov, Myjava, Turá Lúka – Myjava.

Z důvodu koncipování IDS JMK v této části regionu, kdy je zde řešen pouze přepravní proud ve směru do České republiky a nazpět, by návaznost do severní části okresu Myjava byla řešena přestupem na autobusy v obci Brestovec.

Na obrázku č. 7 jsou znázorněny obě trasy navrhovaných autobusových linek ve střední části okresu Myjava. Obě linky začínají v uzlu Vrbovce a končí v uzlu Myjava.



Obrázek 7 Trasování autobusových linek v západní a střední části okresu Myjava

Zdroj: Mapy.cz (úprava: Autor)

2.5 Financování

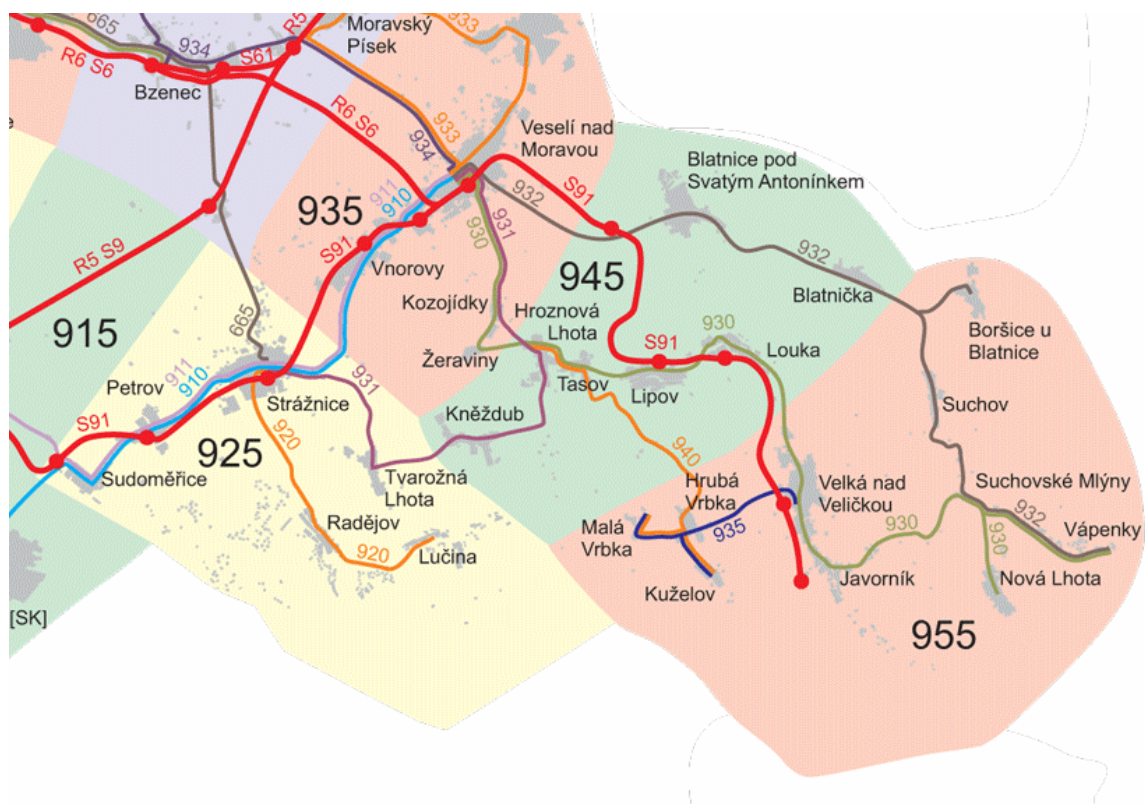
Financování železniční a autobusové dopravy by se uskutečňovalo jako doposud prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty. Objednavatelem železniční dopravy by zde byl Trenčianský samosprávný kraj, jehož je okres Myjava součástí. V případě autobusové dopravy by zde byla situace obdobná, vyjma autobusové linky č. 1021 jedoucí po trase Vrbovce, žel. st. – Vrbovce – Chvojnica, Kopánky, Chvojnica, Hate – Chvojnica – Sobotište – Senica, kdy část této trasy v úseku Sobotište – Senica již leží v okrese Senica, který spadá

do působnosti Trnavského samosprávného kraje, který by se tak spolupodílel na financování provozu této linky ve zmíněném úseku.

2.6 Tarif

Stávající zónové uspořádání linek, znázorněné na obr. č. 8, je sestaveno tak, že s oblastí, do které by měl být Integrovaný dopravní systém rozšiřován, přímo sousedí zóna č. 955, do které spadá Velká nad Veličkou a přilehlé obce mikroregionu Horňácko.

Z důvodu poměrně velkého rozsahu nově rozšířeného IDS by byla tato oblast rozdělena do zón č. 966 a 967, které by zahrnovaly východní, resp. západní část okresu Myjava. Úsek železniční trati Vrbovce – Myjava by celý spadl do zóny č. 967, přičemž zóna č. 966 by zahrnovala pouze autobusové linky. (6)



Obrázek 8 Stávající rozdělení zón v jihovýchodním cípu Jihomoravského kraje přímo sousedící s okresem Myjava

Zdroj: Kordis JMK, s. r. o.

3 NÁVRH ROZVOJE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V PŘÍHRANIČNÍCH OBLASTECH OKRESŮ HODONÍN A SKALICA

V této kapitole bude navržen rozvoj železniční dopravy v příhraničních oblastech okresů Hodonín a Skalica. Dotčené železniční tratě jsou znázorněny na obr. č. 9, návrhy jízdního řádu jsou uvedeny v tab. 3, 4, 5 a 6.



Obrázek 9 Znáznornění dotčených železničních tratí č. 343 a 122 Veselí nad Moravou – Sudoměřice nad Moravou – Skalica - Holíč – Hodonín (černě) a návazných železničních tratí včetně přestupních uzlů (modře)

Zdroj: AMapy.cz (úprava: Autor)

Rozdělení Československa v roce 1993 mělo za následek zásadní změny ve vedení vlaků osobní dopravy na trati č. 343 Veselí nad Moravou – Hodonín. Za existence Československa byly vlaky vedeny po trase Veselí nad Moravou – Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku – Holíč nad Moravou – Hodonín, přičemž úsek Sudoměřice nad Moravou – Rohatec byl do značné míry utlumen (byly zde vedeny jen 4 páry vlaků denně) a úsek

Sudoměřice nad Moravou – Rohatec byl obsluhován zejména autobusovými linkami a o železniční trati v tomto úseku se uvažovalo dokonce o zrušení. Po rozdělení federace však nebylo možno vést vlaky v původní trase, zejména z důvodu ne zcela přátelských vztahů mezi oběma zeměmi především v letech ihned po rozdělení. Vlaky ze Sudoměřic do Hodonína tedy byly odkloněny a vedeny v úseku Sudoměřice nad Moravou – Rohatec a dále po trati č. 330 do Hodonína. Mezi Sudoměřicemi nad Moravou, Skalicí na Slovensku a Holíčem jezdily osobní vlaky, ovšem ve zcela nevhodných časových polohách, kdy např. vlaky ze Skalice do Holíče nenavazovaly na vlaky ze Sudoměřic do Skalice, resp. z Hodonína do Holíče.

Tato skutečnost měla za následek malý počet přepravených cestujících v úsecích Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku a Holíč nad Moravou – Hodonín, která vedla k naprostému utlumení a následně zastavení železniční dopravy v prosinci 2009.

Demografické rozložení obyvatelstva, přeshraniční příbuzenské vazby a zejména cesty do zaměstnání měly za následek, že autobusová doprava mezi Skalicí na Slovensku, Holíčem a Hodonínem je hojně využívána. Autobusové linky v současnosti jezdí každou hodinu ve špičce a v taktu 2 h mimo špičku. V případě ranních návozdů a odpoledních svozdů do a ze zaměstnání bývají tyto autobusové linky posíleny o jeden další autobus navíc.

3.1 Návrh jízdního řádu pro trať Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku – Holíč nad Moravou - Hodonín

V JŘ 2010/2011 leží úsek z Veselí nad Moravou do Sudoměřic nad Moravou na trati č. 343 (Hodonín – Veselí nad Moravou – Vrbovce) a 114 (Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku – Kúty) uvedenou v JŘ ŽSR V navrhovaném jízdním řádu, který by zahrnoval integraci výše zmíněných úseků bych změnil trasování vlaků na trati č. 343 ze Sudoměřic nad Moravou přes Skalici na Slovensku a Holíč nad Moravou do Hodonína. Současný úsek Sudoměřice nad Moravou – Rohatec – Hodonín by v návrzích byl zařazen do nově vzniklého čísla trati 346.

Vlaky vedené v současnosti v dvouhodinovém taktu mimo špičku a hodinovém ve špičce by zůstaly zachovány, avšak byly by vedeny po části slovenského území přes Skalici a Holíč do Hodonína. Vlaky v úseku Sudoměřice nad Moravou – Rohatec – Hodonín by byly vedeny pouze v počtu šesti párů denně, kdy by cestující v jiných časových polohách mohli využít autobusovou linku Veselí nad Moravou – Sudoměřice – Rohatec – Hodonín jezdící v hodinových až dvouhodinových taktech.

Tabulka 3 Návrh jízdního řádu pro úsek Hodonín – Veselí nad Moravou

↻ 343 Hodonín – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku – Sudo měřice nad Moravou – Veselí nad Moravou												
km	Vlak	14100	2755	14102	14104		14106		14108		14110	14112
	Ze stanice											
0	Hodonín 330, 346	19 4 11	19 5 11	6 11	7 11		10 11		12 11		14 11	19 15 11
2	Hodonín zastávka ⚡	x 4 14	x 5 14	6 14	7 14		10 14		12 14		14 14	x 15 14
6	Holíč nad Moravou 114	o 4 19	x 5 19	6 19	7 19		10 19		12 19		14 19	x 15 19
	Holíč nad Moravou 114	x 4 23	5 23	6 23	7 23		10 23		12 23		14 23	x 15 23
9	Kátov ⚡	x 4 27	5 27	6 27	7 27		10 27		12 27		14 27	x 15 27
13	Skalica na Slovensku	o 4 31	x 5 31	6 31	7 31		10 31		12 31		14 31	x 15 31
	Skalica na Slovensku	x 4 32	5 32	6 32	7 32		10 32		12 32		14 32	x 15 32
16	Sudo měřice nad Moravou 346	o 4 35	5 35	6 35	7 35		10 35		12 35		14 35	x 15 35
	Sudo měřice nad Moravou 346	x 4 37	5 37	6 37	7 37		10 37		12 37		14 37	x 15 37
19	Petrov u Strážnice ⚡	x 4 41	5 41	6 41	7 41		10 41		12 41		14 41	x 15 41
23	Strážnice	o 4 46	x 5 46	6 46	7 46		10 46		12 46		14 46	x 15 46
	Strážnice	x 4 52	5 52	6 52	7 52		10 52		12 52		14 52	x 15 52
27	Vnorovy ⚡	x 4 58	5 58	6 58	7 58		10 58		12 58		14 58	x 15 58
28	Veselí nad Moravou – Zarazice ⚡	x 5 00	x 6 00	7 00	8 00		11 00		13 00		15 00	x 16 00
30	Veselí nad Moravou 340, 344	19 5 03	19 6 03	7 03	8 03		11 03		13 03		15 03	19 16 03
	Do stanice		Myjava									

19 nejede 25., 26.XII., 1.1.

19 jede v x, nejede 29.XII. – 2.1.

Zdroj: Autor

Tabulka 4 Návrh jízdního řádu pro úsek Hodonín – Veselí nad Moravou

↻ 343 Hodonín – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku – Sudoměřice nad Moravou – Veselí nad Moravou												
km	Vlak	14114		14116		14118			14120			14122
	Ze stanice											
0	Hodonín 330, 346	16 11		19 17 11		18 11			20 11			22 11
2	Hodonín zastávka ⚡	16 14		} 17 14		18 14			20 14			× 22 14
6	Holíč nad Moravou 114 ○	16 19		} 17 19		18 19			20 19			22 19
	Holíč nad Moravou 114	16 23		} 17 23		18 23			20 23			22 23
9	Kátov ⚡	16 27		} 17 27		18 27			20 27			× 22 27
13	Skalica na Slovensku ○	16 31		} 17 31		18 31			20 31			22 31
	Skalica na Slovensku	16 32		} 17 32		18 32			20 32			22 32
16	Sudoměřice nad Moravou 346 ○	16 35		} 17 35		18 35			20 35			22 35
	Sudoměřice nad Moravou 346	16 37		} 17 37		18 37			20 37			22 37
19	Petrov u Strážnice ⚡	16 41		} 17 41		18 41			20 41			× 22 41
23	Strážnice ○	16 46		} 17 46		18 46			20 46			22 46
	Strážnice	16 52		} 17 52		18 52			20 52			22 52
27	Vnorovy ⚡	16 58		} 17 58		18 58			20 58			× 22 58
28	Veselí nad Moravou – Zarazice ⚡	17 00		} 18 00		18 00			21 00			× 23 00
30	Veselí nad Moravou 340, 344	17 03		19 18 03		18 03			21 03			23 03
	Do stanice											

16 nejede 25., 26.XII., 1.I.
19 jede v **×**, nejede 29.XII. – 2.I.

Zdroj: Autor

Tabulka 5 Návrh jízdního řádu pro úsek Veselí nad Moravou – Hodonín

€ 343 Veselí nad Moravou – Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku – Holíč nad Moravou – Hodonín

km	Vlak	14101	14103	14105	14107		14109		2762 16		14111		14113
	Ze stanice								Myjava				
0	Veselí nad Moravou 340, 344	16 4 12	16 5 12	6 12	7 12		9 12		11 12		13 12		16 14 12
2	Veselí nad Moravou – Zarazice ⚡	} x 4 15	} x 5 15	6 15	7 15		9 15		11 15		13 15		} 14 15
3	Vnorovy ⚡	} x 4 17	} x 5 17	6 17	7 17		9 17		11 17		13 17		} 14 17
7	Strážnice	o 4 22	5 22	6 22	7 22		9 22		11 22		13 22		} 14 22
	Strážnice	} 4 24	} 5 24	6 24	7 24		9 24		11 24		13 24		} 14 24
11	Petrov u Strážnice ⚡	} x 4 29	} x 5 29	6 29	7 29		9 29		11 29		13 29		} 14 29
14	Sudoměřice nad Moravou 346	o 4 34	5 34	6 34	7 34		9 34		11 34		13 34		} 14 34
	Sudoměřice nad Moravou 346	} 4 36	} 5 36	6 36	7 36		9 36		11 36		13 36		} 14 36
17	Skalica na Slovensku	o 4 40	5 40	6 40	7 40		9 40		11 40		13 40		} 14 40
	Skalica na Slovensku	} 4 42	} 5 42	6 42	7 42		9 42		11 42		13 42		} 14 42
21	Kátov ⚡	} x 4 50	} x 5 50	6 50	7 50		9 50		11 50		13 50		} 14 50
24	Holíč nad Moravou 114	o 4 55	5 55	6 55	7 55		9 55		11 55		13 55		} 14 55
	Holíč nad Moravou 114	} 5 00	} 6 00	7 00	8 00		10 00		12 00		14 00		} 15 00
28	Hodonín zastávka ⚡	} x 5 06	} x 6 06	7 06	8 06		10 06		12 06		14 06		} 15 06
30	Hodonín 330, 346	16 5 10	16 6 10	7 10	8 10		10 10		12 10		14 10		16 15 10
	Do stanice												

16 nejede 25., 26.XII., 1.I.

16 jede v x, nejede 29.XII. – 2.I.

Zdroj: Autor

Tabulka 6 Návrh jízdního řádu pro úsek Veselí nad Moravou - Hodonín

€ 343 Veselí nad Moravou – Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku – Holíč nad Moravou – Hodonín											
km	Vlak	14115		14117		14119			14121		14123
	Ze stanice										
0	Veselí nad Moravou 340, 344	15 12		19 16 12		17 12			19 12		21 12
2	Veselí nad Moravou – Zarázice ⚡	15 15		} 16 15		17 15			19 15		× 21 15
3	Vnorovy ⚡	15 17		} 16 17		17 17			19 17		× 21 17
7	Strážnice o	15 22		} 16 22		17 22			19 22		21 22
	Strážnice	15 24		} 16 24		17 24			19 24		21 24
11	Petrov u Strážnice ⚡	15 29		} 16 29		17 29			19 29		× 21 29
14	Sudoměřice nad Moravou 346 o	15 34		} 16 34		17 34			19 34		21 34
	Sudoměřice nad Moravou 346	15 36		} 16 36		17 36			19 36		21 36
17	Skalica na Slovensku o	15 40		} 16 40		17 40			19 40		21 40
	Skalica na Slovensku	15 42		} 16 42		17 42			19 42		21 42
21	Kátov ⚡	15 50		} 16 50		17 50			19 50		× 21 50
24	Holíč nad Moravou 114 o	15 55		} 16 55		17 55			19 55		21 55
	Holíč nad Moravou 114	16 00		} 17 00		18 00			20 00		22 00
28	Hodonín zastávka ⚡	16 06		} 17 06		18 06			20 06		× 22 06
30	Hodonín 330, 346	16 10		19 17 10		18 10			20 10		22 10
	Do stanice										

16 nejede 25., 26.XII., 1.I.
19 jede v **×**, nejede 29.XII. – 2.I.

Zdroj: Autor

3.2 Časová poloha vlaků

Odjezd z Hodonína je stanoven na xx:11, přičemž první vlak odjíždí z Hodonína ve 4:11 s příjezdem do Veselí nad Moravou v 5:03. Důvodem stanovení tohoto taktu je návaznost na přípoje ze směru Brno hl. n., Břeclav a Přerov. Takt na této trati je taktéž dvouhodinový, v pracovních dnech v období ranní a odpolední špičky hodinový.

Zastávky Hodonín zastávka, Kátov, Petrov u Hodonín, Vnorovy a Veselí nad Moravou – Zarazice nejsou některými vlaky z důvodu nízké vytíženosti uvedeny pouze jako zastavení nebo požádání. Ve stanici Sudoměřice by byla zajištěna návaznost na vlaky směr Rohatec, které by byly zredukovány do šesti párů denně. Ve stanici Veselí nad Moravou se počítá s návazností na vlaky IDS JMK směr Brno a Uherské Hradiště a samozřejmě také směr Myjava.

Z důvodu dobré návaznosti obou spojení předpokládám, že tyto spoje budou využívat taktéž slovenští žáci a studenti cestující z Myjavy do skalických středních škol, resp. Stredoeurópské vysoké školy a naopak, kteří dosud využívali autobusového spojení Myjava – Skalica přes Sobotište a Radošovce. V rámci integrace obou zón do IDS JMK budou moci využít jízdní doklady platné pro IDS JMK.

Ve směru z Veselí nad Moravou do Hodonína je odjezd stanoven na xx:12, přičemž první vlak odjíždí ve 4:12 a do Hodonína přijíždí 5:10. V Hodoníně jsou následně zajištěny přípoje na spěšné vlaky a rychlíky směr Břeclav a Brno hl. n. s odjezdem z Hodonína v xx:16 (první vlak odjíždí z Hodonína v 5:16).

Z důvodu jednokolejnosti trati je křížování vlaků naplánováno ve stanici Sudoměřice nad Moravou.

3.3 Vozový park pro trať Hodonín – Veselí nad Moravou

Na stávající trati č. 343 v úseku Hodonín – Veselí nad Moravou jsou v provozu motorové jednotky ř. 814 z Provozní jednotky Veselí nad Moravou. Jelikož jsou zde tyto soupravy dislokovány pouze 4, nepostačovaly by plně pokrýt obraty určené pro tuto trať. Proto by zde byla nasazena souprava s motorovým vozem řady 810 a přípojnými vozy Btax. Počet přípojných vozů by se odvíjel podle časové polohy daného vlaku. Dále je navrhováno využití motorových vozů řady 811 Železniční společnosti Slovensko a přípojných vozů Btax. Poměr využití českých a slovenských motorových a přípojných vozů by byl v poměru 7:6.

3.4 Návrh přestupních uzlů s návazností na autobusovou dopravu

Z důvodu redukce vlakových spojů v úseku Sudoměřice nad Moravou – Rohatec by byl vytvořen přestupní uzel v Sudoměřicích nad Moravou u železniční stanice. Byla by tak zajištěna návaznost na autobusové linky Veselí nad Moravou – Strážnice – Sudoměřice – Rohatec – Hodonín. Dosud totiž zde fungovala pouze zastávka v obci Sudoměřice, která byla od žst. vzdálena asi 1 km.

Dále se počítá s využitím přestupního uzlu Strážnice, který již funguje v rámci IDS JMK a samozřejmě také s uzlem Hodonín. Výhledově je také plánováno vytvoření přestupního uzlu Skalica na Slovensku s návazností na autobusové linky směr Mokrý Háj - Radošovce a Vrádiště – Prietržka.

V současnosti jsou již autobusové linky v uvedených směrech již provozovány společností SKAND Skalica, avšak odjíždí od autobusového nádraží ve Skalici, které je od žst. vzdáleno více než 1 km. V případě vytvoření přestupního uzlu Skalica je počítáno s prodloužením linek až k žst. Skalica na Slovensku a vznikne také nutnost přizpůsobení časových poloh současných autobusových linek časovým polohám příjezdů a odjezdů vlaků z žst. Skalica na Slovensku.

3.5 Financování

Financování železniční dopravy by se uskutečňovalo taktéž jako v předchozím případě prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty. Objednavatelem železniční dopravy by zde byl Jihomoravský a Trnavský samosprávný kraj, jehož je okres Skalica součástí. V současnosti probíhá financování regionální železniční dopravy na Slovensku prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty, kdy si příslušný kraj objednává železniční dopravu u ZSSK. ZSSK následně kraji vyčíslí ztrátu z provozování objednaných spojů, které jí kraj poté uhradí.

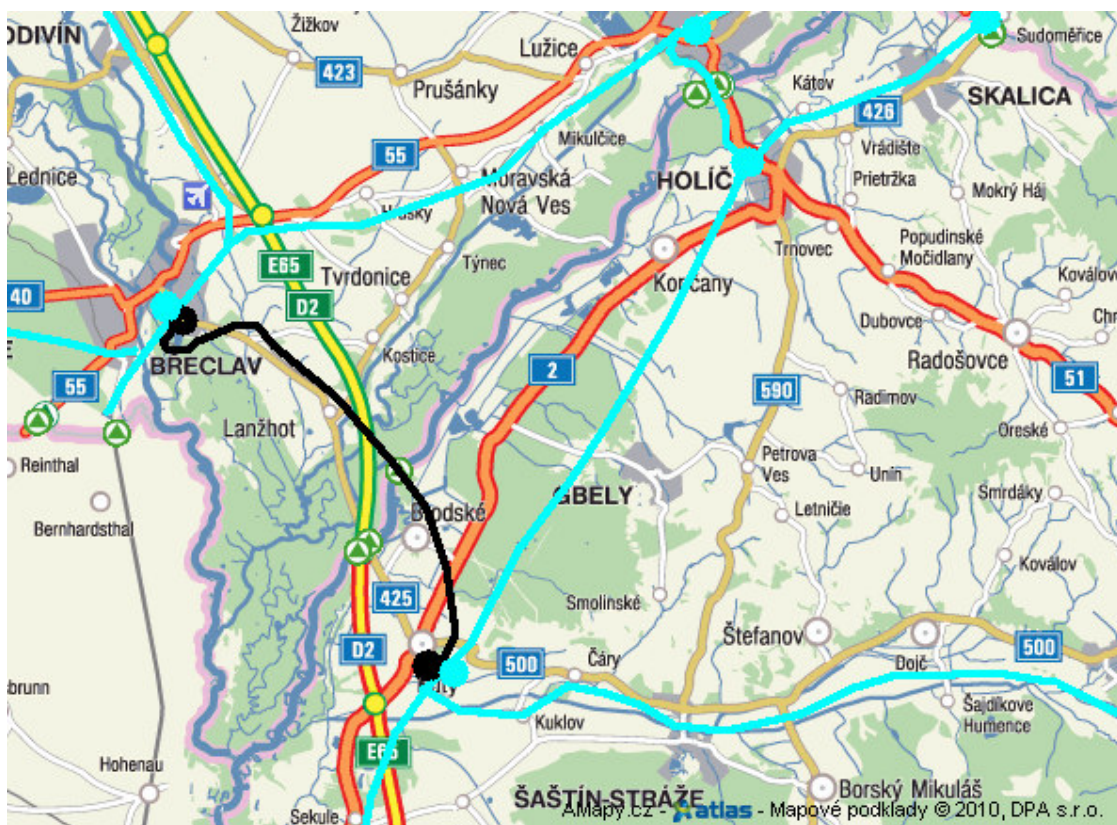
Jihomoravský kraj by financoval provoz úseku Veselí nad Moravou – Sudoměřice nad Moravou a Hodonín zastávka – Hodonín. Trnavský samosprávný kraj by si objednával spoje v úseku Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku – Holíč nad Moravou – Hodonín zastávka.

3.6 Tarif

Stejně jako v případě rozšíření IDS JMK do myjavského a senického okresu je zónové uspořádání linek sestaveno tak, že s oblastí, do které by měl být Integrovaný dopravní systém

4 INTEGRACE PŘÍHRANIČNÍCH OBCÍ V OKRESECH SKALICA A SENICA SOUSEDÍCÍCH S OKRESEM BŘECLAV

V této kapitole bude navržena možnost rozvoje železniční dopravy v příhraničních oblastech okresů Břeclav, Skalica a Senica prostřednictvím zařazení žst. Brodské a Kúty do IDS JMK. Dotčená železniční trať č. 250 je znázorněna na obr. č. 11.



Obrázek 11 Znárodnění dotčených železničních tratí č. 250 a 120 Břeclav - Kúty (černě)
a návazných železničních tratí včetně přestupních uzlů (modře)

Zdroj: AMapy.cz (úprava: Autor)

V úseku Břeclav – Kúty jsou v současnosti provozovány osobní vlaky ve zhruba dvouhodinovém taktovém intervalu s odjezdem z Břeclavi v xx:35, resp. z Kútů v xx:12. Vedle toho je v tomto úseku vedeno několik párů rychlíků Břeclav – Bratislava, které stejně jako osobní vlaky zastavují ve všech zastávkách - Lanžhot, Brodské (okr. Skalica) a Kúty (okr. Senica). Tyto spoje jsou obsluhovány zpravidla soupravou ve složení hnací vůz řady 363

a přípojné vozy Bdt, resp. elektrická jednotka řady 560 Železniční společnosti Slovensko. V brzkých ranních a pozdních večerních hodinách je zde pak veden motorový vůz řady 810.

Tato frekvence i kapacita spojů plně postačuje stávajícímu vytížení, a proto zde nenavrhují žádné změny ve vedení ani časové poloze spojů. V mém návrhu je však počítáno s vytvořením nové zóny č. 586, která by přímo sousedila se zónou č. 585 IDS JMK. Do této nově vytvořené zóny by byly zařazeny také obce Brodské a Kúty ležící v okresech Skalica, resp. Senica. Výhledově je plánována také integrace trati č. 114 v úseku Kúty – Holíč nad Moravou, nicméně frekvence cestujících a celková vytíženost na této trati není taková, aby se tato trať stala z hlediska integrace dopravní prioritou.

4.1 Financování

Financování železniční dopravy by se uskutečňovalo stejně jako v předchozích případech prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty. Objednavatelem železniční dopravy by zde byl Jihomoravský a Trnavský samosprávný kraj, jehož jsou okresy Skalica a Senica součástí.

Jihomoravský kraj by financoval provoz úseku Břeclav - Lanžhot. Trnavský samosprávný kraj by si objednával spoje v úseku Lanžhot – Brodské – Kúty.

4.2 Tarif

V nově vzniklé zóně č. 586 by platil tarif IDS JMK. Stávající rozdělení zón v dotčené části Jihomoravského kraje je znázorněno na obr. č. 12.

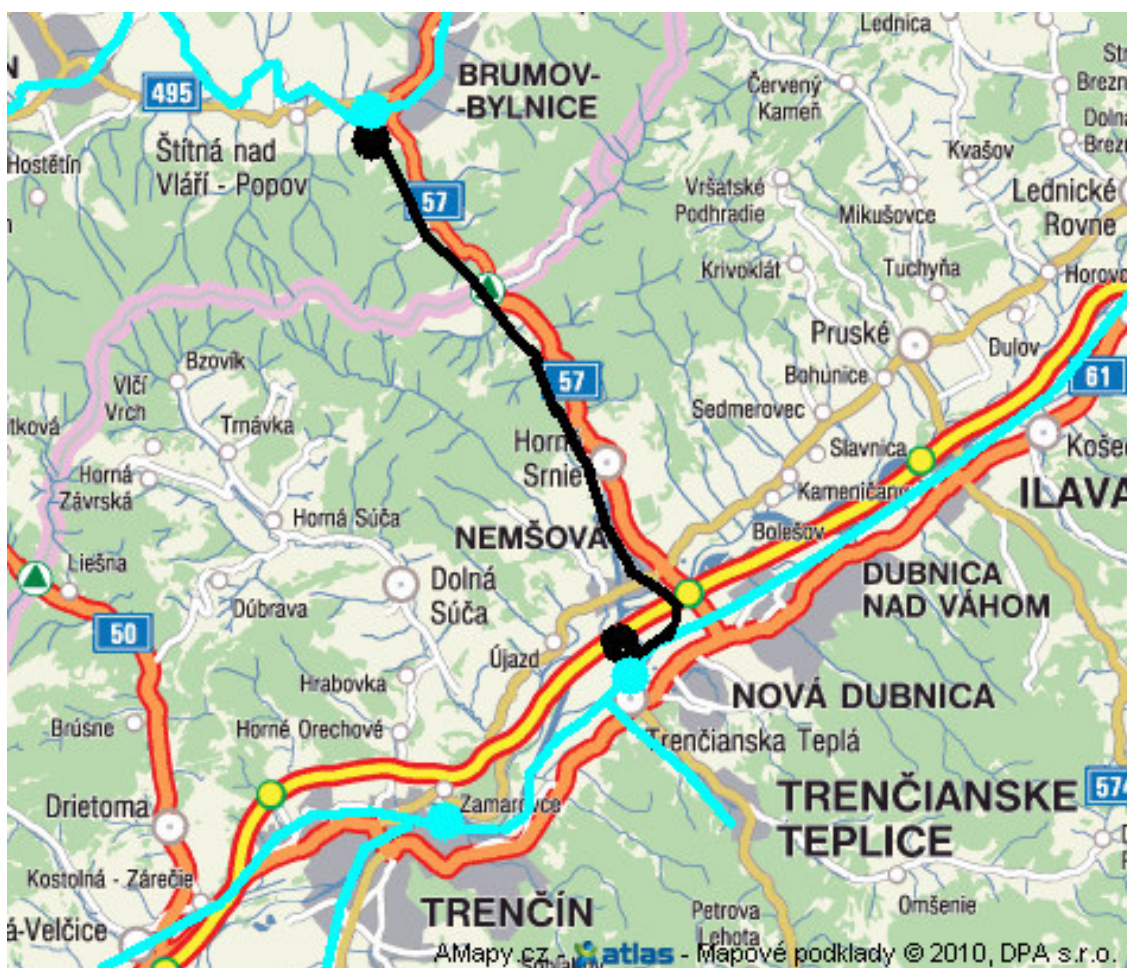


Obrázek 12 Stávající rozdělení zón v jižním cípu Jihomoravského kraje přímo sousedící s okresem Skalica a Senica včetně návrhu nové zóny č. 586

Zdroj: Kordis JMK, s. r. o.

5 NÁVRH ROZVOJE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V PŘÍHRANIČNÍCH OBLASTECH OKRESŮ ZLÍN A TRENČÍN

V této kapitole bude navržena možnost rozvoje železniční dopravy v příhraničním regionu na pomezí okresů Zlín a Trenčín prostřednictvím prodloužení stávajícího spojení z České republiky až na Slovensko do žst. Trenčianska Teplá, resp. Trenčín. Dotčená železniční trať je znázorněna na obr. č. 13, návrh jízdního řádu je uveden v tab. 7.



Obrázek 13 Znáznornění dotčených tratí č. 341 a 121 Bylnice – Vlárský průmysk – Trenčianska Teplá (černě) včetně návazných železničních tratí a přestupních uzlů

Zdroj: AMapy.cz (úprava: Autor)

Důvod pro zvýšení frekvence spojů mezi okresy Zlín a Trenčín je do jisté míry odlišný od důvodů v předcházejících návrzích. Na mapě znázorněná trať Bylnice – Vlárský průsmyk – Trenčianska Teplá sice spadá mezi tratě, které jsou využívány k dojíždění do škol, do zaměstnání apod., avšak toto je využíváno zejména na slovenském úseku tratě Horné Srnie – Trenčianska Teplá. Pomineme-li příbuzenské vazby na obou stranách hranic a možnost využití vlaků turisty v průběhu sezóny, hlavním důvodem pro navrhované změny je zlepšení návaznosti na obou stranách hranic. Stanice Bylnice má relativně dobré spojení ve směru Bojkovice – Uherský Brod – Kunovice/Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno. Na slovenské straně je to potom hlavní trať Bratislava – Trenčín – Žilina – Košice procházející přes žst. Trenčianska Teplá, ve které staví všechny rychlíky jedoucí v dvouhodinovém taktovém intervalu.

Vzdálenost mezi stanicemi Bylnice a Trenčianská Teplá je 19 km. Ačkoliv jsou obě zmíněné stanice z obou směrů obsluhovány dostatečně, resp. v současnosti jsou vlaky ze slovenské strany často vedeny do žst. Horné Srnie a z české strany do žst. Vlárský průsmyk, přímé spojení mezi dotčenými stanicemi je naprosto nevyhovující. Zavedení v minulosti jezdících rychlíků Brno – Trenčianska Teplá se jeví jako nereálné, nicméně zlepšení spojení těchto dvou stanic prostřednictvím osobních vlaků a prodloužení jednoho páru spěšných vlaků by umožnilo cestovat lidem ze Zlínského, resp. části Jihomoravského kraje na Slovensko, kdy tato možností redukcí přeshraničního spojení v posledních letech prakticky zanikla.

Stávající JŘ pro tuto trať je uveden v příloze D.

5.1 Návrh jízdního řádu pro trať Bylnice – Vlárský průsmyk – Trenčianska Teplá

V JŘ 2010/2011 leží úsek z Bylnice do Vlárského průsmyku na trati č. 341 (Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk) a 123 (Trenčianska Teplá – Horné Srnie – Vlárský průsmyk) uvedené v JŘ ŽSR. V navrhovaném jízdním řádu by stávající vlaky končící ve stanici Vlárský průsmyk pokračovaly až do stanice Trenčianska Teplá a navíc by bylo zavedeno několik vlaků v úseku Bylnice – Trenčianska Teplá. V obou případech je počítáno s návazností v žst. Trenčianská Teplá na vlaky směr Žilina, Košice a Trenčín, Trnava.

Tabulka 7 Návrh jízdního řádu pro úsek Bylnice – Trenčianska Teplá a zpět

↻ 845 Bylnice – Vlárský průsmyk – Trenčianska Teplá													
km	Vlak	4363	23205	4305		3853		4373		4313		4315	Sp 1733
	Ze stanice	Bojkovice	Valašské Klobouky	Veselí n. Moravou						Kunovice		St. Město u Uh. Hr.	Brno hl.n.
0	Bylnice 341, 283	01 19 4 45	19 5 45	7 45		10 00		26 13 55		16 00		18 00	60 20 45
3	Svatý Štěpán ⚡	}x 4 49	}x 5 49	7 49		10 04		} 13 59		16 04		18 04	} 20 49
5	Vlárský průsmyk	01 o } 4 54	} 5 54	7 54		10 09		} 14 09		16 09		18 09	} 20 54
	Vlárský průsmyk		} 4 57	} 5 57	7 57	10 12		} 14 07		16 12		18 12	} 21 57
11	Horně Srnie		} 5 04	} 6 04	8 04	10 19		} 14 14		16 19		18 19	} 21 04
15	Nemšová	o } 5 09	} 6 09	8 09		10 24		} 14 19		16 24		18 24	} 21 09
	Nemšová		} 5 10	} 6 10	8 10	10 25		} 14 20		16 25		18 25	} 21 10
19	Trenčianska Teplá 120	o 19 5 15	19 6 15	8 15		10 30		26 14 25		16 30		18 30	60 21 15
	Do stanice		Trenčín					Trenčín		Trenčín			

↻ 845 Trenčianska Teplá – Vlárský průsmyk – Bylnice													
km	Vlak	Sp 1722	4364	23206	4306		3854		4372		4314		4316
	Ze stanice			Trenčín					Trenčín		Trenčín		
0	Trenčianska Teplá 120	60 4 32	19 5 47	19 6 47	8 47		11 10		26 13 10		17 10		19 10
4	Nemšová	o } 4 37	} 5 52	} 6 52	8 52		11 14		} 13 14		17 14		19 14
	Nemšová		} 4 39	} 5 54	} 6 54	8 54	11 16		} 13 16		17 16		19 16
8	Horně Srnie		} 4 44	} 6 03	} 7 03	9 03	11 21		} 13 21		17 21		19 21
14	Vlárský průsmyk	o } 4 52	} 6 10	} 7 10	9 10		11 28		} 13 28		17 28		19 28
	Vlárský průsmyk	01 } 4 54	} 6 11	} 7 11	9 11		11 35		} 13 35		17 35		19 35
16	Svatý Štěpán ⚡	} 4 56	}x 6 17	}x 7 17	9 17		11 41		} 13 41		17 41		19 41
19	Bylnice 341, 283	01 o 60 5 00	19 6 21	19 7 21	9 21		11 45		26 13 45		17 45		19 45
	Do stanice	Brno hl.n.	Valašské Klobouky	St. Město u Uh. Hr.	St. Město u Uh. Hr.					Kunovice			Veselí n. Moravou

19 nejede 25., 26.XII., 1.I.
 19 jede v x, nejede 29.XII. – 2.I.
 26 jede v @, †, nejede 25., 26.XII.
 60 nejede 24., 25., 31.XII., 1.I.
 60 1727 / 4313 Brno hl. n. – Trenčín v @
 60 4314 / 1736 Trenčín – Brno hl. n. v †
 01 viz trať 341

Zdroj: Autor

5.2 Časová poloha vlaků

Na rozdíl od návrhů pro tratě Veselí nad Moravou – Vrbovce – Myjava, Veselí nad Moravou – Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku – Holíč nad Moravou – Hodonín a Břeclav – Kúty, kde je zaveden integrovaný taktový jízdní řád, nelze podobný model jednoznačně aplikovat na trať Bylnice – Vlárský průsmyk – Trenčianska Teplá. Hlavním důvodem je stávající absence přípojů pro cestující ve směru Trenčianska Teplá resp. z Trenčianske Teplé dále na Moravu. Časová poloha stávajících spojů ve směru do ČR nenese ve většině případů charakter taktového jízdního řádu. Z tohoto důvodu je navržená časová poloha vlaků v úseku Bylnice – Trenčianska Teplá přizpůsobena stávajícímu JŘ.

V ranních hodinách je odjezd ze stanice Bylnice stanoven na xx:45, přičemž první ranní vlak s odjezdem ve 4:45 by byl pokračováním osobního vlaku ze stanice Bojkovice. Spolu s dalšími ranními vlaky směr Trenčianska Teplá, kde je zajištěna návaznost na osobní vlaky směr Trenčín, resp. prodloužení vlaku s odjezdem z Bylnice v 5:45 až do Trenčína. Tyto ranní vlaky by sloužily k návozu pracovníků do cementárny v Horném Srní a velkých firem v okolí Trenčína. Z Horného Srní by pak byly využívány také slovenskými žáky a studenty cestujícími do středních a vysokých škol v Trenčíně.

V průběhu dne by došlo k zavedení dalších tří párů spojů s odjezdem z Bylnice v xx:00, které by fungovaly jako prodloužení, resp. přípoj stávajících spojů ze směru Staré Město u Uherského Hradiště do Trenčianské Teplé. Ve večerních hodinách je navrženo prodloužení stávajícího spěšného vlaku č. 1733 z Brna, který by neskončil svou jízdu ve stanici Bylnice, jako tomu je dosud, ale pokračoval by až do žst. Trenčianska Teplá, kde by byl odstaven a další den ráno by se následně vracel zpět. Osobní vlak č. 4313 s odjezdem z Bylnice v 16:00 by v pátek vezl přímé vozy z Brna, které by sloužily k přepravě studentů vracějících se z brněnských vysokých škol do Trenčína. Tyto vozy by v Trenčíně zůstaly odstaveny až do neděle, kdy by byly využity ke stejnému účelu, avšak v opačném směru.

Ve směru z Trenčianské Teplé by byly ranní spoje, kromě spěšného vlaku s odjezdem ve 4:32 byly vedeny v časové poloze s odjezdem v xx:47 z Trenčianské Teplé. Tyto spoje by byly využity jak pro pracovníky cestující do cementárny v Horném Srní, tak i do dřevařského závodu ve Valašských Kloboukách. V průběhu dne a večer jsou odjezdy vlaků z Trenčianské Teplé navrhovány s odjezdem v xx:10.

Z důvodu nízké vytiženosti zastávky Svatý Štěpán by tato zastávka byla v případě ranních vlaků obsluhována jen na znamení.

U všech vlaků do/z Trenčianské Teplé je zajištěn přípoj na rychlíky ze směru Košice a Žilina, resp. v opačném směru do Žiliny a do Košic.

Z důvodu jednokolejnosti tratě je křižování navrženo v žst. Horné Srnie, v případě ranního vlaku z Bylnice a spěšného vlaku z Trenčianské Teplé by ke křižování došlo ve stanici Vlárský průsmyk.

5.3 Vozový park pro trať Bylnice – Trenčianska Teplá

Pro úsek Bylnice – Trenčianska Teplá navrhuji využít vozový park určený k provozu na trati Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice, který tvoří převážně motorové vozy řady 810 + přípojné vozy Btax provozní jednotky Veselí nad Moravou, případně motorové jednotky řady 814 DKV Valašské Meziříčí. Osobní vlak s odjezdem z Trenčianské Teplé ve 13:10 by byl obsluhován motorovým vozem řady 811 a přípojným vozem Btax Železniční společnosti Slovensko. Osobní vlak s odjezdem z Bylnice v 16:00 by byl v pátek obsluhován hnacím vozem ř. 754 a čtyřmi přípojnými vozy ř. Bdmtee, které by zůstaly v Trenčíně odstaveny až do neděle, kdy by se vracely na odpoledním osobním vlaku sloužícím k návozu studentů do brněnských vysokých škol.

Večerní a ranní spěšný vlak do/z Trenčianské Teplé by pak byl obsluhován hnacím vozem ř. 754 a pěti přípojnými vozy Bdmtee.

5.4 Návrh přestupních uzlů s návazností na autobusovou dopravu

V současnosti existuje návaznost na autobusovou dopravu v Bylnici ve směru Valašské Klobouky a do přilehlých obcí. Tato návaznost však v současnosti není koordinovaná s příjezdy a odjezdy vlaků. Výhledově je navrhována lepší koordinace návazných autobusových linek s železniční dopravou ve stanici Bylnice s návaznými linkami směr Brumov, Valašské Klobouky, Slavičín a na slovenské straně vytvoření přestupního uzlu v Nemšové s návaznými autobusovými linkami směr Lednické Rovne, Ilava, Dubnica nad Váhom, Skalka nad Váhom.

5.5 Financování

Financování železniční dopravy by se uskutečňovalo prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty. Objednavatelem železniční dopravy by zde byl Zlínský kraj a Trenčianský samosprávný kraj, do kterého trať č. 123 spadá.

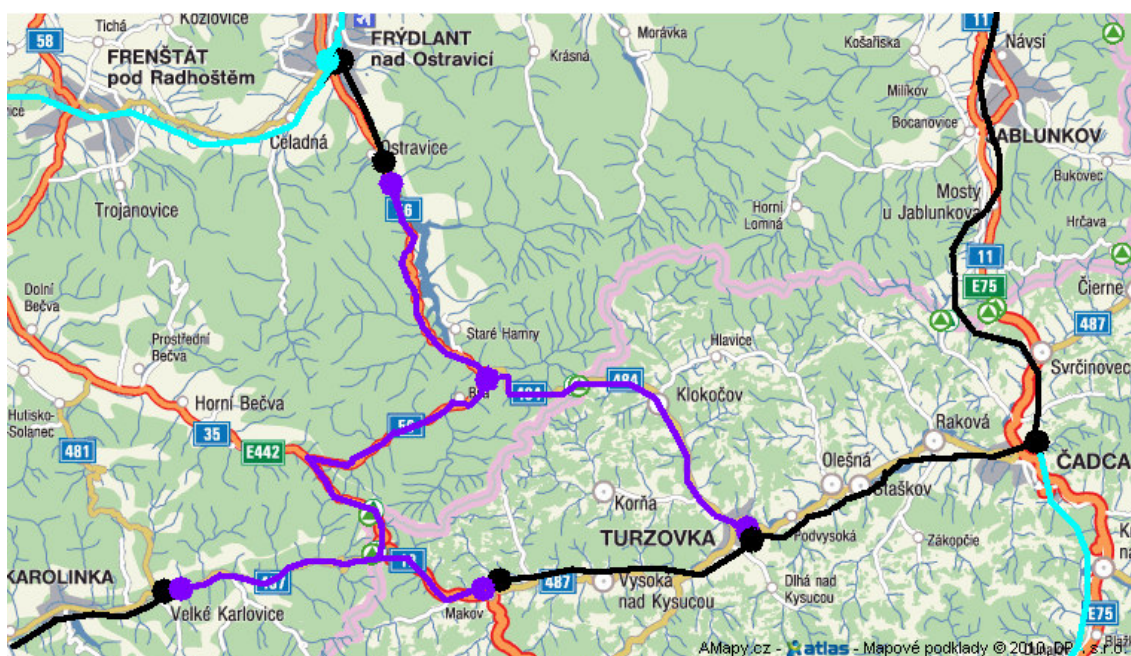
Zlínský kraj by financoval provoz úseku Bylnice – Vlárský průsmyk, Trenčianský samosprávný kraj by se pak podílel na objednání spojů v úseku Vlárský průsmyk – Nemšová – Trenčianská Teplá.

5.6 Tarif

Z důvodu neexistence IDS by byl využit pouze tarif ČD a ZSSK. Cestující z ČR na Slovensko a naopak by pak mohli využít tarifu malého pohraničního styku (MPS). Tarif MPS mezi ČR a Slovenskem funguje v současnosti na základě dohody mezi ČD a ZSSK v příhraničních oblastech do maximální vzdálenosti 40 km od česko-slovenské státní hranice. Jízdenky jsou vydávány pouze v železničních stanicích ležících v daném území a vlakovými četami v příslušných vlacích. Tarif nezahrnuje žádné slevové programy, pouze zlevněné jízdné pro děti a důchodce.

6 NÁVRH ROZVOJE OSOBNÍ DOPRAVY V PŘÍHRANIČNÍCH OBLASTECH OKRESŮ FRÝDEK-MÍSTEK, VSETÍN, KARVINÁ A ČADCA

V této kapitole budou navrženy možnosti rozvoje železniční dopravy v příhraničních oblastech okresů Frýdek-Místek, Vsetín, Karviná a Čadca. Dotčené železniční tratě jsou znázorněny na obr. č. 14.



Obrázek 14 Znárodnění dotčených železničních tratí č. 324 Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice, 282 Vsetín – Velké Karlovice (část) a 320, resp. 127 Žilina – Čadca – Mosty u Jablunkova - Bohumín (černě), návazných železničních tratí (modře) a návazných autobusových linek (fialově) včetně přestupních uzlů

Zdroj: AMapy.cz (úprava: Autor)

Tato lokalita je specifická tím, že železniční tratě vedené ze Vsetína do Velkých Karlovic, z Frýdlantu nad Ostravicí do Ostravice a z Čadce do Makova končí ve svých cílových stanicích a již dále nepokračují. V 70. letech 20. století bylo plánováno propojení těchto tratí, ke kterému však z důvodu nepříznivých geografických podmínek, kdy dotčené tratě leží v pohořích Beskydy a Kysuce, a s tím související značné finanční nákladnosti, nikdy nedošlo. Na zmíněných tratích jsou však provozovány spoje s poměrně vysokou frekvencí jezdících od časných ranních do pozdních večerních hodin. Tyto spoje jsou využívány ať už obyvateli

přilehlých obcí k dojíždění do zaměstnání či studenty středních škol. V hojně míře jsou však vytíženy turisty cestujícími do turistických lokalit na obou stranách hranic, jako např. Ski Centrum Karolínka, Snow Park Velké Karlovice, lyžařské centrum Bílá, golfový areál Ostravice, poutní místo Turzovka-Živčáková nebo lyžařský areál Oščadnica. Dále je to potom nespočet turistických zajímavostí určených k návštěvě především v letní sezóně.

Stávající JŘ pro tratě Vsetín – Velké Karlovice, Čadca – Makov a Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice naleznete v přílohách C, E a F.

V mém návrhu z důvodu postačující frekvence nebudou obsaženy návrhy na změny v železniční dopravě na dotčených tratích. Budou však navrženy návazné autobusové linky spojující Velké Karlovice s Ostravicí a Bílou s Turzovkou. V další části pak bude navrženo rozšíření ODIS do navrhovaných lokalit.

6.1 Návrh přestupních uzlů s návazností na autobusovou dopravu

Do koncepce dopravních uzlů na slovenské straně hranice je navrhováno vytvoření přestupní uzel v železničních stanicích Velké Karlovice, Ostravice a Turzovka. Dále navrhuji vytvořit přestupní uzel Bílá, který by sloužil pouze k přestupům v rámci autobusových linek.

Autobusy z Velkých Karlovic do Ostravice by odjížděly každou druhou hodinu tak, aby byla zajištěna návaznost na vlaky osobní dopravy ze směru Vsetín. Linka č. 331 by byla vedena, že by po napojení se na silnici E442 zajížděla do 5 km vzdáleného Makova, kde by obsloužila jak místní lyžařské středisko, tak by zde byla zajištěna návaznost na vlakové spoje směr Turzovka – Čadca. Z Makova by se pak vrátila zpět a po překročení státní hranice pokračovala po silnici I. třídy č. 56 do obce Bílá a dále do Ostravice tak, aby zde byl vytvořen přípoj na osobní vlak do Frýdlantu nad Ostravicí.

V opačném směru by jezdila autobusová linka v obdobném vedení a frekvenci vždy tak, aby byla zajištěna návaznost na vlakové spoje v příslušných uzlech.

Ve směru z Bílé by byla vytvořena návazná autobusová linka č. 332 po silnici II. třídy č. 484 přes Klokočov do Turzovky, kde by byla taktéž zajištěna návaznost na vlakové spoje směr Makov a Čadca.

6.2 Financování

Financování železniční dopravy probíhá na obou stranách hranic prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty. Objednavatelem železniční dopravy je zde Zlínský, resp. Moravskoslezský kraj a Žilinský samosprávný kraj. Financování návazných linek autobusové dopravy by se uskutečňovalo taktéž prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty, kdy zde vzniká potřeba dohodnout se mezi zúčastněnými kraji o výši spoluúčasti na konkrétní linky.

6.3 Tarif

Stávající zónové uspořádání linek je sestaveno tak, že s oblastí, do které by měl být Ostravský integrovaný dopravní systém (ODIS) rozšiřován, přímo sousedí zóna č. 46, do které spadá obec železniční trať Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.

Z důvodu značného rozsahu nově rozšířeného IDS by byla nová oblast rozšířena do zón 47, který by zahrnovala obec Staré Hamry a obec Bílá, ve které by byl vytvořen přestupní uzel, zóny 48 zahrnující rekreační středisko Bumbálka, 49, do které by spadala obec Makov a 50 s přestupním uzlem Velké Karlovice.

Návazná autobusová linka č. 332 do Turzovky by spadala do zóny 81 zahrnující obec Klokočov na slovenské straně hranic a zóny 82 s přestupním uzlem v Turzovce.

Z důvodu neexistence integrovaného dopravního systému v posuzované části Zlínského kraje by přestupní uzel Velké Karlovice byl poslední stanicí zařazenou do ODIS. Trať z Velkých Karlovic do Vsetína by již integrována nebyla. Stejně tak by prozatím nebyla integrována železniční trať z Makova přes Turzovku do Čadce.

6.4 Návrh rozšíření ODIS do Čadce

Do ODIS je zahrnuta taktéž trať č. 321 Bohumín – Karviná – Český Těšín – Jablunkov – Mosty u Jablunkova znázorněná na mapce na obr. č. 14. Stávající zónové uspořádání spojů je sestaveno tak, že s oblasti v okolí města Čadca, do které by měl být Ostravský integrovaný dopravní systém (ODIS) rozšiřován, přímo sousedí zóna č. 65, do které spadá úsek železniční tratě Bocanovice – Mosty u Jablunkova – Mosty u Jablunkova zastávka.

Z důvodu zajištění převážné většiny osobních vlaků až do Čadce navrhuji vznik nové zóny č. 68, která by zahrnovala právě zmíněný úsek železniční tratě na slovenském území zahrnující zastávku Svrčinovec zastávka a Čadca.

7 ZHODNOCENÍ EKONOMICKÉ A PRÁVNÍ STRÁNKY NAVRHOVANÝCH MOŽNOSTÍ

V této kapitole budou zhodnoceny navrhované úpravy z oblasti financování a možné kolize s příslušnými předpisy obou zemí.

7.1 Finanční aspekt

Stávající financování železniční dopravy probíhá v obou státech formou úhrady prokazatelné ztráty. Objednavatelem železniční dopravy je příslušný kraj, kterému provozovatel drážní dopravy vyčíslí předpokládanou ztrátu způsobenou provozováním objednaných spojů.

V případě navrhovaných změn by v některých úsecích došlo k nárůstu vlakové dopravy oproti současnému stavu, viz tab. č. 8.

Tabulka 8 Změny v objemu zavedených spojů

Číslo tratě	Úsek	Změna objemu zavedených spojů
343	Hodonín – Veselí nad Moravou	pokles o 20 %
344	Veselí nad Moravou – Myjava	nárůst o 70 % (v úseku Vrbovce-Myjava)
845	Bylnice – Trenčianska Teplá	nárůst o 40 % (v úseku Vlárský průmysk – Trenčianska Teplá)
250	Břeclav - Kúty	ponechán současný stav
324	Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice	ponechán současný stav
320	Mosty u Jablunkova - Čadca	ponechán současný stav
282	Vsetín – Velké Karlovice	ponechán současný stav

Zdroj: Autor

7.1.1 Spoje v relacích Jihomoravský kraj – Trnavský samosprávný kraj

V úseku Hodonín – Veselí nad Moravou by došlo ke zrušení několika spojů v ranních hodinách, které dle informací od KORDIS JMK nejsou dostatečně využívány. Specifickou

situací je zde vedení osobních vlaků přes slovenské území (úsek Skalica na Slovensku státní hranice – Holíč nad Moravou – Hodonín státní hranice). Tento úsek by byl financován z prostředků Trnavského samosprávného kraje jako objednavatele železniční dopravy. Jak již bylo zmíněno v kapitole 3, rozdělení poměru železničních vozidel jezdících v daném úseku by byl 7:6 ve prospěch české strany. Zbýlých šest párů spojů obsluhovaných ZSSK by bylo v úseku Skalica na Slovensku státní hranice – Veselí nad Moravou a Hodonín státní hranice – Hodonín financováno Jihomoravským krajem jako objednavatelem dopravy v daném úseku.

Úsek Veselí nad Moravou – Myjava by byl bez výjimky obsluhován motorovými jednotkami ve vlastnictví ČD, a. s. Financování železniční dopravy v úseku Vrbovce – Myjava, kde je výrazný patrný výrazný nárůst objemu (viz. tab. č. 8) a který by taktéž byl obsluhován českými motorovými jednotkami, by probíhalo z prostředku Trenčianského samosprávného kraje. Je otázkou, zda-li by Trenčianský samosprávný kraj měl zájem na provozování výrazně většího množství spojů oproti současnému stavu. Na základě skutečností uvedených v kapitole č. 2 a faktu, že z okresu Myjava dojíždí za prací či studiem do České republiky denně více než 500 lidí, by tyto skutečnosti mohly být dostatečným argumentem pro slovenskou stranu, aby zavedení počtu spojů v navrhovaném rozsahu zvážila a byla ochotna podílet se na jejím financování. Stejný aspekt je i v případě úseku Veselí nad Moravou – Hodonín. Zde je však nutno podotknout, že Jihomoravský kraj si musí dostatečně zvážit možnost radikálního omezení železniční dopravy v úseku Sudoměřice nad Moravou – Rohatec v případě odklonu železniční dopravy přes Slovensko a nahrazení vlakových spojů v daném úseku autobusovými linkami. Pro Jihomoravský kraj by tato skutečnost měla pozitivní efekt v podobě ušetřených prostředků za provozování drážní dopravy v úseku Sudoměřice nad Moravou – Rohatec – Hodonín. Spoje v úseku Skalica na Slovensku – Holíč nad Moravou jsou provozovány ve srovnatelném objemu jako dosud, tudíž pro Trnavský samosprávný kraj by se změnil jen objem vynaložených prostředků na provozování železniční dopravy v úseku Skalica na Slovensku státní hranice – Skalica a Holíč nad Moravou – Hodonín státní hranice. Argument v podobě stávajícího počtu cestujících uvedený v kapitole 3 považuji pro zavedení železniční dopravy v daných úsecích za dostatečný.

Rozšíření železniční dopravy v úseku Břeclav – Kúty není navrhováno z důvodu postačujícího objemu současné železniční dopravy včetně dálkové železniční dopravy. Objem finančních prostředků vynakládaných oběma kraji na tento úsek by zůstal neměnný.

7.1.2 Spoje v relacích Zlínský kraj – Trenčianský samosprávný kraj

Stěžejní bod v zintenzivnění železniční dopravy v úseku Bylnice – Trenčianská Teplá by spočíval v zavedení vyššího počtu spojů v úseku Vlárský průsmyk – Horné Srnie. Jak již bylo zmíněno v kapitole č. 5, stávající dopravní obslužnost stanic Vlárský průsmyk a Horné Srnie z příslušných stran hranice je vyhovující. Problémem je pouze spojení mezi zmíněnými stanicemi samotnými, jejich vzájemná vzdálenost je 6 km.

Závisí tedy na vzájemné dohodě dotčených krajů na způsobu spolufinancování. Jelikož stanice Vlárský průsmyk leží jen několik set metrů od státní hranice a větší zájem zejména v podobě dojíždění lidí za zaměstnáním a studiem je spíše ve směru ze Slovenska do České republiky, předpokládá se tedy v úseku Vlárský průsmyk – Trenčianska Teplá financování ze strany Trenčianského samosprávného kraje. Pár spojů obsluhovaný motorovými vozy ZSSK by pak byl hrazen na českém území v úseku Vlárský průsmyk – Bylnice ze zdrojů Zlínského kraje.

7.1.3 Spoje v Moravskoslezském/Zlínském kraj – Žilinský samosprávný kraj

Provozování osobní dopravy v úsecích Vsetín – Velké Karlovice, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice, Mosty u Jablunkova – Čadca a Čadca – Makov by zůstaly zachovány ve stávajícím rozsahu. Navrhovanou změnou je pouze zavedení autobusových linek v úsecích Velké Karlovice – Makov – Ostravice a Bílá – Turzovka. Financování provozu těchto linek závisí na dohodě dotčených krajů o spolufinancování.

7.2 Problematika zavádění IDS

V některých z návrhů je počítáno se zařazením vybraných úseků do IDS. Důvodem je především spádovost slovenských regionů zejména ve směru do České republiky a také zjednodušení odbavení cestujících. Problémem je neexistence IDS v dotčených regionech na Slovensku, proto jsou v návrzích obsaženy možnosti integrace v rámci českých IDS (IDS JMK, ODIS). Integrace spočívá ve vytvoření nové zóny (zón) zařazené do příslušného IDS. Koordinátorem dopravy na území Slovenské republiky by byl koordinátor příslušného (českého) IDS, který by však své kroky musel konzultovat s příslušným slovenským samosprávným krajem.

Výhledově je však počítáno i se zavedením IDS do zmíněných regionů na slovenské straně hranice. V tomto případě by v úvahu přicházelo překrytí jednotlivých zón v blízkosti

státní hranice tak, že by příslušné zóny v ČR spadaly také pod slovenský IDS a slovenské zóny pod český IDS. Vzhledem k dostupným informacím se však jeví možnost zavedení IDS v příhraničních oblastech Slovenské republiky jako velmi vzdálená. (7)

7.3 Právní aspekt

Navrhované změny nejsou v rozporu se zákonnými normami obou zemí. V ČR platný zákon o drahách č. 266/1994 Sb. ani na Slovensku platný Zákon o doprave na dráhach 514/2009 Zb. nejsou v konfliktu s navrhovanými změnami jízdních řádů. Jediným problémem, který zde vzniká, je v případě úseku Veselí nad Moravou – Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku – Holíč nad Moravou – Hodonín vedení přímých linek s počáteční a cílovou stanicí v České republice přes Slovensko. V tomto případě se nejedná o peážní dopravu, jelikož je umožněn nástup a výstup cestujících v tranzitní zemi (na Slovensku). Tato záležitost je v kompetenci dohody obou železničních správ, ale v prvé řadě podléhá koordinaci v rámci obou krajů. V případě rozšíření IDS do slovenských příhraničních oblastí (IDS JMK, ODIS) pak bude nutná úprava smluvních přepravních podmínek IDS. V tomto případě je možné vycházet z příkladu IDS JMK, kde podobná úprava je již v omezené míře realizována.

ZÁVĚR

Vedle výstavby mezinárodních železničních koridorů jako prostředku rozvoje dopravní cesty je nutné sledovat také potřeby rozvoje regionální dopravy příhraničních oblastech České republiky. Regionální doprava v příhraničí není nijak méně významná oproti dopravě dálkové a mezinárodní.

Rozvojem IDS JMK a ODIS byla učiněna organizační opatření ve prospěch posílení významu železnice v té míře, v jaké to umožňuje stav železniční infrastruktury. Dalšímu rozvoji železniční dopravy v příslušných krajích však brání jak nedostatky ve stavu dopravní cesty, tak především neochota ze strany organizátorů vlakové dopravy v příslušných krajích na území Slovenské republiky.

Návrhem rozvoje osobní dopravy v česko-slovenském příhraničí jako součást IDS Jihomoravského v okresech Senica, Skalica a Myjava včetně vytvoření sítě návazných autobusových linek v okrese Myjava bylo navrženo řešení současného nevyhovujícího stavu železniční dopravy v tomto regionu. Současně by byl posílen význam IDS JMK nejen jako nejpropracovanějšího systému v rámci ČR ale také dopravního systému, který by svým rozšířením získal mezinárodní přesah.

V případě zapojení myjavského okresu do IDS Jihomoravského kraje dojde k přímému propojení okresů Hodonín a Myjava, které spolu co by okresy sousední dosud neměly odpovídající spojení. Vznikne tak alternativa k individuální automobilové dopravě, která je vzhledem ke stávající situaci využívána k dojíždění do zaměstnání či cestám za turistikou. Návazné autobusové linky pak řeší dopravní obslužnost obcí, které nejsou obslouženy páteří železniční linkou.

V případě zavedení IDS i ze strany Trnavského a Trenčianského samosprávného kraje v dotčeném příhraničním regionu by pak mohlo dojít k vzájemnému překrytí zón v blízkosti státní hranice či celkového propojení obou systémů.

Stejně tak rozvoj dopravy v příhraničních oblastech okresů Vsetín, Frýdek Místek, Karviná a Čadca formou propojení železničních tratí končících ve stanicích Ostravice, Velké Karlovice a Makov prostřednictvím autobusových linek vytvoří dopravní systém využitelný zejména turisty cestujícími do lyžařských středisek a turistických oblastí v pohoří Beskydy a Kysuce.

Na slovenské straně hranice vzhledem k vedení železniční tratě Čadca – Makov a husté síti autobusových linek v okresech Čadca a Žilina by v budoucnu přicházela do úvahy

integrace v rámci žilinského IDS a možnost vzájemného propojení obou systémů, jak na české, tak i slovenské straně hranice.

Konečně potom návrh rozvoje železniční dopravy v úseku Bylnice – Trenčianska Teplá napomůže propojení železničních systémů na obou stranách hranice, které bylo v posledních několika letech naprosto nevyhovující pro většinu obyvatel na obou stranách hranic.

Celková koncepce rozvoje železniční dopravy v česko-slovenském příhraničí by však mohla mít daleko širší rozsah a neomezovala se pouze na úseky v bezprostřední blízkosti státní hranice. S tím však souvisí přístup příslušných orgánů zejména na slovenské straně hranic, jejichž priority rozvoje dopravy jsou nastaveny jiným směrem, než je poslední trend v České republice. V případě, že by se slovenská strana rozhodla vytvořit svůj vlastní integrovaný systém v okresech sousedících se státní hranicí, byla by nastavena možnost vytvoření ucelenější koncepce přeshraniční dopravy tak, aby co nejvíce korespondovala s požadavky a potřebami obyvatel žijících na obou stranách hranic České a Slovenské republiky.

SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Železnice v rámci IDS JMK. Brno: Kordis JMK, s.r.o., 2006. 76 s.
- (2) Strategie rozvoje Jihomoravského kraje. Program rozvoje Jihomoravského kraje. Interní materiály odboru dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje. 2006, s. 89.
- (3) KODIS - koordinátor ODIS [online]. 2011 [cit. 2011-04-30]. Informace o IDS ODIS. Dostupné z WWW: <<http://www.kodis.cz/odis>>.
- (4) Česká republika. Plán rozvoje dopravy Zlínského kraje. In Interní materiál odboru dopravy Zlínského kraje. 2010, 25, s. 115.
- (5) DPMŽ - Dopravný podnik města Žiliny, s. r. o. [online]. 2011 [cit. 2011-04-30]. ŽRIDS. Dostupné z WWW: <<http://www.dpmz.sk/>>.
- (6) JURČÍK, Petr. Návrh zapojení železniční dopravy do IDS Jihomoravského kraje. Pardubice, 2009. 48 s. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice. Vedoucí práce Pavel Mazač.
- (7) KRAJČOVIČ, M., Konzultace na téma rozvoj železniční dopravy v rámci Slovenska. Bratislava: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoja. 15. 3. 2011. Osobní konzultace
- (8) MOJŽÍŠ, Vlastislav, MOLKOVÁ, Tatiana. Technologie a řízení dopravy I.: část železniční doprava. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2002. 122 s. ISBN 80-7194-424-6
- (9) VONKA, Jaroslav, MOLKOVÁ Tatiana, ŠIROKÝ, Jaromír. Technologie a řízení dopravy II. – GVD. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2000, 112 s, ISBN 80-7194-286-3.
- (10) PAVLÍČEK František, KLEPRLÍK, Jaroslav. Technologie a řízení dopravy III : silniční doprava. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1997. 127 s. ISBN 80-7194-112-3.
- (11) MOJŽÍŠ, Vlastislav; GRAJA, Milan; VANČURA, Pavel. Integrované dopravní systémy. Praha : Powerprint, 2008. 115 s. ISBN 978-80-904011-0-5 (brož.).

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Příhraniční železniční úseky integrované v rámci IDS JMK	13
Obrázek 2 Příhraniční železniční úseky integrované v rámci ODIS	15
Obrázek 3 Příhraniční železniční úseky integrované v rámci ŽRIDS	16
Obrázek 4 Znázornění dotčených železničních tratí č. 343 a 121 Veselí nad Moravou – Vrbovce – Myjava (černě), návazných železničních tratí (modře) a návazných autobusových linek (fialově) včetně přestupních uzlů.....	17
Obrázek 5 Trasování autobusových linek v západní části okresu Myjava	23
Obrázek 6 Trasování linek ve východní části okresu Myjava.....	24
Obrázek 7 Trasování autobusových linek v západní a střední části okresu Myjava	25
Obrázek 8 Stávající rozdělení zón v jihovýchodním cípu Jihomoravského kraje přímo sousedící s okresem Myjava.....	26
Obrázek 9 Znázornění dotčených železničních tratí č. 343 a 122 Veselí nad Moravou – Sodoměřice nad Moravou – Skalica - Holíč – Hodonín (černě) a návazných železničních tratí včetně přestupních uzlů (modře)	27
Obrázek 10 Stávající rozdělení zón v jižní části Jihomoravského kraje přímo sousedící s okresem Skalica včetně návrhu nové zóny č. 915.....	35
Obrázek 11 Znázornění dotčených železničních tratí č. 250 a 120 Břeclav - Kúty (černě) a návazných železničních tratí včetně přestupních uzlů (modře).....	36
Obrázek 12 Stávající rozdělení zón v jižním cípu Jihomoravského kraje přímo sousedící s okresem Skalica a Senica včetně návrhu nové zóny č. 586.....	38
Obrázek 13 Znázornění dotčených tratí č. 341 a 121 Bylnice – Vlárský průsmyk – Trenčianska Teplá (černě) včetně návazných železničních tratí a přestupních uzlů.....	39
Obrázek 14 Znázornění dotčených železničních tratí č. 324 Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice, 282 Vsetín – Velké Karlovice (část) a 320, resp. 127 Žilina – Čadca – Mosty u Jablunkova - Bohumín (černě), návazných železničních tratí (modře) a návazných autobusových linek (fialově) včetně přestupních uzlů.....	45

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Návrh jízdního řádu pro úsek Veselí nad Moravou – Myjava.....	19
Tabulka 2 Návrh jízdního řádu pro úsek Myjava – Veselí nad Moravou.....	20
Tabulka 3 Návrh jízdního řádu pro úsek Hodonín – Veselí nad Moravou	29
Tabulka 4 Návrh jízdního řádu pro úsek Hodonín – Veselí nad Moravou	30
Tabulka 5 Návrh jízdního řádu pro úsek Veselí nad Moravou – Hodonín	31
Tabulka 6 Návrh jízdního řádu pro úsek Veselí nad Moravou - Hodonín.....	32
Tabulka 7 Návrh jízdního řádu pro úsek Bylnice – Trenčianska Teplá a zpět	41
Tabulka 8 Změny v objemu zavedených spojů	48

SEZNAM ZKRATEK

DKV	Depo kolejových vozidel
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
JŘ	jízdní řád
ODIS	Ostravský dopravní integrovaný systém
SROP	Společný regionální operační program
ROP	Regionální operační program
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
žel. st.	Železniční stanice
ŽSR	Železnice Slovenské republiky

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Další informace o IDS JMK

Příloha B Další informace o ODIS

Příloha C Stávající jízdní řád Čadca – Makov a zpět

Příloha D Stávající jízdní řád Trenčianska Teplá – Vlárský průsmyk a zpět

Příloha E Stávající jízdní řád Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

Příloha F Stávající jízdní řád Vsetín – Velké Karlovice a zpět

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA A

Další informace o IDS JMK

Pod pojmem integrovaný dopravní systém se rozumí takový způsob zajištění veřejné dopravy v území, v němž jednotlivé druhy dopravy vzájemně spolupracují a vytvářejí tak přehledný a jednoduchý systém vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými intervaly mezi spoji.

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, zkráceně IDS JMK, vzniká postupně po etapách. Cílem je jeho zavedení na celém území kraje.

1. etapa IDS JMK zahájila provoz 1. ledna 2004. K 112 obcím zaintegrovaným v 1. etapě IDS JMK přibylo od 1. ledna 2005 dalších 49 obcí zaintegrovaných ve 2A etapě v oblasti Tišnovska a od 1. září 2005 24 obcí zaintegrovaných ve 2B etapě v mikroregionu Sokolnicka a Zbraslavska. K 11. prosinci 2005 byla spuštěna 3A etapa IDS JMK na Slavkovsku, Bučovicu a Vyškovsku s celkem 22 novými obcemi a městskou dopravou ve Vyškově. Od 1. července 2006 je spuštěna první část 3B etapy v oblasti Ivančicka s 21 novými obcemi. Od 1. září 2006 je spuštěna 2. část 3B etapy na Židlochovicku s 29 obcemi. V těchto datech došlo ke změnám ve vedení regionálních autobusových linek, k zjednodušení a zpravidelnění dopravy a zavedení jednotného jízdného.

Všechny provozované linky získaly jednotné dvou nebo třímístné provozní označení, vstoupily v platnost nové jízdní řády a došlo ke sjednocení cen jízdného a přepravních podmínek na všech linkách IDS JMK.

Hlavním důvodem byla jeho stále větší nepřehlednost a neekonomičnost. S narůstajícím počtem dopravců se mnozí cestující ve složité spleti jízdních řádů a rozdílných cen přestávali orientovat a volili pro svou cestu raději osobní automobil.

Zavedením integrovaného dopravního systému lze tomuto negativnímu trendu zabránit. V mnoha evropských zemích i u nás se totiž potvrdilo, že po zjednodušení a zpravidelnění dopravy, zavedení jednotného jízdného a vytvoření integrovaných dopravních systémů začal počet uživatelů veřejné dopravy opět pozvolna narůstat. (2)

Výhody IDS oproti předchozímu stavu

Jednotná jízdenka

V systému IDS JMK je možné s jedinou jízdenkou cestovat všemi tramvajovými, trolejbusovými a do systému zahrnutými autobusovými linkami včetně osobních a spěšných vlaků ve všech zaintegrovaných úsecích tratí Českých drah. Cestující si zakoupí (nebo označí) jízdenku pouze při zahájení své cesty a v rámci její platnosti pak může mezi všemi dopravními prostředky libovolně přestupovat bez nutnosti nákupu dalších jízdních dokladů.

Sjednocené jízdné

Po zavedení IDS JMK je jedno, jakými dopravními prostředky a s jakými dopravci do cíle své cesty dorazíte. Vždy zaplatíte stejnou, předem dobře známou cenu.

Pravidelnost odjezdů

IDS JMK přináší do veřejné dopravy v Jihomoravském kraji pravidelnost. Většina spojů odjíždí ve snadno zapamatovatelných hodinových nebo dvouhodinových taktech. Minutové časy odjezdů zůstávají po celý den stejné, mění se pouze hodiny. Doprava ve večerních hodinách a o víkendu je posílena.

Možnosti přestupů

Jízdní řády jsou v IDS JMK koordinovány tak, aby na sebe linky v maximální možné míře vzájemně navazovaly. Pokud je to v jízdním řádu vyznačeno, řidiči mají povinnost vzájemně na přípoje vyčkat a nechat přestoupit cestující. Výrazně se tak zlepšuje možnost cestování za prací, do škol nebo za zábavou i do řady dalších směrů, kde není zavedena přímá linka.

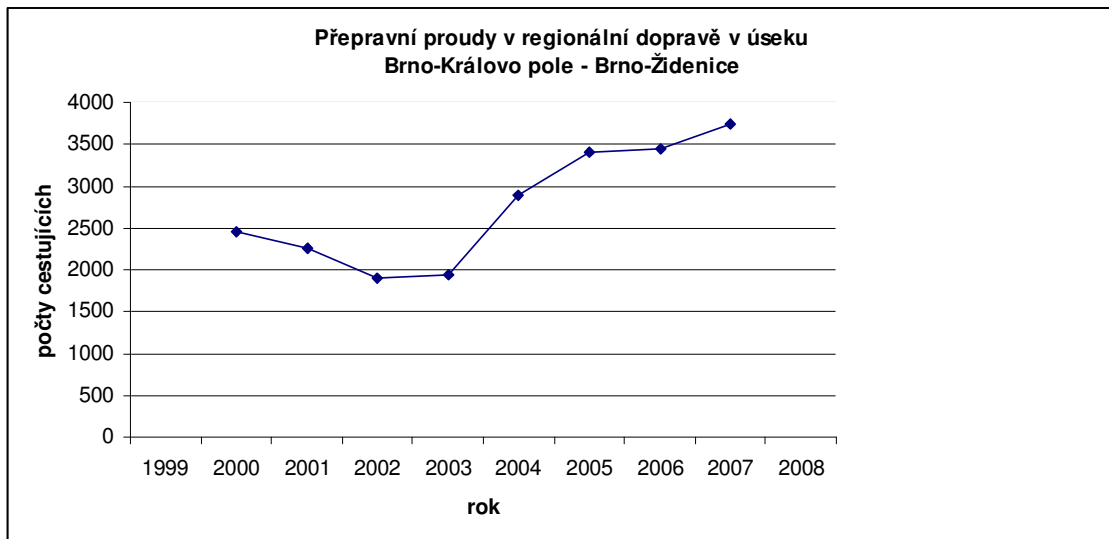
Zlepšení služeb

Zavedení IDS JMK umožnilo zajistit srovnání úrovně poskytovaných dopravních služeb na obsluhovaném území. Všichni dopravci jsou povinni dodržovat jednotné standardy poskytovaných služeb.

Zlepšení informovanosti

V celém IDS JMK platí jednotná informační telefonní čísla, kde je možno obracet se se svými dotazy a podněty, případně lze využít linky také pro podání stížnosti. (1)

Na obrázku A-1 je znázorněn vývoj počtu cestujících v úseku s největším nárůstem v rámci IDS JMK. V tabulce A-1 jsou pak popsány základní údaje o jednotlivých etapách rozšiřování IDS JMK.



Obrázek A-1 Znárodněné přepravních proudů v regionální dopravě v brněnské aglomeraci

Zdroj: Kordis JMK

Tabulka A-1 Údaje o jednotlivých etapách rozšiřování IDS JMK

E1 BRNĚNSKO, BLANENSKO, TIŠNOVSKO - OD 1. 1. 2004			
	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	555 655	550 079	49%
Rozloha	124 671 ha	118 285 ha	16%
Počet obcí	112	110	16%
E2A TIŠNOVSKO - OD 1. 1. 2005			
	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	13 988	12 651	1%
Rozloha	24 388	21 726	3%
Počet obcí	49	42	6%
E2B SLAVKOVSKO, ROSICKO - OD 1. 9. 2005			
	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	25 115	24 878	2%
Rozloha	21 153 ha	20 737 ha	3%
Počet obcí	24	23	3%
E3A VYŠKOVSKO - OD 11. 12. 2005			

	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	24 217	24 217	2%
Rozloha	23 501 ha	23 501 ha	3%
Počet obcí	22	22	3%
E3B IVANČICKO - OD 1. 7. 2006			
	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	34 014	30 740	3%
Rozloha	25 808 ha	21 037 ha	3%
Počet obcí	21	16	2%
E3C ŽIDLOCHOVICKO - OD 1. 9. 2006			
	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	32 222	32 222	3%
Rozloha	23 378 ha	23 378 ha	3%
Počet obcí	29	29	4%
E4A BOSKOVICKO - OD 4. 3. 2007			
	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	77 342	63 836	6%
Rozloha	83 175 ha	64 146 ha	9%
Počet obcí	110	94	14%
E3B + NÁMĚŠŤ NAD OSLAVOU - OD 1. 7. 2007			
	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	5 340	0	0%
Rozloha	1 875 ha	0 ha	0%
Počet obcí	1	0	0%
E4B VYŠKOVSKO - VÝCHOD, KYJOVSKO - OD 28. 6. 2008			
	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	49 726	43 401	4%
Rozloha	70 620 ha	62 404 ha	9%
Počet obcí	62	57	8%
E5 HODONÍNSKO - BŘECLAVSKO - OD 14. 12. 2008			
	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	254 347	247 484	22%
Rozloha	199 507 ha	193 154 ha	27%

Počet obcí	124	120	18%
E6 Znojensko - od 1. 7. 2010			
	Celkem	z toho v JMK	podíl na JMK
Počet obyvatel	140 564	122 539	16%
Rozloha	200 264	181 438	26%
Počet obcí	167	161	24%

Zdroj: Kordis JMK

PŘÍLOHA B

Další informace o ODIS

V září 2006 bylo do ODIS zapojeno již celkem 105 měst a obcí s rozlohou 1779 km² a s 735 341 obyvateli. Vedle městské dopravy v Ostravě a části příměstské a regionální dopravy Moravskoslezského kraje je do ODIS kompletně integrována také městská hromadná doprava v Opavě (autobusy a trolejbusy).

K dalšímu rozšíření systému došlo k 4. březnu 2007, kdy byla do ODIS zahrnuta významná část Opavska a Vítkovska až po Odry a Bruntál - celkem se jedná o rozšíření o dalších 39 obcí. K 9. prosinci 2007 byl ODIS rozšířen o 31 obcí v oblasti Novojičínsko-západ. K 1. dubnu 2008 proběhlo rozšíření o 10 obcí na Osoblažsku a město Orlová. Celkově je tak k 25. srpnu 2008 do ODIS integrováno již 186 obcí. K 1. září 2008 došlo k integraci dalších pěti linek dopravce ČSAD Karviná. Významnější změny nastaly s celostátní změnou jízdního řádu 14. prosince 2008, kdy došlo k integraci téměř všech příměstských linek provozovaných ČSAD Karviná a zbývajících dosud neintegrováných železničních tratí v kraji (s výjimkou tratě 313 provozované dopravcem OKD Doprava, následně Viamont Regio). Změněno bylo také značení vlakových linek, původní traťové značení z řady 900 bylo nahrazeno linkovým značením písmenem S, R nebo V doplněným jedno- nebo dvoumístným číslem. K 8. březnu 2009 došlo k integraci linek MHD Havířov na území města Havířov. K datu změny jízdního řádu 12. 12. 2010 byla zaintegrovaná trať 313 (linka V17), čímž jsou integrovány všechny tratě na území kraje.

Dopravci v rámci ODIS

V rámci ODIS nyní (leden 2011) působí celkem jedenáct dopravců:

České dráhy a. s.

Viamont Regio a. s.

Dopravní podnik Ostrava a. s.

Městský dopravní podnik Opava, a. s.

Veolia Transport Morava a. s.

TQM - holding s. r. o.

ČSAD Frýdek-Místek a. s.

ČSAD Havířov a. s.

ČSAD Karviná a. s.

Radovan Maxner

Osoblažská dopravní společnost, s.r.o

PŘÍLOHA C

Tabulka C-1 Stávající jízdní řád Čadca – Makov a zpět

128 Čadca - Makov a zpět

km	Vlak	4000	4002	4004	4006	4008	4010	4050	4010	4012	4014	4016	4018	4020
0	Čadca 127,129	4 26	6 24	7 27	11 26	✕ 12 26	✕ 14 26	16 14 26		15 26	16 39	18 39	19 48	23 28
1	Čadca zastávka	4 28	6 26	7 29	11 28	12 28	14 28	14 28		15 28	16 41	18 41	19 50	23 30
3	Raková-Zemanov													
4	Raková	4 34	6 32	7 35	11 34	12 34	14 34	14 34		15 34	16 47	18 47	19 56	23 36
7	Staškov zastávka	4 39	6 37	7 40	11 39	12 39	14 39	14 39		15 39	16 52	18 52	20 01	23 41
9	Staškov	4 42	6 40	7 43	11 42	12 42	14 42	14 42		15 42	16 55	18 55	20 04	23 44
11	Podvysoká	4 46	6 44	7 47	11 46	12 46	14 46	14 46		15 46	16 59	18 59	20 08	23 48
14	Turzovka	✕ 5 01	o 6 49	8 01	12 01	✕ o 12 51	✕ o 14 51	14 53	✕ → 15 01	55 16 01	o 17 04	55 19 06	o 20 13	0 09
18	Turzovka zastávka	5 06		8 06	12 06		↳	14 58	15 06	16 06		19 11		0 14
21	Vysoká nad Kysoucou	5 14		8 14	12 14			15 06	15 14	16 14		19 19		0 22
24	Nížný Kelčov	5 20		8 20	12 20			15 12	15 20	16 20		19 25		0 28
26	Makov	o ✕ 5 24		8 24	12 24		16 15 16	✕ 15 24		55 16 24		55 19 29	55 20 13	0 32

km	Vlak	4001	4003	4005	4007	4009	4011	4013	4015	4017	4019	4021	4023	4025
0	Makov	44 3 30	4 35	45 5 33	✕ 6 25		11 35	16 12 35	✕ 14 35	15 35	55 16 39		55 19 57	
2	Nížný Kelčov	3 33	4 38	5 36	6 28		11 38	12 38	14 38	15 38	16 42		19 57	20 00
5	Vysoká nad Kysoucou	3 40	4 45	5 43	6 35		11 45	12 45	14 45	15 45	16 49		20 07	
8	Turzovka zastávka	3 46	4 51	5 49	✕ 6 41		11 51	16 12 51	14 51	15 51	55 16 55		55 20 13	
12	Turzovka	3 53	4 58	5 56	6 58	7 58	11 58	12 58	14 58	15 58	17 11	✕ 19 11	20 20	21 11
15	Podvysoká	3 58	5 03	6 01	7 03	8 03	12 03	13 03	15 03	16 03	17 16	✕ 19 16	20 25	21 16
17	Staškov	4 02	5 07	6 05	7 07	8 07	12 07	13 08	15 07	16 07	17 20	✕ 19 20	20 29	21 20
19	Staškov zastávka	4 05	5 10	6 08	7 10	8 10	12 10	13 11	15 10	16 10	17 23	✕ 19 23	20 32	21 23
22	Raková	4 10	5 15	6 13	7 15	8 15	12 15	13 16	15 15	16 15	17 28	✕ 19 28	20 37	21 28
23	Raková-Zemanov													
25	Čadca zastávka	4 14	5 19	6 17	7 19	8 19	12 19	13 20	15 19	16 19	17 32	✕ 19 32	20 41	21 32
26	Čadca 127,129	o 44 4 17	5 22	45 6 20	7 22	8 22	12 22	13 23	✕ 15 22	16 22	17 35	✕ 19 35	20 44	21 35

16 ide v 6 a †

38 nejde 24./25., 25./26.XII., 31.XII./1.I., 22./23.-24./25.IV.

44 nejde 25., 26.XII., 1.I., 23.-25.IV.
45 ide v ✕ nejde 1.VII. - 31.VIII.

55 ide v ✕ 7 a 1.XI., nejde 28.VIII., 30.X.

Zdroj: ZSSK

PŘÍLOHA D

Tabulka D-1 Stávající jízdní řád Trenčianska Teplá – Vlárský průsmyk a zpět

123 Trenčianska Teplá - Horné Srnie - Vlárský průsmyk

km	Vlak	3800	3802	3804		3852	3808	3854		3812	3856	3814		3860	3818		
	Zo stanice					Trenčín								Trenčín			
0	Trenčianska Teplá 120,122,124	14 4 21	5 37	✕ 6 21		7 00	11 47	14 13 10		✕ 14 25	15 05	✕ 16 05		16 17 21	18 21		
4	Nemšová 124	o 4 26	5 42	}} 6 26		7 05	11 52	}} 13 15		}} 14 30	15 10	}} 16 10		}} 17 26	18 26		
	Nemšová 124	}} 4 26	5 43	}} 6 26		7 05	11 52	}} 13 15		}} 14 30	15 10	}} 16 10		}} 17 26	18 26		
8	Horné Srnie	o 14 4 31	5 48	✕ 6 31		7 10	11 57	14 13 20		✕ 14 35	15 15	✕ 16 15		}} 17 31	18 31		
	Horné Srnie	}} 4 31	5 48	}} 6 31		7 10	11 57	}} 13 20		}} 14 35	15 15	}} 16 15		}} 17 36			
14	Vlárský průsmyk	o												16 17 45			
	Do stanice													Bylnice			

14 ide v ✕ a 6

16 ide v 7, nejde 1.VII. - 31.VIII.

30 3860 Trenčín - Brno

123 Vlárský průsmyk - Horné Srnie - Trenčianska Teplá

km	Vlak	3851	3801	3803		3871	3853	3807		3855	3811	3857		3861	3813	3873	3815
	Zo stanice													Bylnice			
0	Vlárský průsmyk													16 16 07			
6	Horné Srnie	o												}} 16 13			
	Horné Srnie	14 4 45	6 05	✕ 6 36		16 7 29	✕ 7 45	12 05		14 14 05	✕ 14 45	15 45		}} 16 18	✕ 17 45	16 17 45	19 45
10	Nemšová 124	o 4 49	6 09	}} 6 40		}} 7 33	}} 7 49	12 09		}} 14 09	}} 14 49	15 49		}} 16 22	}} 17 49	}} 17 49	19 49
	Nemšová 124	}} 4 50	6 10	}} 6 41		}} 7 34	}} 7 50	12 10		}} 14 10	}} 14 50	15 50		}} 16 23	}} 17 50	}} 17 50	19 50
14	Trenčianska Teplá 120,122,124	o 14 4 55	6 16	✕ 6 46		16 7 39	✕ 7 55	12 15		14 14 15	✕ 14 55	15 55		16 16 28	✕ 17 55	16 17 55	19 55
	Do stanice													Trenčín			

16 ide v 6 a †

14 ide v ✕ a 6

16 ide v 7, nejde 1.VII. - 31.VIII.

Zdroj: ZSSK

PŘÍLOHA E

Tabulka E-1 Stávající jízdní řád Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

↔ 324 Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice

↔ ODIS

km	SZDC, státní organizace / CD, a.s. Vlak	13100/1 ↳	13102 ↳	13104	13106 ↳	13108 ↳	13110 ↳	13112 ↳	13114 ↳	13116 ↳	13118 ↳	
Ze stanice		Valašské Meziříčí										
0	Frýdlant nad Ostravicí 323 ↔48	↗ 4 38	↗ 5 14	↗ 5 41	↗ 6 11	↗ 7 11	↗ 7 44	↗ 8 41	↗ 9 11	↗ 9 44	↗ 11 44	
1	Frýdlant nad Ostravicí zastávka ↗ ↔48											
3	Frýdlant n.O.-Nová Dědina ↗ ↔46,48	↗ 4 42	↗ 5 18	↗ x 5 45	↗ 6 16	↗ 7 16	↗ 7 49	↗ 8 45	↗ 9 16	↗ 9 49	↗ 11 49	
5	Ostravice zastávka ↗ ↔46	↗ 4 46	↗ 5 22	↗ x 5 48	↗ 6 20	↗ 7 20	↗ 7 53	↗ 8 48	↗ 9 20	↗ 9 53	↗ 11 53	
7	Ostravice ↔46	↗ 4 49	↗ 5 25	↗ 5 51	↗ 6 23	↗ 7 23	↗ 7 56	↗ 8 51	↗ 9 23	↗ 9 56	↗ 11 56	
km	SZDC, státní organizace / CD, a.s. Vlak	13120 ↳	13122 ↳	13124 ↳	13126 ↳	13128 ↳	13130 ↳	13132 ↳	13134 ↳	13136 ↳		
Ze stanice		Ostravice v ↗ a †, kromě 24.XII.										
0	Frýdlant nad Ostravicí 323 ↔48	↗ 12 44	↗ 13 32	↗ 14 14	↗ 15 14	↗ 16 14	↗ 17 14	↗ 18 44	↗ 20 44	↗ 23 11		
1	Frýdlant nad Ostravicí zastávka ↗ ↔48	↗ 12 45	↗ 13 33	↗ 14 15	↗ 15 15	↗ 16 15	↗ 17 15	↗ x18 45				
3	Frýdlant n.O.-Nová Dědina ↗ ↔46,48	↗ 12 49	↗ 13 37	↗ 14 19	↗ 15 19	↗ 16 19	↗ 17 19	↗ x18 49	↗ x20 49	↗ x23 15		
5	Ostravice zastávka ↗ ↔46	↗ 12 53	↗ 13 41	↗ 14 23	↗ 15 23	↗ 16 23	↗ 17 23	↗ x18 53	↗ x20 53	↗ x23 19		
7	Ostravice ↔46	↗ 12 56	↗ 13 44	↗ 14 26	↗ 15 26	↗ 16 26	↗ 17 26	↗ 18 56	↗ 20 56	↗ 23 22		

10 nejede 24., 31.XII.

16 nejede 24.XII.

32 jede v ↗, † a 27. – 31.XII.

35 jede v ↗ a †, nejede 25.XII., 1.I.

35 jede v ↗, nejede 23. – 31.XII., 1.VII. – 31.VIII.

80 3165 / 3115 / 13108 Valašské Meziříčí - Ostravice v ↗ a †

80 12828 / 3154 / 13132 Český Těšín - Ostravice v ↗ a †, kromě 24.XII.

↔ 324 Ostravice - Frýdlant nad Ostravicí

↔ ODIS

km	SZDC, státní organizace / CD, a.s. Vlak	13103 ↳	13109 ↳	13111 ↳	13113 ↳	13115 ↳	13117 ↳	13119 ↳	13121 ↳	13123 ↳	
0	Ostravice ↔46	↗ 4 53	↗ 5 53	↗ 6 53	↗ 7 27	↗ 8 15	↗ 8 53	↗ 9 27	↗ 10 53	↗ 12 25	
2	Ostravice zastávka ↗ ↔46	↗ 4 55	↗ 5 55	↗ 6 55	↗ 7 30	↗ 8 18	↗ 8 55	↗ 9 30	↗ 10 56	↗ 12 28	
4	Frýdlant n.O.-Nová Dědina ↗ ↔46,48	↗ 5 00	↗ 6 00	↗ 7 00	↗ 7 34	↗ 8 22	↗ 8 59	↗ 9 34	↗ 11 00	↗ 12 32	
6	Frýdlant nad Ostravicí zastávka ↗ ↔48			↗ 7 02	↗ 7 37	↗ 8 25	↗ 9 02	↗ 9 37	↗ 11 03	↗ 12 35	
7	Frýdlant nad Ostravicí 323 ↔48	↗ 5 04	↗ 6 04	↗ 7 04	↗ 7 39	↗ 8 27	↗ 9 04	↗ 9 39	↗ 11 05	↗ 12 37	
Do stanice		Frýdek-Místek									
km	SZDC, státní organizace / CD, a.s. Vlak	13125 ↳	13127 ↳	13129 ↳	13131 ↳	13133 ↳	13135 ↳	13137 ↳	13139 ↳	13141 ↳	
0	Ostravice ↔46	↗ 13 15	↗ 13 53	↗ 14 53	↗ 15 53	↗ 16 53	↗ 17 53	↗ 19 53	↗ 22 20	↗ 23 25	
2	Ostravice zastávka ↗ ↔46	↗ 13 18	↗ 13 56	↗ 14 56	↗ 15 56	↗ 16 56	↗ 17 56	↗ x19 55	↗ x22 22	↗ x23 27	
4	Frýdlant n.O.-Nová Dědina ↗ ↔46,48	↗ 13 22	↗ 14 00	↗ 15 00	↗ 16 00	↗ 17 00	↗ 18 01	↗ x20 00	↗ x22 27	↗ x23 31	
6	Frýdlant nad Ostravicí zastávka ↗ ↔48	↗ 13 25	↗ 14 03	↗ 15 03	↗ 16 03	↗ 17 03	↗ 18 03	↗ x20 03			
7	Frýdlant nad Ostravicí 323 ↔48	↗ 13 27	↗ 14 05	↗ 15 05	↗ 16 05	↗ 17 05	↗ 18 05	↗ 20 05	↗ 22 31	↗ 23 36	

10 nejede 24., 31.XII.

11 nejede 25.XII., 1.I.

16 nejede 24.XII.

32 jede v ↗, † a 27. – 31.XII.

35 jede v ↗, nejede 23. – 31.XII., 1.VII. – 31.VIII.

↳1 v ↗

↳1 v ↗

Zdroj: Autor

PŘÍLOHA F

Tabulka F-1 Stávající jízdní řád Vsetín – Velké Karlovice a zpět

282 Vsetín - Velké Karlovice a zpět

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	13251 č. 06	13253	13200/1 č. 06	13255 06	13257 č. 06	13259 061		13261 č. 06	13263 06	13265 č. 06	13267 06	13269 č. 06		13271 10
	Ze stanice			Rožnov pod Radhoštěm											
0	Vsetín 280	19 3 01	32 4 04	5 13	19 6 23	7 35	9 43		12 30	26 13 43	14 57	15 57	17 23		19 07
3	Ústí u Vsetína zastávka ⚡	x 3 05	x 4 08	x 5 17	6 27	7 39	9 47		12 34	13 47	15 01	16 01	17 27		19 11
4	Janová ⚡	x 3 07	x 4 10	x 5 19	6 30	7 42	9 50		12 37	13 50	15 04	16 04	17 30		19 14
7	Hovězí	3 14	4 17	5 26	6 36	7 48	9 56		12 43	13 56	15 10	16 10	17 36		19 20
10	Huslenky ⚡	x 3 17	x 4 20	x 5 30	6 40	7 52	10 00		12 47	14 00	15 14	16 14	17 40		19 24
12	Huslenky zastávka ⚡	x 3 21	x 4 24	x 5 34	6 44	7 56	10 04		12 51	14 04	15 18	16 18	17 44		19 28
14	Halenkov zastávka ⚡	x 3 24	x 4 27	x 5 37	6 47	7 59	10 07		12 54	14 07	15 21	16 21	17 47		19 31
15	Halenkov	3 27	4 35	5 40	6 50	8 07	10 10		12 57	14 10	15 24	16 24	17 50		19 34
17	Nový Hrozenkov zastávka ⚡	x 3 30	x 4 38	x 5 44	6 54	8 11	10 14		13 01	14 14	15 28	16 28	17 54		19 38
19	Nový Hrozenkov ⚡	x 3 34	x 4 42	x 5 48	6 58	8 15	10 18		13 05	14 18	15 32	16 32	17 58		19 42
22	Karolinka zastávka ⚡	x 3 38	x 4 46	x 5 52	7 02	8 19	10 22		13 09	14 22	15 36	16 36	18 01		19 46
23	Karolinka ⚡	3 41	4 49	5 55	7 05	8 22	10 25		13 12	14 25	15 39	16 39	18 04		19 49
26	Velké Karlovice zastávka ⚡	x 3 46	x 4 54	x 6 00	7 10	8 27	10 30		13 17	14 30	15 44	16 44	18 09		19 54
27	Velké Karlovice	19 3 48	32 4 56	6 02	19 7 12	8 29	10 32		13 19	26 14 32	15 46	16 46	18 11		19 56
km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak		13252 č. 06	13254 062	13256 č. 06	13258 06	13262 č. 06	13264 061		13266 č. 06	13268 06	13270 č. 06	13272 06	13274 č. 06	13276 10
0	Velké Karlovice		19 4 10	5 14	6 24	19 7 42	9 44	11 31		13 44	26 14 58	15 58	17 24	18 15	20 07
1	Velké Karlovice zastávka ⚡		4 12	5 16	6 26	7 44	9 46	11 33		13 46	15 00	16 00	17 26	18 17	20 09
4	Karolinka ⚡		4 17	5 21	6 31	7 49	9 51	11 38		13 51	15 05	16 05	17 31	18 22	20 14
5	Karolinka zastávka ⚡		4 20	5 24	6 34	7 52	9 54	11 41		13 54	15 08	16 08	17 34	18 24	20 16
8	Nový Hrozenkov ⚡		4 24	5 28	6 38	7 56	9 58	11 45		13 58	15 12	16 12	17 38	18 28	20 20
10	Nový Hrozenkov zastávka ⚡		4 28	5 32	6 42	8 00	10 02	11 49		14 02	15 16	16 16	17 42	18 32	20 24
12	Halenkov		4 33	5 42	6 52	8 05	10 12	11 54		14 12	15 26	16 26	17 52	18 37	20 29
13	Halenkov zastávka ⚡		4 35	5 44	6 54	8 07	10 14	11 56		14 14	15 28	16 28	17 54	18 39	20 31
15	Huslenky zastávka ⚡		4 39	5 47	6 57	8 10	10 17	11 59		14 17	15 31	16 31	17 57	18 42	20 34
17	Huslenky ⚡		4 43	5 51	7 01	8 14	10 21	12 03		14 21	15 35	16 35	18 01	18 46	20 38
20	Hovězí		4 48	5 56	7 06	8 19	10 26	12 08		14 26	15 40	16 40	18 06	18 51	20 43
23	Janová ⚡		4 52	6 00	7 10	8 23	10 30	12 12		14 30	15 44	16 44	18 10	18 55	20 47
24	Ústí u Vsetína zastávka ⚡		4 54	6 02	7 12	8 25	10 32	12 14		14 32	15 46	16 46	18 12	18 57	20 49
27	Vsetín 280		19 4 59	6 07	7 17	19 8 30	10 37	12 19		14 37	26 15 51	16 51	18 17	19 02	20 54
	Do stanice		Valašské Meziříčí												

10 nejede 24., 31.XII.

19 jede v 8, nejede 27. – 31.XII.

26 jede v 8 a †, nejede 24., 25., 31.XII., 1.I., 24.IV., 5.VII., 28.X.

32 jede v 6, † a 27. – 31.XII.
061 v 6 a †

062 v 8

Zdroj: SŽDC