

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

Návrh GVD na trati
Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk
Josef VESELÝ

Bakalářská práce

2008

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra technologie a řízení dopravy
Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Josef VESELÝ**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Návrh GVD na trati Staré Město u Uh. Hradiště - Vlárský průsmyk**

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

Úvod
Analýza současného stavu
Budoucnost tratě z pohledu jednotlivých zainteresovaných subjektů
Návrh GVD
Zhodnocení a závěr

Rozsah grafických prací: 2-5
Rozsah pracovní zprávy: 30-40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

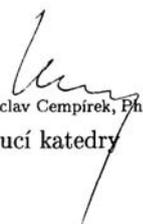
1. UDIMO, s.r.o. Ostrava. Generel dopravy Zlínského kraje [online]. 18.2.2004 [cit. 2008-04-09]. Dostupné z: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=28640&nid=2785&doctype=ART>>.
2. ŠIROKÝ, Jaromír. Informační systémy v dopravě I. 1. vydání. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2006. 140 s. ISBN 80-248-0979-6.
3. Interní materiály Českých drah, a.s.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jan Hrabáček**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **31. prosince 2007**
Termín odevzdání bakalářské práce: **26. května 2008**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 11. dubna 2008

Chci touto formou poděkovat všem, kteří mi pomáhali při zpracování této bakalářské práce, hlavně pak panu Ing. Hynku Pavelkovi z pracoviště konstruktérů GVD ObS SENA Olomouc za cenné rady a ochotu při tvorbě mého GVD.

Za zodpovědné vedení práce děkuji panu Ing. Janu Hrabáčkovi.

SOUHRN

Tato bakalářská práce se zabývá sestavou grafikonu vlakové dopravy na trati Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk. Na základě podrobné analýzy současného stavu byl pro tuto trať navržen model uspořádání taktového jízdního řádu v osobní dopravě pro výhledové období kolem roku 2015. Dále bylo provedeno vyhodnocení navrženého grafikonu a srovnání kvalitativních parametrů se současným stavem. Domnívám se, že použití moderních technologií povede ke zkvalitnění služeb při cestování vlakem a bude pozitivně působit na poptávku cestujících po železniční dopravě. Práce představuje zcela nové řešení, jak vytvořit takt vlaků osobní dopravy na této frekventované jednokolejné trati.

KLÍČOVÁ SLOVA

železniční doprava, osobní doprava, grafikon vlakové dopravy, taktový jízdní řád

TITLE

Proposal of the timetable for railway line Staré Město u Uh. Hradiště – Vlárský průsmyk

ABSTRACT

This bachelor work deals with an assembly of train traffic diagram on the Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk line. On the basis of a detailed analysis of present state there was suggested a model of an arrangement of a timing timetable in the passenger transportation for these lines in year 2015. Secondly there was made an evaluation of a project of the railway traffic flow sheet and a comparison of qualitative parameters with present state. In my opinion, used modern technologies will be leading to improvement of the services regarding the train travel. It may take a positive effect on the demand for railway transportation in this region. The bachelor work is a new resolution how to create a tact of trains of passengers traffic on the frequented single-track railway.

KEYWORDS

railway transport, passenger transport, timetable

OBSAH

ÚVOD.....	7
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU.....	8
1.1 Charakteristika regionu.....	8
1.1.1 Zlínský kraj.....	8
1.1.2 Region Uherskohradištsko a jižní Zlínsko.....	10
1.2 Historie trati.....	11
1.3 Parametry železničních stanic a traťových úseků.....	13
1.3.1 žst. Staré Město u Uherského Hradiště.....	15
1.3.2 žst. Uherské Hradiště.....	15
1.3.3 žst. Kunovice.....	16
1.3.4 žst. Hradčovice.....	17
1.3.5 žst. Uherský Brod.....	18
1.3.6 žst. Újezdec u Luhačovic.....	18
1.3.7 žst. Nezdenice.....	19
1.3.8 žst. Bojkovice.....	19
1.3.9 žst. Slavičín.....	20
1.3.10 žst. Bohuslavice nad Vláří.....	20
1.3.11 žst. Bylnice.....	21
1.3.12 žst. Vlárský průsmyk.....	21
1.3.13 žst. Ostrožská Nová Ves.....	22
1.3.14 žst. Uherský Ostroh.....	22
1.3.15 žst. Veselí nad Moravou.....	23
1.3.16 žst. Luhačovice.....	24
1.4 Zastávky na trati.....	24
1.5 Současný rozsah vlakové dopravy.....	25
1.6 Nasazovaná vozidla.....	28
1.7 Přepravní proudy.....	30
1.8 Analýza autobusové dopravy.....	32
2 BUDOUCNOST TRATĚ Z POHLEDU ZAJINTERESOVANÝCH SUBJEKTŮ.....	33
2.1 Koncepce Zlínského kraje.....	33
2.1.1 Střednědobý výhled.....	33
2.1.2 Dlouhodobý výhled.....	34
2.1.3 Výhledový rozsah a vedení spojů železniční dopravy.....	37
2.2 Pohled ČD, a.s.....	39
2.3 Záměry SŽDC, s.o.....	40
3 NÁVRH GVD.....	41
3.1 Taktový jízdni řád.....	42
3.2 Trasy a časové polohy vlaků.....	43
3.3 Uvažovaná vozidla.....	45
4 ZHODNOCENÍ.....	47
ZÁVĚR.....	49
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	50
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	51
SEZNAM TABULEK.....	52
SEZNAM ZKRATEK.....	53
SEZNAM PŘÍLOH.....	54

ÚVOD

Železniční doprava je charakteristická množstvím odlišností od jiných druhů doprav, které z ní vytvářejí specifický subjekt na dopravním trhu. Tato specifika jsou pro ni v mnohých ohledech přínosem, a proto by se měla rozvíjet a uplatňovat tam, kde má k tomu nejvíce předpokladů, tedy v oblastech hromadné (veřejné) dopravy a dopravy na střední a delší vzdálenosti. Nesporným kladem připisovaným železniční dopravě je její ekologický provoz, jedno z rozhodujících kritérií v dnešní době.

Aby mohla železnice správně fungovat a uspokojivě plnit požadavky zákazníků, čímž by se stala konkurenceschopnější, je nutné učinit několik kroků. Jedním z těchto dílčích cílů je také kvalitně sestrojený taktový jízdní řád, který bude v nejvyšší možné míře zohledňovat jak přání cestujících, tak ekonomické požadavky objednavatelů této dopravy – krajů a ministerstva dopravy. Jde tedy o nalezení kompromisu dostatečně časté a současně ekonomicky efektivní nabídky dopravy.

Cílem této práce je předložení nového pohledu na problematiku dopravní koncepce Zlínského kraje, ten se prozatím skládá pouze z návrhů modernizace infrastruktury. Vytvoření jízdního řádu umožňuje důkladnější stanovení priorit dalšího vývoje dopravní situace v kraji. Vlastní návrh ukazuje možnosti současného stavu dopravní infrastruktury s využitím moderních železničních vozidel. Jako první krok k modernímu dopravnímu systému uvažuje tato práce integraci jednotlivých druhů doprav na území kraje. Právě navržený taktový jízdní řád vytváří předpoklady pro integraci dopravy.

1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

1.1 Charakteristika regionu

Následující podkapitoly řeší mnohdy opomíjenou část stanovení dopravní koncepce kraje a sestavy jízdního řádu. Každý jízdní řád by měl odpovídat požadavkům oblasti, využívat její pozitiva a respektovat negativa mající vliv na dopravu. V delším horizontu je nutné vnímat možné oblasti rozvoje či poklesu sledovaných veličin a tomu přizpůsobit vývoj.

1.1.1 Zlínský kraj

Zlínský kraj vznikl k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků sloučením okresů Zlín, Kroměříž a Uherské Hradiště, které byly součástí Jihomoravského kraje, a okresu Vsetín spadajícího do Severomoravského kraje.

Zlínský kraj je situován v jihovýchodní části republiky, kde na severu sousedí s Moravskoslezským krajem, východní hranice je tvořena státní hranicí se Slovenskou republikou v délce 105 km, na jihozápadě s Jihomoravským krajem, na severozápadě s Olomouckým krajem. Spolu s Olomouckým krajem tvoří jednotku NUTS 2 Střední Morava. Celkovou rozlohou 3 964 km² je třetím nejmenším krajem v republice (po Libereckém a Karlovarském kraji, s výjimkou hlavního města Prahy). Kraj má celkem 304 obcí (z toho 29 měst), v nichž ke konci roku 2006 žilo 589 839 obyvatel (z toho téměř 61 % ve městech). Celkový počet obyvatel Zlínského kraje se od roku 1994 nepřetržitě snižuje. Věková struktura obyvatelstva je charakterizována zvyšujícím se podílem obyvatel v poproduktivním věku (nad 64 let). Přesto je věková skladba obyvatelstva s průměrným věkem 40,2 let z ekonomického hlediska příznivá.

Tabulka 1: Obyvatelstvo ve Zlínském kraji

OBYVATELSTVO			
Oblasti	Počet obyvatel	Rozloha	Počet obcí
Kroměřížsko	107 927	799 km ²	80
Uherskohradištsko	143 731	991 km ²	78
Vsetínsko	145 661	1 143 km ²	59
Zlínsko	192 520	1 030 km ²	87
Zlínský kraj	589 839	3964 km²	304

Zdroj: [1]

Z geografického hlediska je území kraje členité, z převážné části kopcovité, tvořené pahorkatinami a pohořími. V povodí řeky Moravy procházející krajem od severu k jihu se táhne rovinatá úrodná oblast – Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradištsku. Severní částí kraje probíhají Moravskoslezské Beskydy s nejvyšší horou Čertův mlýn (1 206 m), na východě se rozkládají Javorníky s nejvyšší horou Velký Javorník (1 071 m) a dále směrem k jihu Bílé Karpaty s nejvyšší horou Velká Javořina (970 m). Společně tato pohoří tvoří východní hornatou část kraje a současně jimi probíhá státní hranice se Slovenskou republikou. Směrem k jihu od Moravskoslezských Beskyd vybíhá Hostýnsko – Vsetínská hornatina a Vizovická vrchovina. Na jihozápadě kraje se zvedají Chřiby s nejvyšším bodem Brdo (587 m). Mezi Chřiby a výše zmíněnými pahorkatinami probíhá od západu z Olomouckého kraje Hornomoravský úval přes okres Kroměříž až do okresu Zlín. Kolem řeky Moravy, v okrese Uherské Hradiště, probíhá Dolnomoravský úval, který dále pokračuje do Jihomoravského kraje. Od západu k jihu, přes oba úvaly, protéká největší řeka kraje Morava, do které se vlévá většina toků protékajících územím. Jsou to především v severní části řeka Bečva a v jižní části řeka Olšava.

Zlínský kraj má velkou rozlohu chráněného krajinného území. Velkoplošná území zahrnují dvě chráněné krajinné oblasti, Beskydy a Bílé Karpaty, která zaujímají zhruba 30 % území. CHKO Bílé Karpaty patří mezi šest biosférických rezervací UNESCO v ČR. V roce 2000 bylo založeno sdružení právnických osob Euroregion Bílé - Biele Karpaty, zaměřené na všestranný rozvoj přeshraniční spolupráce regionů na území chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty. Euroregion zahrnuje území působení sdružení „Región Biele Karpaty“ se sídlem v Trenčíně a území působení sdružení „Region Bílé Karpaty“ se sídlem ve Zlíně.

Po ekonomické stránce patří Zlínský kraj mezi zaostalé kraje. Je to důsledek politických událostí po roce 1989, zapříčiněný hlavně vnějšími vlivy (způsob privatizace a restrukturalizace velkých podniků v ČR, špatná dopravní dostupnost a obslužnost kraje apod.). Negativní roli sehrála také špatná dopravní obslužnost území, odtržení od Slovenska, s nímž do té doby fungovaly významné obchodní vztahy. Ekonomika v kraji byla a je založena především na zhodnocování vstupních surovin a polotovarů. Export v kraji je negativně poznamenán polohou kraje v rámci ČR a jeho špatnou dopravní dostupností. Důsledkem je současná podprůměrná tvorba hrubého domácího produktu, třebaže je region nadále vnímán jako bohatá a dynamická oblast v rámci České republiky.

Průmyslový potenciál Zlínského kraje tvoří podniky zpracovatelského průmyslu, kterých je 17,6 % z registrovaných subjektů celkem. Zejména jde o podniky průmyslu

kovodělného, dřevozpracujícího, elektrotechnického a textilního. Jejich charakteristickou stránkou je však nízká úroveň modernizace výroby ve srovnání s ČR. Na tvorbě hrubého domácího produktu České republiky se Zlínský kraj podílel v roce 2006 4,9 %, v přepočtu na 1 obyvatele dosahoval 80,8 % republikového průměru.

Zlínský kraj je svéráznou turistickou oblastí, jeho atraktivita vyplývá z množství přírodních, kulturních a historických památek. Nikde jinde v České republice nelze najít oblast, která nabídne současně hory, zahradní architekturu, lázně, vinařská údolí, pozůstatky Velkomoravské říše, řadu církevních památek a historicky cenných staveb, jakož i ojedinělý příklad moderní baťovské funkcionalistické architektury. Skutečnost, že se zde setkávají tři národopisné celky: úrodná Haná, pohostinné Slovácko a svérázné Valašsko také výraznou měrou přispívá k originalitě kraje. Desetitisíce návštěvníků přijíždějí každoročně za zdravím, relaxací a odpočinkem do největších moravských lázní Luhačovic.

Zlínský kraj je výrazně polycentrický, jeho jednotlivé oblasti (okresy) mají navíc rozdílné vazby navenek. Jižní část kraje má silné vazby se sousedním okresem Hodonín a přiklání se spíše k Jihomoravskému kraji, severozápadní část má intenzivní vazby s okresem Přerov a spolu s centrální oblastí kraje konverguje k Olomouci, severovýchod území má intenzivní vazby s okresy Nový Jičín a Přerov a konverguje částečně k Olomouci a částečně k Ostravě. Geografická poloha kraje při hranicích se Slovenskou republikou je v současné době určitou překážkou rozvoje, tato situace se však zásadně změnila vstupem České a Slovenské republiky do Evropské unie, kdy je lépe využít jeho existující ekonomický potenciál.

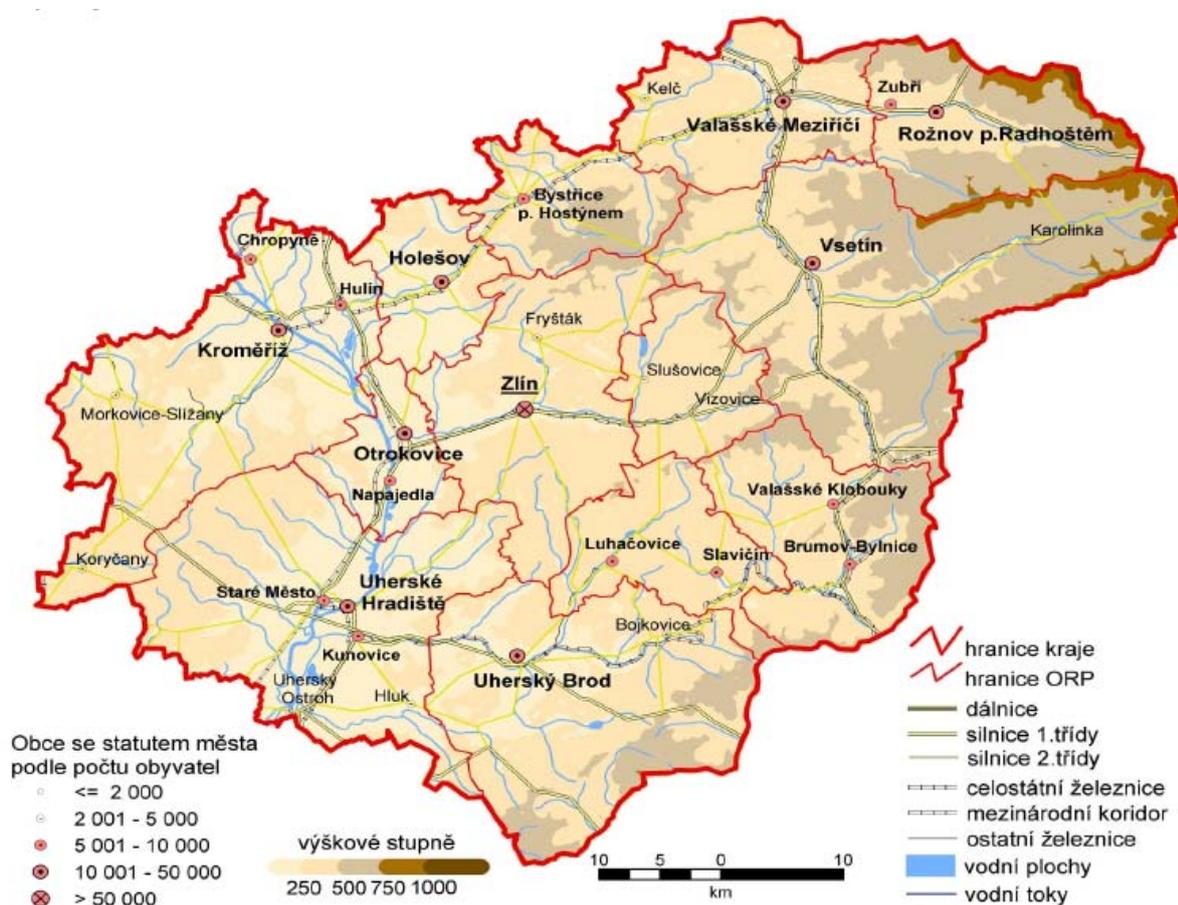
Dopravní dostupnost kraje zajišťuje 2 116 km silnic, z nichž je pouze 16,1 % silnic I. třídy. Situaci v silniční dopravě zhoršuje absence napojení na síť dálnic. Celková délka železničních tratí ve Zlínském kraji (bez vleček) činí 358 km, z toho celostátní dráhy činí 275 km a regionální 83 km. Železniční tratě na území Zlínského kraje jsou dlouhodobě stabilizované, základní kostru tvoří páteřní tratě číslo 330 Přerov – Břeclav a 280 Hranice na Moravě – Střelná, které jsou součástí významných dopravních koridorů. [1]

1.1.2 Region Uherskohradištsko a jižní Zlínsko

Sousedící regiony, jimiž prochází řešená železniční trať, lze rozdělit na dílčí oblasti s podobnými typickými znaky. Vlastnosti jednotlivých lokalit můžeme rozdělit z geografického hlediska na rovinaté okolí Uherského Hradiště a Veselí nad Moravou v Dolnomoravském úvalu a oblast Uherskobrodsko v údolí řeky Olšavy. Jedná se o přirozená

centra regionu. Typické je hustější osídlení, soustředění obyvatelstva do měst, koncentrací průmyslu, obchodu a kulturního dění. Region tvoří kompaktní celek se spádovostí především do tří výše uvedených měst, přičemž je zde silná vazba na Jihomoravský kraj vycházející z historického uspořádání východní Moravy. Rovinatý terén umožňuje vedení dopravních cest bez náročných umělých staveb, za příznivých výškových a směrových poměrů, své místo zde má i cyklistická doprava s hustou sítí cyklostezek a cyklotras.

Oblast Bojkovska, Slavičina a jižního Valaška je naopak ovlivněna kopcovitým rázem krajiny s roztroušeným řídkým osídlením. Centra této oblasti jsou krajské město Zlín, Valašské Klobouky a Slavičín, zvláštní postavení mají Luhačovice ožívající v letní turistické sezóně.



Obrázek 1: Mapa Zlínského kraje

Zdroj: [1]

1.2 Historie trati

Počátky Vlárské dráhy byly ve znamení stálých intervencí a zákroků moravského zemského sněmu, různých veřejných korporací a parlamentních zástupců země Moravské a České u rakouské vlády, která o tuto trať nejevila zájem a její uskutečnění stále brzdila.

Tehdejší dráhy se stavěly v převážné většině tak, aby odpovídaly geografickému uspořádání bývalé rakouské říše, směrem k Vídni, kdežto Vlárská dráha byla drahou transverzální. Navržený projekt z roku 1864 byl realizován až v roce 1887.

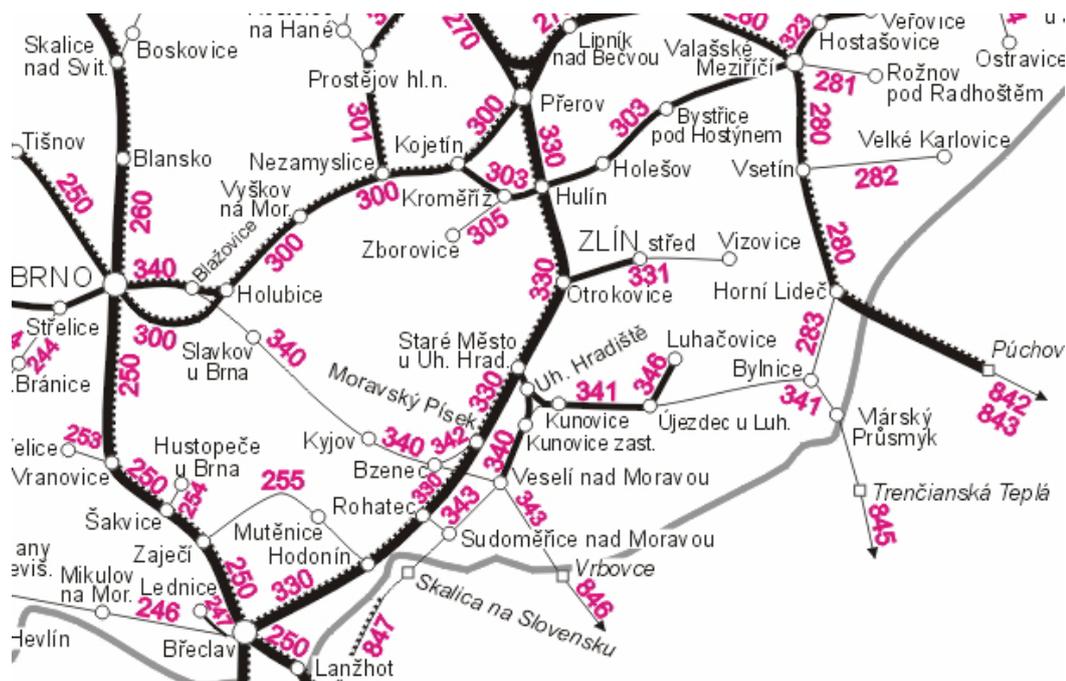
V druhé polovině šedesátých let 19. století znovu ožily snahy vybudovat příčnou železniční trať od bavorských hranic a Domažlic přes Klatovy, Písek, Tábor, Jihlavu, Brno a Uherský Brod až do údolí Váhu. První studie trasování dráhy Brno – Trenčín byla provedena již v roce 1866, kdy oproti dnešnímu trasování se v Kyjově odkláněla severněji a s rychlejším dosažením Uherského Hradiště.

Rakouská společnost státní dráhy (StEG) však začíná se stavbou až v 80. letech 19. století, kdy služeb železnice některé oblasti již využívaly. Mezi Kyjovem a dnešním Moravským Pískem fungovala od roku 1884 dráha soukromého koncesionáře Oskara, barona Lazariniho. Ze Starého Města u Uh. Hradiště do Uherského Brodu byla uvedena do provozu v roce 1883 dráha společnosti Rakouské místní dráhy (ÖLEG). Bylo tedy výhodné obě tratě začlenit do Českomoravské transverzální dráhy, čehož bylo dosaženo jejich odkoupením společností StEG v roce 1884. Tím došlo k přetrasování dráhy přes Kyjov a Bzenec, dále měla trať pokračovat přímo do Uherského Ostrohu, ale z důvodu nepříznivých vodních poměrů v okolí řeky Moravy byla trasována o 2,5 km delší variantou přes Veselí nad Moravou.

Zemní práce na stavbě Vlárské dráhy byly započaty v roce 1886 a první zprovozněný úsek Brno – Uherský Brod byl slavnostně uveden do provozu 10.10.1887. Navazující úsek z Uherského Brodu přes Vlárský průsmyk na Slovensko byl zprovozněn 28.10.1888.

Ikdyž byly snahy také o železniční napojení lázeňského města Luhačovice, stát financování odmítl a desetakilometrová odbočka vznikla až v roce 1905. Stavbu financovala Akciová společnost lázeňská a odpovědnou osobou a koncesionářem byl člen státní žel. rady dr. Cyril Seifert. Povinnosti koncesionáře převzala v roce 1912 Akciová společnost místní dráha Újezd – Luhačovice (A.L.L.B., Aujezd – Luhatschowitz Lokalbahn).

Kolem roku 1925 byla Vlárská dráha zmodernizována s cílem zvýšit její výkonnost. Byl zesílen železniční svršek a spodek včetně mostů a trať byla vybavena zabezpečovacím zařízením. Dne 21.10. 1928 byla otevřena trať z Bylnice přes Horní Lideč do Vsetína, která umožnila železniční spojení Slovácka s Valašskem. [7]



Obrázek 2: Poloha tratí 340, 341 a 346 v železniční síti

Zdroj: [4]

1.3 Parametry železničních stanic a traťových úseků

Trať Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průmysk a navazující tratě Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou (– Brno) a Újezdec u Luhačovic – Luhačovice jsou označeny pro účely knižního jízdního řádu (KJŘ) odděleně čísly 341, 340 a 346. Pro potřeby konstrukce jízdních řádů jsou označeny pod společným číslem 317, což vychází z dřívějšího označení a přetrvávajícího úzkého technologického propojení obou tratí. Trať tvoří významnou dopravní tepnu jižní části Zlínského kraje. Spadají do kategorie celostátních drah (včetně odbočné trati Újezdec u Luhačovic – Luhačovice), v celé délce 92 km jsou jednokolejné a neelektrizované. Ve většině případů dochází k souběhu uvedených tratí a pozemních komunikací s provozovanou linkovou autobusovou dopravou. V úseku Staré Město u Uh. Hradiště – Uherský Brod jde o mezinárodní tah I/50, dále do Bojkovic a Bylnice silnice II/495. Z Uherského Hradiště do Veselí nad Moravou vede souběžně komunikace I/55.

Následující kapitola se zabývá charakteristikou jednotlivých stanic výše zmíněných tratí jak z hlediska dopravního [3,4,6], kde popisuje polohu stanice na trati, použité zabezpečovací zařízení, uspořádání kolejiště a obsazení stanice dopravními zaměstnanci, tak z pohledu přepravního [5] s uvedením základních informací o obci ovlivňujících frekvenci cestujících. Zejména sleduje polohu stanice vůči obci, možné zdroje a cíle cest obyvatel či hlavní zaměstnavatele regionu. S možným budoucím zapojením tratě do systému IDS je zdůrazněna návaznost na linkovou dopravu. Hlavní údaje stanic shrnuje tabulka v příloze č. 3.

Trat' 341: Vlárský průsmyk – Staré Město u Uherského Hradiště

Provozní délka:	69,176 km
Začátek trati:	Vlárský průsmyk státní hranice ČR/SR - km 163,500
Konec trati:	Staré Město u Uherského Hradiště - km 7,065
Trat'ová rychlost:	státní hranice ČR/SR - km 163,500 – Nezdenice 70 km/h
	Nezdenice – Kunovice 80 km/h
	Kunovice – Staré Město u Uh. Hradiště 60 km/h
Trat'ová třída:	C3 (20 t/náprava, 7,2 t/m)
Sklon:	průměrný 1,5 ‰, maximální 17 ‰ (v úseku Pitín zast. – Hostětín)
Stanice:	12 stanic a 11 zastávek

Trat' 340: úsek Kunovice – Veselí nad Moravou

Provozní délka:	13,561 km
Začátek trati:	Kunovice - km 101,389
Konec trati:	Veselí nad Moravou - km 87,828
Trat'ová rychlost:	Kunovice – Veselí nad Moravou 100 km/h
Trat'ová třída:	C3 (20 t/náprava, 7,2 t/m)
Sklon:	průměrný 0,4 ‰, maximální 6 ‰
Stanice:	4 stanice a 2 zastávky

Trat' 346: Luhačovice – Újezdec u Luhačovic

Provozní délka:	9,765 km
Začátek trati:	Luhačovice - km 9,783
Konec trati:	Újezdec u Luhačovic - km 0,018
Trat'ová rychlost:	Luhačovice – Újezdec u Luhačovic 50 km/h
Trat'ová třída:	C3 (20 t/náprava, 7,2 t/m)
Sklon:	průměrný 4,4 ‰, maximální 12 ‰
Stanice:	2 stanice a 2 zastávky

1.3.1 žst. Staré Město u Uherského Hradiště

Železniční stanice Staré Město u Uherského Hradiště leží v km 138,015 tratě Přerov – Břeclav, která je součástí II. tranzitního železničního koridoru, a v km 7,065 tratě Vlárský průsmyk – Staré Město u Uh. Hradiště. Stanice je elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou 3000 V a je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) III. kategorie JOP ESA 11. Stanice je od roku 2007 dálkově ovládána z centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově. Jízda v traťovém úseku Nedakonice – Staré Město u Uh. Hradiště – Huštěnovice je zabezpečena obousměrným trojznakovým automatickým blokem AB E1, traťová rychlost v tomto úseku je 160 km/h. Ve směru do Uherského Hradiště je trať vybavena automatickým hradlem AH 88 bez oddílového návěstidla s počítačem náprav, traťová rychlost v tomto úseku je 60 km/h. Do stanice jsou zaústěny následující vlečky: vlečka Lesy ČR, a.s., Colorlak, a.s., Feron, a.s. a vlečka „Cukrovar“. Pro výstup a nástup cestujících je stanice vybavena úrovnovými nástupišti u kolejí 1, 3, 5 a 7 a ostrovním nástupištěm pro koleje 2 a 6.

Železniční stanice je umístěna mimo centrum města Staré Město s celkovým počtem 6 755 obyvatel, má tedy význam především přestupního bodu mezi tratí 330 a 341 a příměstskou autobusovou dopravu a MHD zastavující na autobusové zastávce před nádražím. V okolí stanice je průmyslová zóna s podniky firem Synot, a.s., Hamé, a.s., Feron, a.s., Colorlak, a.s., Algeco, a.s. a další. Hlavní část frekvence cestujících směřuje ve směru Uherské Hradiště – Otrokovice.

Tabulka 2: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Staré Město u Uh. Hradiště

St. Město u Uh. Hradiště	nástup	výstup
od/do Břeclavi	329	353
od/do Přerova	800	954
od/do Uh. Hradiště	805	796

Zdroj: [5]

1.3.2 žst. Uherské Hradiště

Stanice Uherské Hradiště leží v km 2,059 tratě 341 Vlárský průsmyk – Staré Město u Uh. Hradiště. Vybavena je SZZ III. kategorie TEST 14 s počítačem náprav. Jízda v přilehlých traťových úsecích je zabezpečena automatickým hradlem AH 88 bez oddílových návěstidel, traťová rychlost je 60 km/h. Stanice je obsazena výpravčím a dozorcem výhybek. Pro jízdy vlaků jsou určeny dopravní koleje č. 1-3, 3b a 5, přičemž z koleje č. 2 je možný pouze odjezd do St. Města u Uh. Hradiště. Úrovnová nástupiště jsou vybudována u všech dopravních kolejí.

Uherské Hradiště je bývalým okresním městem, nyní obcí s rozšířenou působností. Počet obyvatel je 26 007 a je největším sídlem na trati. Město je hlavním centrem regionu v oblasti služeb, školství (nachází se zde několik středních škol a pobočka Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně), nemocnice a obchody. V oblasti kultury město pořádá každý rok Letní filmovou školu (LFŠ) a má stálou divadelní scénu – Slovácké divadlo. Průmysl je situován v okrajové městské části Mařatice (areál firmy Mesit), která je napojena na ostatní druhy dopravy pomocí MHD. Druhá průmyslová zóna existuje na hranici měst Uh. Hradiště a Kunovice, jejíž část je v blízkosti žst. Kunovice a zastávek MHD. Typickým znakem pro dopravu v souměstí St. Město, Uh. Hradiště a Kunovice je vysoký podíl cyklistické dopravy. Železniční stanice má výhodné postavení v centru města, což je praktické především pro cestující dojíždějící z okolí. Autobusové nádraží je vzdáleno cca 700 m a slouží pro příměstské, dálkové i mezinárodní autobusové linky.

Tabulka 3: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Uherské Hradiště

Uherské Hradiště	nástup	výstup
od/do St. Města	572	619
od/do Kunovic	908	1004
od/do Kunovic zast.	383	345

Zdroj: [5]

1.3.3 žst. Kunovice

Stanice Kunovice leží v km 101,389 trati Vlárský průsmyk – Staré Město u Uherského Hradiště a je odbočnou stanicí pro trať Brno – Veselí nad Moravou – Kunovice. Vybavena je SZZ s JOP ESA 11. Ve všech přilehlých traťových úsecích je TZZ AH 88 bez oddílových návěstidel. Od února 2008 jsou z Kunovic dálkově ovládány stanice Ostrožská Nová Ves a Uherský Ostroh. Řízení celého traťového úseku Uherský Ostroh zajišťuje 1 výpravčí a došlo tím k úspoře 35 dopravních zaměstnanců. Kolejiště stanice tvoří dopravní koleje č. 1-4, 6 a 8, přičemž kolej č. 2 kusá umožňuje pouze odjezd směr Hradčovice. Součástí stanice je navíc spojovací kolej č. 101 (tzv. triangl) umožňující bezúvratovou jízdu stanicí Kunovice pro vlaky v trase Uherské Hradiště – Ostrožská Nová Ves. Stanice prošla rekonstrukcí v roce 2003. Pro cestující jsou určena úrovněová nástupiště – ostrovní úrovněové pro koleje 1, 3 a 4 a jednostranná úrovněová nástupiště u kolejí 2a, 3 a 6. Výpravu vlaku provádí vlaková četa.

Železniční stanice nemá pro dopravní obslužnost města s 5 341 obyvateli kvůli své odsunuté poloze velký význam. Důležitou roli hraje v přestupních vazbách mezi tratí 340 a 341. V blízkosti se nachází průmyslové podniky AVX (s vlastní zaměstnaneckou dopravou), HAMÉ, a.s., OP Prostějov, a.s. a místní část Uh. Hradiště Sady. Vhodnější polohu vůči městu zaujímá zastávka Kunovice.

Tabulka 4: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Kunovice

Kunovice	nástup	výstup
od/do Uh. Hradiště	686	520
od/do Uh. Brodu	381	419
od/do Kunovic zast.	299	251

Zdroj: [5]



Obrázek 3: Trati 330, 340 a 341 v okolí Uherského Hradiště

Zdroj: [6]

1.3.4 žst. Hradčovice

Stanice Hradčovice leží v km 109,931 tratě Vlárský průsmyk – Staré Město u Uherského Hradiště. Po vážné dopravní nehodě bylo již v 80. letech minulého století dosazeno SZZ TEST 14. V mezistaničním úseku směr Kunovice je zabezpečena jízda automatickým hradlem AH 88 bez oddílového návěstidla, v TÚ Hradčovice – Uherský Brod telefonickým dorozumíváním. Stanice je obsazena 1 výpravčím ve směně. Kolejiště tvoří dopravní koleje č. 1 a 2 a kusá manipulační kolej č. 3. Pro cestující jsou sypaná nástupiště u obou dopravních kolejí.

Stanice je situována na okraji obce Hradčovice s cca 1000 obyvateli, kteří dojíždějí do blízkého Uherského Brodu i Uherského Hradiště. Obsluhu obce zajišťuje také autobusová linka se zastávkou i u železniční stanice.

Tabulka 5: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Hradčovice

Hradčovice	nástup	výstup
od/do Uh. Hradiště	55	59
od/do Uh. Brodu	42	56

Zdroj: [5]

1.3.5 žst. Uherský Brod

Stanice Uherský Brod leží v km 116,164 tratě Vlárský průsmyk – Staré Město u Uherského Hradiště. Vybavena je SZZ II. kategorie elektromechanickým vzor 5007 se závislými stavědly na obou zhlavích. Jízda vlaků ve směru do Hradčovic je zajištěna telefonickým dorozumíváním, ve směru do Újezdce u Luhačovic automatickým hradlem AH 88 bez oddílového návěstidla. Stanice je obsazena ve směně výpravčím a 2 signalisty. Pro jízdy vlaků jsou určeny dopravní koleje č. 1-5. Jednostranná nástupiště vybudována u dopravních kolejí č. 1-4. Do stanice jsou zaústěny vlečky Slovácké strojírny, a.s., Technomax a Jednota SD. Navíc manipulační kolej č. 6 je uzpůsobena pro překládku kontejnerů.

Uherský Brod je dalším významným centrem regionu. V současnosti má město s 17 306 obyvateli statut obce s rozšířenou působností. Na okraji města rozkládajícího se na kopci vedou údolím řeky Olšavy hlavní dopravní tahy – silnice I/50 s dalšími silnicemi II. třídy a trať 341. Hlavními zaměstnavateli a cíli cest jsou Česká zbrojovka, a.s., Slovácké strojírny, a.s., množství menších průmyslových a potravinářských podniků, institucí, úřadů a firem v oblasti služeb, jakož i základní a střední školy. Před stanicí se nachází autobusové nádraží s možností přestupu na většinu příměstských a některé dálkové linky. Část cestujících využívá k dosažení cíle cesty MHD obsluhující město včetně místních částí Havřice a Újezdec u Luhačovic. Dálkové autobusy zastavují pouze na hlavním autobusovém nádraží vzdáleném cca 500 m.

Tabulka 6: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Uherský Brod

Uherský Brod	nástup	výstup
od/do Uh. Hradiště	776	756
od/do Újezdce u Luh.	713	614

Zdroj: [5]

1.3.6 žst. Újezdec u Luhačovic

Stanice se nachází v km 119,660 tratě Vlárský průsmyk – Staré Město u Uh. Hradiště a je odbočnou stanicí pro trať Újezdec u Luhačovic – Luhačovice. Vybavena je SZZ III. kategorie JOP ESA 11. Jízda ve všech přilehlých traťových úsecích je zabezpečena TZZ automatickým hradlem AH 88 bez oddílového návěstidla. Ve směně je zde 1 výpravčí a

1 dozorce výhybek. Stanice má dopravní koleje 1-3, jízda na/z trať 346 do/z Luhačovic je možná pouze z koleje č. 2. Úrovňová nástupiště jsou u všech kolejí.

Z přepravního hlediska má význam jako přestupní stanice mezi tratí 341 a 346, zajišťuje obsluhu městské části a přestup na MHD Uherský Brod.

Tabulka 7: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Újezdec u Luhačovic

Újezdec u Luhačovic	nástup	výstup
od/do Uh. Brodu	269	272
od/do Nezdenic	101	95
od/do Luhačovic	266	257

Zdroj: [5]

1.3.7 žst. Nezdenice

Stanice leží v km 124,754 tratě Vlárský průsmyk – Staré Město u Uherského Hradiště. SZZ je elektromechanické s ústředním stavědlem. Ve směru do Újezdce u Luhačovic je TZZ automatické hradlo AH 88, ve směru do Bojkovic telefonické dorozumívání. Obsazení tvoří výpravčí a dozorce výhybek. Pro jízdy vlaků jsou určeny dopravní koleje 1 a 2 s úrovňovými nástupišti.

Nachází se na okraji obce Nezdenice s necelými 800 obyvateli. Část frekvence tvoří cestující návazné autobusové linky 800 310 do Rudic, jejíž zastávka je přímo u nádraží. Dopravní význam stanice je diskutabilní, poněvadž zde dochází ke křižování vlaků průměrně jednou za den.

Tabulka 8: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Nezdenice

Nezdenice	nástup	výstup
od/do Újezdce u Luh.	115	118
od/do Bojkovic	30	28

Zdroj: [5]

1.3.8 žst. Bojkovice

Leží v km 129,396 tratě Vlárský průsmyk – Staré Město u Uherského Hradiště. Ve stanici je instalováno SZZ II. kategorie elektromechanické vzor 5007 se závislými stavědly na obou zhlavích. Jízda v traťovém úseku Nezdenice – Bojkovice je zabezpečena telefonickým dorozumíváním, ve směru do Slavičina automatickým hradlem AH 88 s oddílovým návěstidlem v km 136,972. Jedná se o AH Pitín v místě bývalé stanice. Dopravními zaměstnanci ve směně jsou 2 signalisté a výpravčí. Dopravní koleje (č. 1-3) jsou vybaveny úrovňovými nástupišti. Zaústěny jsou vlečka Lesy ČR, a.s. a vlečka firmy Žáček.

Město Bojkovice s 4 672 obyvateli je centrem mikroregionu označovaného jako Bojkovsko. Stanice díky své poloze na okraji města slouží více jako přestupní bod mezi

vlakovou a autobusovou dopravou – obě nádraží v jednom místě. Dopravní obsluhu Bojkovic lépe splňuje zastávka Bojkovice město. Jde o poslední stanici v uherskohradištském okrese a dochází zde ke zlomu frekvence cestujících, proto se jedná o výchozí, resp. konečnou stanici mnoha vlaků. Dále podél trati do Vlárského průsmyku se rozkládá oblast typická menší hustotou osídlení a hornatým terénem. Hlavními cíli cest jsou základní a střední školy, podniky dřevozpracujícího a strojírenského průmyslu – ZEVETA, a.s. a další, přestup na místní autobusové linky, což předpokládá vznik přestupního terminálu.

Tabulka 9: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Bojkovice

Bojkovice	nástup	výstup
od/do Nezdenic	290	243
od/do Slavičina	79	121

Zdroj: [5]

1.3.9 žst. Slavičín

Stanice Slavičín se nachází v km 143,988 tratě Vlárský průsmyk – Staré Město u Uherského Hradiště a je vybavena SZZ II. kategorie elektromechanickým zab. zařízením vzor 5007 s ústředním stavědlem. Ve směru do Bojkovic jsou jízdy vlaků zabezpečeny automatickým hradlem AH 88 s oddílovým návěstidlem v km 136,972 – AH Pitín (v místě bývalé stanice). Telefonickým dorozumíváním je zabezpečena jízda na trati do Bohuslavic nad Vlárí. Obsazení stanice tvoří výpravčí a signalista. V současné době jsou určeny pro jízdy vlaků dopravní koleje 1 a 2 s úroňovými nástupišti (kolej č. 3 je vyloučena).

Původní název stanice Hrádek na Vlárské dráze je podle dnešní místní části města Slavičín s 6 941 obyvateli. Od centra města je stanice vzdálena cca 2 km a obsluha je zajištěna návaznou autobusovou linkou. Jedná se o oblast jižního Valaška a bývalého okresu Zlín, z čehož vychází spádovost obyvatel především do Zlína, Luhačovic a Valašských Klobouk, navíc s řídkým osídlením. V obci dominují podniky drobného průmyslu, nedaleké Vlárské strojírný, výroba obuvi Prabos plus, a.s.

Tabulka 10: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Slavičín

Slavičín	nástup	výstup
od/do Bojkovic	68	70
od/do Bohuslavic n. Vl.	34	32

Zdroj: [5]

1.3.10 žst. Bohuslavice nad Vlárí

Stanice Bohuslavice nad Vlárí leží v km 148,409 tratě Vlárský průsmyk – Staré Město u Uherského Hradiště. Staniční zabezpečovací zařízení III. kategorie TEST 14 s kolejovými obvody. Jízda v přilehlých mezistaničních oddílech je zabezpečena telefonickým

dorozumíváním. Ve směně je obsazena výpravčím a dozorcem výhybek. Provozovány jsou dopravní koleje č. 1-4, přičemž pro cestující slouží úroňová nástupiště u kolejí č. 1 a 2. Zaústěna je vlečka Vojenských skladů a Vlárských strojíren.

Stanice je situována na okraji menší obce Bohuslavice n. Vl. s 414 obyvateli a nedaleko zastávky místních autobusových linek spojující Valašské Klobouky a Slavičín. Přesto však patří z přepravního hlediska mezi nejslabší stanice na trati.

Tabulka 11: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Bohuslavice nad Vlárí

Bohuslavice nad Vlárí	nástup	výstup
od/do Slavičina	22	22
od/do Bylnice	11	10

Zdroj: [5]

1.3.11 žst. Bylnice

Stanice leží v km 157,761 tratě Vlárský průsmyk – Staré Město u Uherského Hradiště a je odbočnou stanicí pro trať Bylnice – Horní Lideč. SZZ je elektromechanické vzor 5007 se závislými stavědly na obou zhlavích. Ve směru do Bohuslavic n. Vl. a Vlárského průsmyku je trať zabezpečena telefonickým dorozumíváním. Pro trať do Horní Lidče řízenou podle předpisu ČD D3 je stanicí dirigující se sídlem dirigujícího dispečera, TZZ je zajištěno rádiovým spojením (SRD). Ve směně je stanice obsazena výpravčím (plní současně funkci dirig. dispečera) a 2 signalisty. Pro jízdy vlaků jsou určeny dopravní koleje č. 1-5. Úroňová nástupiště jsou vybudována u kolejí č. 1-4. Do stanice je zaústěna vlečka Kloboucká lesní s.r.o.

Stanice se nachází na okraji Bylnice, která je součástí souměstí Brumova-Bylnice s celkovým počtem 5974 obyvatel. Správně spadá pod obec s rozšířenou působností – město Valašské Klobouky. Hlavní funkcí stanice je zajištění přestupu mezi tratí 341 a 283.

Tabulka 12: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Bylnice

Bylnice	nástup	výstup
od/do Bohuslavic n. Vl.	129	109
od/do Vlárského průsmyku	12	18
od/do Horní Lidče (283)	127	118

Zdroj: [5]

1.3.12 žst. Vlárský průsmyk

Stanice leží v km 162,880 jednokolejné tratě Vlárský průsmyk – Staré Město u Uherského Hradiště a je pohraniční přechodovou stanicí na síť Železnic Slovenské republiky (ŽSR). Přechod na území Slovenské republiky pro vlaky nákladní dopravy je omezen pouze na ucelené vlaky nevyžadující rostlinolékařskou či veterinární prohlídku.

SZZ je reléové ZZ vzor 66 a jízda vlaků na širé trati je zabezpečena ve směru do Bylnice i Horného Srnie (ŽSR) telefonickým dorozumíváním. Stanice je ve směně obsazena výpravčím, v nočním období (cca 20-4, resp. 6 hod.) je zavedena výluka služby dopravních zaměstnanců. Pro provoz vlakové dopravy slouží dopravní koleje č. 1-3, přičemž úrovněová nástupiště jsou vybudována u kolejí č. 1 a 2.

Význam stanice z přepravního hlediska je téměř zanedbatelný. V blízkosti se nachází pouze osada Sidonie spadající pod město Brumov-Bylnice. Při cestě na Slovensko je nutné u všech vlaků ČD, a.s. přestoupit na vlak ZSSK, a.s.

Tabulka 13: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Vlárský průmysk

Vlárský průmysk	nástup	výstup
od/do Bylnice	38	26

Zdroj: [5]

1.3.13 žst. Ostrožská Nová Ves

Stanice leží v km 95,720 jednokolejně tratě Brno – Uherské Hradiště. Stanice je vybavena elektronickým stavědlem ESA 11 (TESA), které je dálkově obsluhováno výpravčím JOP z žst. Kunovice. Z pohledu TZZ je prováděna souvislá kontrola tratě, zab. zařízení se chová jako vzdálené zhlaví (rozprostřená ESA). Stanice není obsazena dopravními zaměstnanci a výprava vlaků s přepravou cestujících je prováděna dle čl. 505 ČD D2. Pro jízdy vlaků jsou určeny dopravní koleje č. 1-3, úrovněová nástupiště jsou u kolejí č. 1 a 2.

Obec Ostrožská Nová Ves s 3 336 obyvateli se rozprostírá podél silnice I/55 v délce cca 2,5 km. Tento fakt zvýhodňuje obsluhu autobusovou dopravou. Silné vazby jsou především na Uherské Hradiště a blízké Veselí nad Moravou, k těmto cestám využívá část lidí cyklistickou stezku spojující výše zmíněná centra. Mezi hlavní podniky patří štěrkovna DOBET, a.s., kovovýroba Hoffmann s.r.o. a Sirnaté lázně.

Tabulka 14: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Ostrožská Nová Ves

Ostrožská Nová Ves	nástup	výstup
od/do Kunovic	141	122
od/do Veselí nad Moravou	52	60

Zdroj: [5]

1.3.14 žst. Uherský Ostroh

Stanice leží v km 91,692 tratě Brno – Uherské Hradiště. Stanice je vybavena elektronickým stavědlem ESA 11 (TESA), které je dálkově obsluhováno výpravčím JOP z žst. Kunovice. V traťovém úseku Ostr. Nová Ves – Uh. Ostroh je prováděna souvislá kontrola tratě, zab. zařízení se chová jako vzdálené zhlaví (rozprostřená ESA). Mezistaniční oddíl do Veselí nad Moravou je souvisle kontrolován počítači náprav, přičemž výpravčí

žst. Veselí n. M. dává telefonickou odhlášku výpravčímu DOZ v Kunovicích. Stanice není obsazena dopravními zaměstnanci a výprava vlaků s přepravou cestujících je prováděna dle čl. 505 ČD D2. Dopravní koleje č. 1-3 jsou vybaveny úrovnovými nástupišti. Do stanice jsou zaústěny vlečky ŽPSV, a.s., MATVE a DYAS – Jáchymov Invest, a.s.

Město Uherský Ostroh s 4 446 obyvateli patří k větším obcím obsluhovaným železniční dopravou, u které převládá dojíždění ve směru do Uherského Hradiště. Nedaleké Veselí nad Moravou je lehce dosažitelné na kole díky cyklostezce, a proto je využití železniční dopravy v tomto směru nižší. Město má rovněž kvalitní napojení na uvedená města autobusovou dopravou. Hlavními podniky jsou ŽPSV, a.s. a Jednota spotřební družstvo v Uherském Ostrohu.

Tabulka 15: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Uherský Ostroh

Uherský Ostroh	nástup	výstup
od/do Ostrožské Nové Vsi	206	211
od/do Veselí nad Moravou	117	174

Zdroj: [5]

1.3.15 žst. Veselí nad Moravou

Železniční uzel Veselí nad Moravou leží v km 87,828 tratě Brno – Uherské Hradiště, v km 0,00 tratě Rohatec – Veselí nad Moravou a v km 67,367 tratě Vrbovce – Veselí nad Moravou. Stanice je vybavena elektrodynamickým SZZ se závislými stavědly na zhlavích. Ve směně je obsazena 2 výpravčími a 2 signalisty. Mimo traťový úsek do Bzenec, kde je jízda zabezpečena reléovým poloautomatickým blokem, je ve všech přilehlých úsecích zabezpečena

jízda telefonickým dorozumíváním. U kolejí 1 a 2, 3 a 5 jsou ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem podchody, přístup k nástupišti u koleje č. 4 je úrovnově z vestibulu stanice. Do stanice je zaústěna vlečka železáren.

Veselí nad Moravou leží v Jihomoravském kraji, je obcí s rozšířenou působností a má 11 884 obyvatel. Spádové oblasti jsou především Velká nad Veličkou, Strážnice a Bzenec. Město má silné vazby na Hodonín, Uh. Hradiště, Kyjov a Brno. Nádraží je situováno v centru, v jednom místě s autobusovým nádražím, odkud odjíždí příměstské autobusové linky. V průběhu roku 2008 dojde k integraci regionu v rámci IDS JMK.

Tabulka 16: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Veselí nad Moravou

Veselí nad Moravou	nástup	výstup
od/do Uherského Ostrohu	602	445

Zdroj: [5]

1.3.16 žst. Luhačovice

Koncová železniční stanice Luhačovice se nachází v km 9,632 jednokolejné trati Újezdec u Luhačovic – Luhačovice. SZZ je mechanické s ústředním zámekem v dopravní kanceláři, výhybka č. 6 je ovládána z pomocného stavědla (PSt.), ostatní výhybky jsou přestavovány místně. Jízda vlaků na trati je zabezpečena AH 88 s počítači náprav. Ve směně je stanice obsazena výpravčím a dozorcem výhybek.

Největší moravské lázně Luhačovice ožívají v letní turistické sezóně, během níž město s 5400 obyvateli uvítá téměř 30 tis. hostů. Soustředí se zde kulturní dění s mnoha festivaly, koncerty a dalšími akcemi, které lákají nejen klienty, ale také obyvatele okolí. Lázeňské město je obcí s rozšířenou působností, poskytuje širokou nabídku služeb, včetně zdravotnictví a základního a středního školství. Železniční stanice sousedí s autobusovým nádražím odkud vyjíždí mimo příměstské linky také dálkové a mezinárodní spoje.

Tabulka 17: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Luhačovice

Luhačovice	nástup	výstup
od/do Újezdce u Luhačovic	339	391

Zdroj: [5]

1.4 Zastávky na trati

Na trati se dále nachází několik zastávek. Jejich základní údaje jsou v tabulce uvedené níže, včetně průměrného denního nástupu pro jednotlivé směry. Největší počet cestujících využívá zastávky Šumice a Bojkovice město, což je důvod pro trasování osobních vlaků ze Starého Města u Uh. Hradiště nikoliv do Bojkovic, ale se zajištěním na zastávku Bojkovice město. Naopak téměř bez pohybu cestujících je zastávka Ostrožská Nová Ves lázně, která sousedí s autobusovou zastávkou s kvalitním napojením, a proto se nabízí obsluha autobusovou dopravou. V navrhovaném jízdním řádu zde všechny vlaky projíždí. Zvláštní pozici mají zastávky Havřice a Vésky, které jsou napojeny na MHD Uherský Brod, resp. Uherské Hradiště a je vhodné přesněji definovat obsluhu podobných lokality (návaznost vlak-MHD, projíždění některých vlaků).

Zastávky dále za Bojkovicemi napojují menší obce na místní centra Bojkovice, Slavičín a Brumov-Bylnici. Železnice zde vede členitým terénem a překonává značné převýšení, což negativně ovlivňuje cestovní dobu a v několika případech i docházkovou vzdálenost na tyto zastávky a stanice. Ve výhodě je autobusová doprava, která dokáže hornaté území lépe obsloužit včetně obcí bez napojení na železniční dopravu.

Tabulka 18: Přehled zastávek

341 Staré Město u Uh. Hradiště - Vlárský průsmyk				
zastávka	km poloha	trať. úsek	nástup St. Město	nástup Vl. průsm.
Věsky	103,95	Kunovice – Hradčovice	25	15
Popovice u Uh. Hradiště	106,098	Kunovice – Hradčovice	106	44
Havřice	113,96	Hradčovice – Uh. Brod	34	26
Šumice	122,62	Újezdec u L. – Nezdenice	232	46
Záhorovice	127,151	Nezdenice – Bojkovice	122	20
Bojkovice město	130,8	Bojkovice – Slavičín	221	62
Pitín zastávka	133,5	Bojkovice – Slavičín	84	16
Hostětín	139,48	Bojkovice – Slavičín	13	3
Divnice	147,1	Slavičín – Bohuslavice n. V.	12	40
Popov	153,46	Bohuslavice n. V. – Bylnice	50	8
Svatý Štěpán	160,9	Bylnice – Vl. průsmyk	7	1
340 Uherské Hradiště - Veselí nad Moravou				
			UH/Kun	Veselí n/M
Kunovice zastávka	99,402	Kunovice – Ostr. Nová Ves	29/22	65
Ostrožská Nová Ves lázně	96,84	Kunovice – Ostr. Nová Ves	2	2
346 Újezdec u Luhačovic – Luhačovice				
			Luhač.	Újezdec
Polichno	4,6	Újezdec u L. – Luhačovice	43	14
Biskupice u Luhačovic	5,819	Újezdec u L. – Luhačovice	8	14

Zdroj: [5]

1.5 Současný rozsah vlakové dopravy

V osobní dopravě jsou na trati provozovány vlaky kategorie Ex, R, Os a Sp. Z dlouhodobého hlediska je počet vlaků stabilní a vychází z aktuálního objemu dotací Zlínského kraje pro daný rok. V nejméně využívaném úseku Bylnice – Vlárský průsmyk je patrný každoroční pokles počtu vlaků osobní dopravy, který započal zrušením přímých rychlíků Trenčianská Teplá – Brno platností GVD 2000/2001. Nutnost přestupu u všech vlaků ve Vlárském průsmyku odradila první vlnu cestujících. Další pak následovaly se zrušením rychlíků či spěšných vlaků projíždějících zastávky v úseku Vlárský průsmyk – Brno a zhoršení návazností s dalšími přestupy, čekáním, popř. nepřipoji v Tr. Teplé. Svůj podíl na odlivu cestujících má samozřejmě delší cestovní doba a nesrovnatelné tarifní podmínky železnice a autobusové dopravy v mezinárodní přepravě.

V úseku Bylnice – Bojkovice je trvale nižší počet vlaků oproti zbývajícím úsekům tratě, což je dáno řidším osídlením oblasti a trasováním dráhy. Počet vlaků se dlouhodobě pohybuje v intervalu 20-25 vlaků za den. Z důvodu zlomu frekvence je u části vlaků nutný přestup v žst. Bojkovice do vlaků vedených kapacitnější soupravou či přivěšení,

resp. odvěšení vozů. Prakticky všechny vlaky jsou vedeny motorovými vozy mimo některé spoje v páteční a nedělní přepravní špičce.

Úsek Bojkovice – St. Město u Uh. Hradiště – Veselí n. M. je přepravně poměrně vyrovnaný. Obsluha je zajištěna osobními a spěšnými vlaky, které však mají charakter osobních vlaků. Vozební ramena osobních vlaků jsou Bojkovice – Staré Město u Uh. Hradiště, resp. Veselí n. M. a Uh. Hradiště – Veselí n. M. Rozsah krajem objednávané regionální dopravy v úseku Uh. Hradiště – Uh. Brod/Veselí nad Moravou je obdobný a dosahuje přibližně 40 vlaků za den. Ve směru do Luhačovic je tento počet navýšen celkem o 4 páry spojů dálkové dopravy, ve směru do Veselí n. M. o 2 páry. Odlišné postavení má nejvytíženější úsek Kunovice – St. Město u Uh. Hradiště, což je dáno snahou připojování maximálního počtu vlaků z tratě 330 a 340 na město Uh. Hradiště a sjížděním vlaků od Uh. Brodu a Veselí n. M.

Zrušením rychlíkové dopravy v trase Brno – Bylnice a jejím převedením na spěšné vlaky dotované krajem došlo v období 2004-2006 k poklesu počtu vlaků kategorie R na 2 páry do Luhačovic. Navíc vlaky Sp nahrazují až do Veselí n. M. osobní vlaky. Tento stav je dán objednávkou Zlínského kraje a na území Jihomoravského kraje již plní svoji funkci a zajišťují rychlé napojení Veselska s Brnem. Počínaje GVD 2006/2007 začal nárůst dálkové dopravy směřující do Luhačovic až na současnou hodnotu 4 párů vlaků a do Veselí nad Moravou 2 páry vlaků. Dálková doprava však představuje pro tyto tratě spíše problém, protože časová poloha vychází z taktu dálkové dopravy a často nevyhovuje potřebám regionu. Navíc dochází k narušování pravidelnosti dopravy často zpožděnými vlaky dálkové dopravy, což výrazně snižuje kvalitu poskytované služby, přináší problémy při zajištění přípojů v Újezdci u L., Kunovicích, St. Městě u Uh. Hradiště a dalších stanicích a přenášení na vlaky regionální dopravy. Proto jsem v návrhu uvažoval s ukončením těchto vlaků ve St. Městě u Uh. Hradiště a zajištěním přípojů. Nabízí se možnost pokračování těchto vlaků v trasách vlaků regionální dopravy v taktovém jízdním řádu. Tato myšlenka vychází z podobného modelu na trati 032 Jaroměř – Trutnov, kde rychlíky do/z Prahy plní úlohu obsluhy regionu a jsou zaintegrované do IDS IREDO. Další alternativou je vedení těchto vlaků v mimotaktových trasách s upřednostněním regionální dopravy.

Při konstrukci GVD je snaha o přiblížení se taktu. Ten se nedaří zavést především kvůli přizpůsobení poloh vlaků místním poměrům, častým odklonům od taktu na přípojních tratích, rozdílností parametrů nasazovaných vozidel, omezením použitou technologií ve stanicích a odlišností provozu během týdne. Vytvoření jízdního řádu, který by plně

reflektovat požadavky uherskohradištska nebo sledoval dlouhodobou koncepci dopravy regionu, je v současné době prakticky nemožné. Trať plní důležitou roli v návozu cestujících na dálkovou dopravu v St. Městě u Uh. Hradiště a současně musí sledovat zájmy Jihomoravského kraje kam zasahuje. Konečným činitelem je fakt, že denně zajíždí na tratě 340 a 341 celkem 6 párů vlaků dálkové dopravy, jejichž takt v minulých letech kolidoval v úseku Kunovice – Újezdec u L. s taktem spěšných vlaků. Všechny zmíněné skutečnosti silně předurčují časové polohy vlaků. Konečný počet vlaků současně závisí na objemu dotace prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku dopravci od Zlínského kraje. Nelze nezmínit, že doprava v kraji podléhá i politickému vlivu.

Ač je tato práce zaměřena na osobní dopravu, je nutné zmínit také nákladní dopravu. Ta je na sledovaných tratích reprezentována vždy párem nákladních vlaků v daném úseku. Ze Starého Města u Uh. Hradiště zajíždí do Bojkovic Nex 56101 a vrací se zpět jako Mn 81020. Obsluhu úseku Veselí n. M. – Kunovice zajišťuje v odpoledních hodinách pár manipulačních vlaků Mn 82101/81200 a v Kunovicích dochází k předání zátěže s Mn 81020. Stejně jako na trati 346, i v úseku Bojkovice – Slavičín pravidelné nákladní vlaky nejezdí a východní část trati Vlárský průsmyk – Slavičín obsluhují manipulační vlaky z Valašského Meziříčí. V nákladní dopravě dominuje lokomotivní řada 742.

Mezi hlavní přepravce patří firmy HOBAS, a.s. v Kunovicích, ŽPSV, a.s. Uherský Ostroh a podniky dřevařského průmyslu s nakládkou v Bylnici, Bojkovicích a Uh. Brodě, kde je rovněž málo využívané kontejnerové překladiště.

Tabulka 19: Počty spojů v GVD 2007/2008 (v pracovní dny)

počet spojů GVD 07/08	tam			zpět			oba směry		
	Os/Sp	Ex, R	celkem	Os/Sp	Ex, R	celkem	Os/Sp	Ex, R	celkem
trať 341									
Vlárský průsmyk – Bylnice	6	0	6	6	0	6	12	0	12
Bylnice – Bojkovice	11	0	11	12	0	12	23	0	23
Bojkovice - Újezdec u Luhačovic	20	0	20	19	0	19	39	0	39
Újezdec u Luh. - Uherský Brod	21	4	25	20	4	24	41	8	49
Uherský Brod – Kunovice	21	4	25	20	4	24	41	8	49
Kunovice - Uherské Hradiště	26	4	30	23	4	27	49	8	57
Uh. Hradiště - St. Město u Uh. H.	27	6	33	28	6	34	55	12	67
trať 340									
Veselí nad Moravou – Kunovice z.	19	2	21	20	2	22	39	4	43
Kunovice z. - Uherské Hradiště	9	2	11	10	2	12	19	4	23
Kunovice z. – Kunovice	10	0	10	10	0	10	20	0	20
trať 346									
Luhačovice - Újezdec u Luh.	15	4	19	15	4	19	30	8	38

Zdroj: [4]

1.6 Nasazovaná vozidla

Provoz osobních vlaků na tratích 340, 341 a 346 zajišťují v největší míře motorové vozy DKV Brno řad 810 (PS Veselí n. M.) a 842, popř. 854 (PS Brno-Horní Heršpice). Ve špičkových hodinách či u vlaků přecházejících z trati 340 od Brna jsou pak nasazovány soupravy vozů klasické stavby (Bt, Bdmtee, BDs) vedené lokomotivou řady 754 DKV Brno PS Brno-Maloměřice. Tyto lokomotivy jsou turnusovány rovněž na vozbu rychlíků mezi Starým Městem u Uh. Hradiště a Luhačovicemi, resp. Veselím n. M. Jako náhrada za neprovozní hnací vozidla je možné spatřit v čele vlaků lokomotivy řady 742.

Motorové vozy řady 810 vyráběné na přelomu 70. a 80. let minulého století Vagonkou Studénka zajišťují vedení osobních vlaků od Veselí n. M. až do Vlárského průsmyku. Při přepravních špičkách (cca 6-8 hod. a 13-16 hod.) jsou nasazovány pravidelně s 2 přípojnými vozy Btax, mezi Uh. Hradištěm a Veselím n. M. ojediněle až se 3 vozy Btax. V úseku Kunovice – St. Město je časté jejich spojení do ucelené jednotky 810 + 1-4 vozy Btax + 810. V přepravních sedlech jsou motorové vozy 810 nasazovány obvykle samostatně, stejně jako v úsecích s menší frekvencí cestujících Bojkovice – Vlárský průsmyk či na trati 346. U většiny vozidel došlo k výměně koženkového potahu sedadel za textilní a u několika vozidel jsou použita zcela nová čalouněná sedadla s opěrkou hlavy.



Obrázek 4: Osobní vlak do Brna vedený vozem 842 na zastávce Šumice
Zdroj: autor

Motorové vozy řad 842 a 854 jsou používány především k dopravě spěšných vlaků na rameni Brno – Bojkovice – Vlárský průsmyk a několika vlaků osobních. Vozy 842 z počátku 90. let 20. století patří mezi modernější vozidla parku ČD, a.s. a na Vlárské trati jsou pravidelně řazeny spolu s 1-3 vozy Btx a nejvýše 2 vozy Bmx. Řada 854 se na tuto trať

dostala až se začátkem platnosti GVD 2007/2008 na spěšných vlacích do Bylnice. U vybraných vlaků je vůz 854 řazen společně s řídicím vozem 954 a vloženým vozem Bdtl. Motorové lokomotivy řady 754 zajišťují prvotně vedení vlaků kategorie R a Ex ze St. Města u Uh. Hradiště do Luhačovic (4 páry), resp. do Veselí nad Moravou (2 páry). Několik lokomotiv je rovněž nasazeno na spěšných vlacích do/z Brna. Na místní poměry vysoký výkon a odpovídající soupravy umožňují těmto strojům využít traťovou rychlost 100 km/h mezi Kunovicemi a Uherským Ostrohem oproti motorovým vozům, které jsou omezeny maximální rychlostí vlastní (vozy 810) nebo soupravy (vozy Btax a Btx).

Tabulka 20: Parametry hnacích vozidel

řada	810	842	854	754
rok výroby	1975-1982	1993-1994	reko ř. 852/3	1975-1980
výkon	155 kW	408 kW	588 kW	1470 kW
hmotnost	20 t	45 t	50,3 t	74 t
max. rychlost	80 km/h	100 km/h	120 km/h	100 km/h
počet míst	55	64	48	-

Zdroj: [8]

Ve vozidlovém parku osobních vozů jsou základním pilířem vozy řad Btx a Btax. Na osobních a spěšných vlacích jsou řazeny přípojné vozy Btx, které jsou výsledkem nepříliš podařené rekonstrukce vozů Bix v letech 1995-1996. Slabinou vozu jsou v první řadě plastové sedačky běžně užívané pro vozidla MHD a vypružení vozu, proto nejsou u cestující veřejnosti příliš oblíbené. Přípojné vozy Btax vycházejí z koncepce motorových vozů řady 810 a jsou vhodné přednostně k cestám na krátké vzdálenosti. Na trati 341 se však spolu s motorovými vozy 810 vyskytují i na vlacích mezi Vlárským průsmekem a Veselím nad Moravou s cestovní dobou přes 2 hodiny. Obě zmíněné řady mají nezávislé vytápění naftovými agregáty a zásuvky dálkového ovládání vozu. Dalším zástupcem přípojných vozů je řada Bmx nasazovaná na osobních a spěšných vlacích. Z řady provedených modernizačních úprav můžeme jmenovat zejména výměnu jednoduchých oken za dvojitá, výměnu koženkového čalounění sedadel za textilní anebo vyjmutí krajních sedadel na obou čelních stranách vozu a nahrazení věšáky na jízdní kola a sklopnými sedačkami.

Vozy klasické stavby zajíždějí na trať 341 na spěšných vlacích přecházejících z/do Jihomoravského kraje, kde je kapacita takové soupravy lépe využita. V pracovní dny jsou to soupravy vozů Bt (popř. modifikace této řady) doplněné o vozy BDs. Turnusovány jsou celkem 3 soupravy, které přes noc zůstávají v žst. Bojkovice a ráno se vrací do Brna. Především v úseku Bojkovice – Vlárský průsmek není kapacita souprav využita, a proto v posledních letech sílí snaha nahrazovat je soupravou s motorovým vozem či přestupem v Bojkovicích. Od 1. změny GVD 2007/2008 zajíždějí klasické soupravy do tohoto úseku

pouze o víkendech. Zvýšená nedělní frekvence do Brna je důvodem posílení odpoledních spěšných vlaků (Sp 1730, 1732, 1734 a 1736) soupravami vozů Bdmtee. [4,8,9]

Tabulka 21: Parametry osobních vozů

	Bt	Bdmtee	Btax	Btx	Bmx
rok výroby	1969-1075	1989-1990	1973-1983	1995-1996	1962-1968
max. rychlost	120 km/h	160 km/h	80 km/h	80 km/h	120 km/h
počet míst	88	96	62	64	80
hmotnost	34 t	46 t	15 t	24,5 t	32 t

Zdroj: [9]

1.7 Přepravní proudy

V pracovní dny směřuje stěžejní část cestujících do škol a zaměstnání v Uh. Hradišti, Uh. Brodě, na návaznou dálkovou dopravu ve Starém Městě u Uh. Hradiště a na trať v železničním uzlu Veselí nad Moravou. Významnou roli sehrává rovněž návazná autobusová doprava v Uh. Brodě, Bojkovicích a Veselí nad Moravou. Přehled návazných autobusových linek pro vybrané stanice je uveden v příloze č. 4. Průměrně je v pracovní den přepraveno na tratích 340, 341 a 346 přes 11 000 cestujících [5]. Rozhodující podíl zde má spojení Uh. Hradiště s Veselím n. M. a Uherským Brodem, kde navíc dochází ke značné obměně cestujících, což je patrné z následující tabulky. Nutno však zdůraznit, že právě v těchto dvou relacích je souběžně vedeno několik linek autobusové dopravy, v obou případech s přibližně 20 spoji v jednom směru.

V pondělí, pátek a neděli je typické navýšení počtu cestujících o studentskou frekvenci směřující do dvou směrů – Brno a po trati 330 do Olomouce a Ostravy. Zatímco spojení do Olomouce a dále na Prahu se stále zlepšuje, spojení do Brna zůstává opomíjené. Dochází k prodlužování cestovní doby, vlaky plní roli osobních vlaků a nahrazuje jej dálková autobusová doprava. Přepravní špičky omezená kapacita autobusové dopravy nedokáže zcela pokrýt a dává příležitost železniční dopravě.

Tabulka 22: Nástup, výstup a obsazení, trat' 341 (denní průměry v osobách)

341 Staré Město u Uh. Hradiště - Vlárský průmysk							
stanice, zastávka	nástup		výstup		obsazení		
	TAM	ZPĚT	TAM	ZPĚT	TAM	ZPĚT	CELKEM
Staré Město u Uh. Hradiště	805			796	1096		2168
Uherské Hradiště	908	572	619	1004	1275	1072	2914
Kunovice	381	686	520	419	1362	1639	2820
Vésky	15	25	21	22	1356	1458	2811
Popovice u Uh. Hradiště	44	106	79	46	1321	1455	2716
Hradčovice	42	55	59	56	1304	1395	2699
Havřice	26	34	31	31	1299	1395	2690
Uherský Brod	716	777	765	614	1249	1392	2479
Újezdec u Luhačovic	107	269	275	95	963	1229	1952
Šumice	46	232	214	37	796	989	1589
Nezdenice	30	115	118	28	708	794	1415
Záhorovice	20	122	123	24	604	707	1214
Bojkovice	79	290	243	121	440	609	881
Bojkovice město	62	221	225	58	276	441	554
Pitín zastávka	16	84	84	11	209	277	413
Hostětín	3	13	16	2	196	204	389
Slavičín	34	68	70	32	160	194	317
Divnice	40	12	15	61	185	157	392
Bohuslavice nad Vlárí	11	22	22	10	174	207	368
Popov	8	50	53	9	129	194	282
Bylnice	12	129	109	18	32	154	76
Svatý Štěpán	1	7	8	2	26	43	64
Vlárský průmysk		38	26			38	

Zdroj: [5]

Tabulka 23: Nástup, výstup a obsazení, tratě 340 a 346 (denní průměry v osobách)

340 Uherské Hradiště - Veselí nad Moravou							
stanice, zastávka	nástup		výstup		obsazení		
	TAM	ZPĚT	TAM	ZPĚT	TAM	ZPĚT	CELKEM
Uherské Hradiště	383			345	462		823
Kunovice	299	22	15	251	578	UH/Kun	1133
Kunovice zastávka	65	29	41	103	1064	362/555	2053
Ostr. Nová Ves lázně	2	2	4	3	1061	990	2051
Ostrožská Nová Ves	52	141	122	60	991	990	1900
Uherský Ostroh	117	206	211	174	897	909	1772
Veselí nad Moravou		602	445			876	
346 Újezdec u Luhačovic – Luhačovice							
Újezdec u Luhačovic	267			257	377		701
Polichno	43	14	17	34	403	324	747
Biskupice u Luhačovic	8	14	18	8	393	344	732
Luhačovice		339	393			339	

Zdroj: [5]

1.8 Analýza autobusové dopravy

Jak již bylo zmíněno, dochází v několika úsecích tratí 340, 341 a 346 k souběhu železniční a linkové autobusové dopravy. Níže uvedená tabulka nastiňuje stav na vybraných relacích. Sledovanými veličinami jsou průměrná doba jízdy (čas), cena základního (obyčejného) jízdného, která se může mezi jednotlivými dopravci lišit a počet spojů za den v daném směru (u železnice je uveden celkový počet/počet spojů s přestupem). I když si dokáží za takové situace na přepravním trhu jednotlivé subjekty najít svoji pozici, bylo by účelnější oba druhy dopravy vzájemně koordinovat a spoje mezi sebou prokládat či nahrazovat vlaky autobusy v pozdních večerních hodinách. Ušetřené prostředky by mohly být vynakládány na zahuštění spojů návazné autobusové dopravy a vytvoření páteřní železniční linie. Oba systémy by si tak nekonkurovaly, ale doplňovaly se. Jako příklad mohou posloužit 3 autobusové spoje Uh. Brod – Bojkovice s odjezdy v 8.55, 10.30 a 13.30, přičemž souběžné vlaky odjíždí v 9.03, 10.50 a 13.27. V ostatních případech uvedených v tabulce je tento jev vzhledem k většímu počtu spojení rovněž častý. [10]

Tabulka 24: Srovnání autobusové a vlakové dopravy

		BUS				VLAK			
Z	DO	vzdálenost [km]	čas [min]	cena [Kč]	spoje	vzdálenost [km]	čas [min]	cena [Kč]	spoje
Uherské Hradiště	Uherský Brod	20	28	21-26	22	17	25	27	23/8
	Veselí n. M.	18	34	21-24	21	14	23	23	22/8
Uherský Brod	Bojkovice	17	32	21	3	14	21	23	20/1
	Luhačovice	14	20	22-27	17	14	22	23	20
	Trenčín [SR]	42	63	47-72	8	67	140	103	3/3
Slavičín	Valašské Klobouky	17	30	22-31	29	25	48	37	9/9

Zdroj: [4, 10]

2 BUDOUCNOST TRATĚ Z POHLEDU ZAJINTERESOVANÝCH SUBJEKTŮ

Jak již bylo zmíněno, patří sledovaná trať k významným prvkům obsluhy území Zlínského kraje. Je nutné jasné stanovení priorit na této důležité trati s ohledem na její vývoj v dalších letech. Poněvadž jednotlivé subjekty zapojené do živého organismu železnice se vzájemně ovlivňují a jsou hluboce propojené a závislé, je žádoucí plány každé strany koordinovat s ostatními. Základními hráči vstupujícími do osobní železniční dopravy je skupina, kterou lze označit jako zákazníci – Zlínský kraj zastoupený koordinátorem a cestující. Další skupinou jsou poskytovatelé služeb, ať už SŽDC, s.o. jako poskytovatel dopravní cesty a její kapacity nebo ČD, a.s. v roli dopravce provozujícího vozidlový park. Jedině koordinované vynakládání prostředků ke společnému cíli může být efektivní.

2.1 Koncepce Zlínského kraje

Představy Zlínského kraje jsou formulovány v několika dokumentech zpracovaných odbornými firmami. Základním kamenem je Generel dopravy ZK (cílový stav infrastruktury v roce 2030) z dílny společnosti UDIMO, spol. s r.o. Ostrava z roku 2004 [2]. Podrobněji je železniční doprava kraje popsána ve dvou dokumentech, na nichž se společně podíleli firmy Dopravní projektování, s.r.o. a SUDOP Brno, s.r.o. a navazují na Generel dopravy ZK.

Filosofie řešení je zaměřena na zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy na dopravním trhu. Především vybudováním kvalitní železniční sítě společně s vytvářením integrovaných dopravních systémů a systémů lehké kolejové dopravy lze dosáhnout zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy na celkové přepravě osob.

2.1.1 Střednědobý výhled

Základní cíle kraje by se daly shrnout do tří bodů:

- naplnění mezinárodních dohod (AGC, AGTC), a tím vytvořit odpovídající podmínky pro rychlou a kvalitní přepravu osob a nákladů a pro rozvoj kombinované dopravy,
- realizovanými řešeními vytvořit podmínky pro provozování lehkých kolejových vozidel, zvýšit počet zastávek a tím vytvářet integrovaný dopravní systém s kvalitnější obsluhou území kraje,

- zkvalitnit, příp. obnovit železniční spojení mezi Českou a Slovenskou republikou, příhraniční prostor chápat jako společné rozvojové území s odpovídající úrovní infrastruktury.

V období do roku 2015 je prioritní otázkou kraje řešení situace na trati 331 Otrokovice – Vizovice. Plánuje se zdvoukolejnění úseku Otrokovice – Zlín a elektrizace celé tratě. Provoz by měla zajišťovat lehká kolejová vozidla v intervalovém režimu.

Na ostatních železničních tratích včetně tratí 340, 341 a 346 se uvažuje ve střednědobém horizontu se zavedením moderních kolejových vozidel, zlepšením zabezpečení dopravní cesty, výstavbou nových zastávek a dílčími úpravami parametrů tratí.

U všech řešených tratí se počítá s jejich začleněním do IDS ZK, v současné době však existuje fungující IDS pouze mezi městy Zlín a Otrokovice. Ten by měl vycházet z principu systému MHD. Pro polycentrické uspořádání kraje je navrhován zónový tarifní systém. Předběžně lze v konečném stavu očekávat rozdělení území kraje do zhruba 95 územně tarifních zón. Odbavování cestujících bude založeno na bezkontaktních čipových kartách, doplňujícím prvkem může být hotovostní prodej přestupních jízdenek pro jednotlivou jízdu s časovým i územním vymezením platnosti.

Koncepce je založena na klíčovém postavení železniční dopravy a především provozování lehkých kolejových vozidel. Součástí systému je mimo zlepšení přímé dopravní obsluhy území také kvalitní zabezpečení přestupních vazeb, řešení záchytných parkovišť v městských aglomeracích (Uherské Hradiště – St. Město – Kunovice), systému P+R a řešení cyklistické dopravy. Významným aspektem koncepce je doporučení založit financování IDS na principu vzájemné solidarity měst a obcí Zlínského kraje. Pro naplnění tohoto záměru byl vytvořen organizátor veřejné dopravy Zlínského kraje – KOVED, s.r.o. [2,13]

2.1.2 Dlouhodobý výhled

Studie doporučuje do roku 2030 provést modernizaci se současnou elektrizací všech řešených tratí s pozitivním efektem na provozní podmínky pro zavedení lehkých kolejových vozidel. Intervalová doprava bude provozována v relaci Luhačovice – Uherské Hradiště – Staré Město u Uh. Hradiště. Rozhodující dopravní zatížení bude vytvářet relace Uherský Brod – Uherské Hradiště. Interval ve špičce pro tento úsek vychází dle studie kolem 40 až 60 minut. Se zavedením intervalové dopravy se uvažuje o zdvoukolejněním úseku Staré Město – Újezdec u Luhačovic. V rámci konkretizace modernizačních úprav tratě se

doporučuje prověřit a v případě reálnosti sledovat budování nových zastávek pro zlepšení dopravní obsluhy území.

Těmito kroky se má dospět ke zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu se záměrem zajištění přímého spojení Zlínského kraje s Trenčínem, vytvoření podmínek pro provoz lehkých kolejových vozidel. Níže uvedené záměry vychází z Generelu dopravy ZK [2]. Konečný stav infrastruktury je zachycen v mapové příloze č. 6, 7 a 8.

Trat' 340 Optimalizace a elektrizace železniční trati Veselí nad Moravou – Kunovice

Trat'ová rychlost stávající	100 km/hod
Trat'ová rychlost navržená	100 km/hod
Počet kolejí	1
Odhadované náklady	500 mil. Kč

Ve stávajících směrových poměrech je rychlost 100 km/hod dosažitelná téměř v celém úseku, rychlost 120 km/hod by byla dosažitelná na poloviční délce trati. Výhledově se uvažuje elektrizace trati včetně navazujících úseků tak, aby bylo možno projíždět osobními vlaky Přerov – Břeclav přes Uherské Hradiště a Veselí nad Moravou. Vozbou osobních vlaků v této trase mírně vzrostou dopravní náklady, ale bude přepraveno výrazně více cestujících, než při jízdě vlaku méně osídleným územím, kterým vede hlavní trat' číslo 330 mezi Starým Městem u Uherského Hradiště a Hodonínem.

Trat' 341 Optimalizace a elektrizace železniční trati Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk

Trat'ová rychlost stávající	70-80 km/hod
Trat'ová rychlost navržená	100 km/hod
Počet kolejí	2 (Staré Město – Újezdec u Luhačovic), 1 (Újezdec u Luhačovic – Vlárský průsmyk)
Odhadované náklady	3 500 mil. Kč

Ve stávajících směrových poměrech je rychlost 90 až 100 km/hod dosažitelná na 50% trati. V hornatém úseku Bojkovice – Vlárský průsmyk až na výjimky není možno rychlost zvyšovat ze stávajících 70 km/hod. Trat' je možno rozdělit do tří rozdílných úseků:

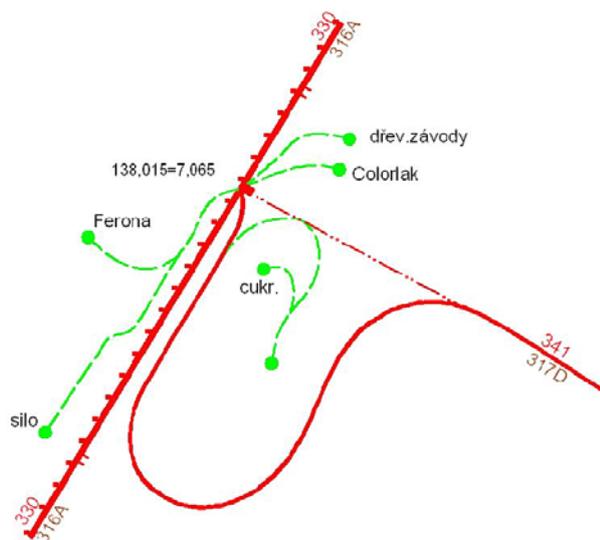
1. Staré Město u Uherského Hradiště – Kunovice

Na trati je silný potenciál osobní přepravy v rámci městské aglomerace Uherského Hradiště. Současně se sleduje elektrizace trati včetně navazujících úseků tak, aby bylo možno projíždět

osobními vlaky Přerov – Břeclav přes Uherské Hradiště a Veselí nad Moravou, tím dojde k dalšímu posílení přepravy. Na trati není možno zvyšovat taktový interval pod 20 minut, z toho důvodu se uvažuje zdvoukolejnění.

Zlepšit obsluhu Starého Města by měla zastávka Staré Město-střed situovaná do místa vzdáleného přibližně 1,5 km od výpravních budov v Uherském Hradišti a Starém Městě. Zastávka bude sloužit pro převážnou část Starého Města. V součinnosti s další novou zastávkou Uherské Hradiště ČSAD umístěnou asi 1 km od žst. Uh. Hradiště směrem na Kunovice vytvoří v trojměstí Staré Město, Uherské Hradiště, Kunovice systém městské železnice.

Na následujícím obrázku je zakresleno čerchovanou čarou původní zaústění tratě 341 do žst. Staré Město u Uh. Hradiště a zeleně fungující vlečky. Obnovením tohoto napojení s částečným využitím vlečky bývalého cukrovaru by došlo ke zkrácení jízdní doby a umožnilo by bezúvratňovou jízdu vlaků směr Břeclav a Brno. Koncepce kraje s touto možností nepočítá.



Obrázek 5: Napojení tratě 341 do žst. Staré Město u Uherského Hradiště Zdroj: [6]

2. Kunovice – Bojkovice

Na trati je silná osobní přeprava, nejvýznamnější body jsou města Uherský Brod, Bojkovice a odbočná stanice Újezdec u Luhačovic. Optimalizací bude dosaženo rychlosti 100 km/hod. Současně se doporučuje elektrizace z Kunovic do Bojkovic a zdvoukolejnění z Kunovic do Újezdce u Luhačovic pro potřebu příměstské dopravy.

Nově by měla vzniknout zastávka Hradčovice, stávající poloha stanice je mimo obec. Nová poloha zastávky v posunuté poloze směrem na Uherský Brod u přejezdu s místní

komunikací zkrátí docházkovou vzdálenost a vyřeší problém bezbariérového přístupu. Železniční stanice by zůstala zachována pro potřeby křižování vlaků.

3. Bojkovice – Vlárský průsmyk

V porovnání s předchozími úseky vede trať méně osídleným územím a svým trasováním dosahuje větší délky než silniční komunikace. Zároveň je trasována v obloucích, kde nelze ve stávající ose zvyšovat rychlost. V rámci optimalizace je nutné posoudit dílčí přeložky trati. Předpokládá se posílení významu trati souvisejícího s odpadnutím celních bariér po vstupu do EU, lepšímu využití pro dálkovou dopravu Zlínský kraj – Trenčín brání administrativní překážky proti zajíždění přímých vlaků až do Trenčína.

Trať č. 346 Optimalizace a elektrizace železniční trati Újezdec u Luhačovic - Luhačovice

Traťová rychlost stávající 50 km/hod

Traťová rychlost navržená 70 km/hod

Odhadované náklady 250 mil. Kč

Rychlost 70 km/hod je dosažitelná při stávajícím trasování na 30 % trati. Železniční trať je kromě místní dopravy využívána i rychlíkovou dopravou do lázní Luhačovice. Z toho důvodu se uvažuje i elektrizace pro vedení dálkových vlaků do lázní a napojení na příměstskou dopravu. [2]

2.1.3 Výhledový rozsah a vedení spojů železniční dopravy

Předpokládá se vedení vlaků kategorie Os v taktovém systému po dobu občanského dne. Základem je hodinový takt (19 párů vlaků v době mezi 5.00-23.00 hod.) zahuštěný ve špičkových obdobích o dalších cca 6 párů. Na vedlejších tratích je základem dvouhodinový takt (10-11 párů vlaků), posílených v pracovní dny o 2-4 páry.

Výhledové počty spojů v obou směrech za 1 den:

341	Staré Město u U.H. – Uherské Hradiště	42
	Uherské Hradiště – Kunovice	50
	Kunovice – Újezdec u Luhačovic	38
	Újezdec u Luhačovic – Bojkovice	38
	Bojkovice – Vlárský průsmyk	28
346	Újezdec u Luhačovic – Luhačovice	38

Při srovnání uvedených počtů vlaků vycházejících z Generelu dopravy ZK se stávajícím rozsahem dopravy je patrné, že již dnes je výhledový stav překročen. Navíc bez

zavedení kroků vedoucích ke zvýšení poptávky po železniční dopravě (taktový jízdní řád, moderní vozidla, IDS). Naopak koncový úsek Bylnice – Vlárský průsmyk je pod touto hodnotou a pozitivně se neprojevil ani vstup do EU, poněvadž Slovenská strana neprojevuje dostatečný zájem o toto spojení.

Spoje dálkové dopravy s vlivem na tratě 340, 341 a 346

Praha hl. n. – Otrokovice - Zlín střed/Luhačovice/Veselí n. M.

Denně 7 párů vlaků kategorie Ex Praha hl.n. – Zlín střed ve dvouhodinovém taktu. Přímé vozy do Luhačovic (3 páry), do Veselí n. M. (1 pár). Tento záměr je již realizován v podobě 4 párů vlaků do Luhačovic, 2 párů do Veselí n. M. a 1 páru vlaků do žst. Zlín střed. Parametry traťového úseku Otrokovice – Zlín neumožňují častější vedení vlaků dálkové dopravy a dochází ke kolizi s trasami regionálních vlaků.

Brno hl. n. – Břeclav – Hodonín – Staré Město u Uh. Hradiště – Trenčín

Předpokládaný rozsah 3 párů vlaků kategorie R denně ve 4 hodinovém intervalu nenabyl konkrétnějších představ a existence přímého vlakového spojení se Slovenskem je za stávajících podmínek spíše nereálná.

Olomouc hl. n. – Přerov – Hodonín – Břeclav

Vlaky této relace jezdí denně v dvouhodinovém taktu a jejich připojování ve Starém Městě u Uh. Hradiště je základním požadavkem při návrhu GVD na trati 340 a 341. Uvažovaný rozsah 18 párů vlaků v hodinovém taktu bude realizován během přepravních špiček v úseku Hodonín – Brno hl. n. v GVD 2008/2009, kdy dojde k prodloužení vlaků do Brna hl. n.

Schéma linkového vedení regionální vlakové dopravy

Linka P3: Vsetín - Valašská Polanka – Horní Lideč - Bylnice - (Bojkovice)

Linka pokrývá přepravní proud mezi Vsetínem, Horní Lidčí a Bylnicí s případným přechodem do Bojkovic.

Linka P4: Staré Město u Uh. Hradiště – Újezdec u Luhačovic – Luhačovice/Bylnice

Tato linka zahrnuje rozhodující směr mezi Starým Městem u Uherského Hradiště, Uherským Hradištěm a Bylnicí. Je uvažováno s postupnou elektrizací celé tratě, s tím, že první etapa elektrizace ze směru od Starého Města u Uh. Hradiště by byla ukončena v žst. Bojkovice.

Organizace regionální dopravy vychází ze zažitého systému trasování i časových poloh spojů a nedoznala významnějších změn s cílem jednotné koncepce regionální dopravy celého kraje. [2]

2.2 Pohled ČD, a.s.

Tratě 340, 341 a 346 jsou pro svou vysokou přepravní i technologickou provázanost řešeny společně. Prioritní přepravní proudy v popisovaném území jsou tyto (počty cestujících leden až červen 2007):

- Uherský Brod – Uh. Hradiště (– St. Město u Uh. Hradiště) celkem 223 310 osob
- Veselí n. M. (a cestující z trati 340) – Uherské Hradiště = 178 507 osob
- Veselí n. M. (a cestující z trati 340) – Kunovice (– směr Bylnice) = 60 591 osob

Jak již bylo zmíněno vymyká se tomuto rozdělení tzv. studentská frekvence v pátek, neděli a pondělí, kdy převažuje směr Brno hl. n. – Uherský Brod (– Bylnice) proti směru Brno hl. n. – Uherské Hradiště (16 866 osob proti 3244 osobám).

Velikost a vybavení železniční stanice Uherské Hradiště neumožňuje ve větší míře realizovat výchozí a cílové vlaky, popř. obraty projíždějících vlaků (při jízdě z Uh. Brodu do Veselí n. M. je v Uh. Hradišti nutná úvrat'). Doporučují se proto v dalším období jako základ dopravní obslužnosti vozební ramena spěšných vlaků Brno hl. n. – Uherské Hradiště (podle dalších okolností až do St. Města u Uh. Hradiště) a osobní vlaky St. Město u Uh. Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice.

V osobní přepravě existují dva zásadní zlomy frekvence, a to Uherský Brod (resp. Újezdec u L.) a Bojkovice (resp. Bojkovice město). Tyto dva zlomy ovlivňují ekonomiku provozu. Kapacitní soupravy, které jsou náležitě využity v úseku Kunovice – Uherský Brod, jsou v dalším úseku poloprázdné nebo skoro prázdné. Zde jsou rezervy pro úsporu nákladů - přízpůsobení nabídky přepravní kapacity poptávce. Protože změna kapacity soupravy v průběhu jízdy vlaku je technologicky náročná (zvláště přidávání vozů při zvyšující se frekvenci), je v odůvodněných případech výhodnější nabídnout spojení s přestupem, popř. v málo vytíženém úseku nahradit vlak linkovou dopravou.

Na trati 341 spolu rovněž hraničí dvě spádové oblasti, Uherskohradištsko a Vsetínsko. K prolínání těchto spádových oblastí dochází v úseku Slavičín – Bohuslavice n. V., čehož lze využít při modelování nového dopravního konceptu oblasti. Vozební ramena klasických souprav ze Starého Města u Uh. Hradiště, popř. Veselí n. M. ukončit v Bojkovicích,

resp. ve Slavičíně (při výhodném obratu) a úsek Bojkovice – Bylnice obsluhovat souvisle s trati 283 Bylnice – Horní Lideč.

Regionální doprava na trati 346 je negativně ovlivněna dvěma faktory: technickou zastaralostí trati, zvláště nízkou traťovou rychlostí (50 km/h) a současně stoupajícím počtem vlaků dálkové dopravy, které často negativně ovlivňují polohy osobních vlaků. Vyšším využitím regionálních vlaků by přineslo jejich prodloužení do Uherského Brodu. V současné době však propustnost trati Újezdec u L. – Uherský Brod a dlouhé jízdní doby na trati Újezdec u L. – Luhačovice tomu brání.

České dráhy jednájí s městem Luhačovice o možnosti zvýšení komfortu nasazených vozidel, především změnou interiéru tak, aby vozidla odpovídala lépe úrovni významného lázeňského města. Současně je prověřována možnost ukončování vlaků dálkové dopravy v Uherském Brodě a zajištění přípojů do Luhačovic uvedenými renovovanými vozidly. [12]

2.3 Záměry SŽDC, s.o.

Správa železniční dopravní cesty jako vlastník dráhy již realizuje systém dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení. Počátkem roku 2008 byl spuštěn úsek Kunovice – Uherský Ostroh řízený z železniční stanice Kunovice. V další etapě se provede napojení stanic Hradčovice, Uherský Brod, Újezdec u Luhačovic a Luhačovice. Součástí je výměna stávajících přejezdových zab. zařízení (typy AŽD 71, VÚD) za modernější AŽD 97. Nově jimi zabezpečeny některé přejezdy zabezpečeny pouze výstražnými kříži. Pro řízení je použit systém ESA 11 společnosti AŽD Praha, s.r.o. Tento krok vede ke značné úspoře nákladů na dopravní zaměstnance. Výprava vlaku je pak prováděna podle čl. 505 ČD D2 vlakovou četou. V některých případech však absence personálu ve stanicích může vést ke snížení bezpečnosti cestujících či operativního řízení provozu a je vhodné frekventovanější stanice vybavit kamerovým systémem.

Další oblastí modernizace těchto tratí je revitalizace nádražních budov a kolejiště. Po modernizaci budovy stanice Uherské Hradiště jsou vypracovány projekty pro stanici Bojkovice, kde dojde ke změně uspořádání kolejiště, jehož součástí bude také posunutí vjezdového návěstidla od Slavičina tak, aby obsluha zastávky Bojkovice město byla zajištěna v obvodu stanice. V dalších letech se počítá s rekonstrukcí stanic Uherský Brod a Luhačovice. Tím bude zajištěn vyšší komfort pro zákazníky v místě vzniku poptávky po přepravě. Úprava kolejiště a nástupišť vede k bezpečnějšímu nástupu a výstupu cestujících a ulehčuje pohyb osobám se sníženou pohyblivostí.

3 NÁVRH GVD

Navrhovaný jízdní řád byl zpracován v počítačovém programu SENA na pracovišti Generálního ředitelství Českých drah, a.s., Odboru řízení provozu a organizování drážní dopravy, v Olomouci.

Tento program pracuje mimo jiné s těmito zadanými hodnotami:

- řada a hmotnost hnacího vozidla,
- trakční a energetické charakteristiky,
- norma hmotnosti vlaku,
- délka vlaku,
- kilometrické polohy bodů na trati,
- kilometrická vzdálenost jednotlivých úseků,
- traťová rychlost na trati,
- a další.

Po zadání údajů (údaje o lokomotivách a vlacích) do IS SENA propočítal tento program jízdní dobu vlaků mezi jednotlivými body na trati. Poté byly do vygenerovaného schématu trati (prázdný list NJŘ) zadávány autorem práce jednotlivé vlaky podle požadované polohy od výchozí stanice a určeny doby ve stanicích a na zastávkách. Další jízdu vlaku (jízdní doby) určí SENA podle propočtů. U vkládaných vlaků musí být zadány výše uvedené data kvůli výpočtu jízdních dob. Dílčí jízdní doby mezi jednotlivými stanicemi lze upravovat v rámci definované tolerance (0,5-2 minuty).

Tento program dokáže rozpoznat kolize ve vedení vlaků (nedostatečný počet dopravních kolejí, krátká užitečná délka kolejí v dopravně, nezachování provozních intervalů apod.) a navrhnout možná řešení těchto problémů. IS SENA sám doplní jednotlivé časové kóty do přesně určené polohy. Při poloze jiného vlaku přes dané místo dochází k překrytí těchto objektů. Čísla vlaků lze vkládat ručně na požadovaná místa.

Po dokončení zadávání byl navržený grafikon uložen a otevřen ve speciálním grafickém editoru Imaginer, ve kterém byly odstraněny výše popsané kolize přesunutím jednotlivých objektů. Poté je NJŘ hotov a přichystán k tisku.

Výstupy z IS SENA mohou být v podobě nákresného, sešitového i tabulkového jízdního řádu nebo v podobě seznamu vlaků pro staniční i traťové zaměstnance (nákresný a knižní jízdní řád jsou přílohy č. 1 a 2 této práce).

Vlastní GVD byl navržen jako výhledový pro střednědobé období k roku 2015. Základními vstupními činiteli, s nimiž je uvažováno a zásadně ovlivňují navržený GVD oproti dnešnímu stavu, jsou:

- požadavek na taktový jízdní řád vycházející z integrace trati do IDS Zlínského kraje,
- nasazení lehkých kolejových vozidel odpovídajících parametrům současných vozidel firem Siemens a Stadler,
- zvýšení traťové rychlosti v úseku Šumice – Bojkovice ze 70 na 80 km/h,
- dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení na trati, které však na samotný provoz nemá tak silný dopad a umožňuje jen v některých stanicích zkrácení provozních intervalů.

Navržený jízdní řád není jedinou možnou podobou GVD na dané trati, ale spíše inspirací ukazující možnosti stávající dopravní cesty s využitím moderních vozidel. Předkládá koncepci, kterou je možné dále dotvářet a přizpůsobovat aktuálním podmínkám.

3.1 Taktový jízdní řád

Grafikon je konstruován jako tuhý, v němž se časové polohy jednotlivých spojů vyznačují stejnými přepravními charakteristikami (doba přepravy, pobyty ve stanicích) v daném úseku a pro konkrétní linku. Vlaky jsou od sebe posunuty v pevné periodě. Prokládáním tras vlaků dvou linek s tuhým jízdním řádem vzniká taktový JŘ. V rámci jednoho dne tak dochází k vícenásobnému opakování stejných seskupení tras vlaků.

Taktový model fungování dopravního systému představuje systém, ve kterém se jízdy jednotlivých vlaků danou trasou po celý den, anebo po významnou část dne, pravidelně opakují s periodou v regionální železniční dopravě obvykle 30, 60 nebo 120 minut. Výhody taktového režimu jsou zejména v tom, že:

- zákazník si snadno zapamatuje časovou polohu spojů, což pro něj znamená i zvýšení kvality služby,

- dopravce snadněji zorganizuje zajištění provozu (oběhy vozidel, turnusy osádek),
- umožňuje snazší navázání dalších druhů dopravy.

Aplikace taktového jízdního řádu však skýtá také nedostatky jako například:

- shodné jízdni doby vyžadují od dopravce nasazení souprav a hnacích vozidel podobných parametrů,
- výkyvy poptávky po dopravě během dne i týdne vyvolávají potřebu různě dlouhých pobytů ve stanicích a zastávkách,
- časové polohy vlaků nemusí vždy během dne vyhovovat zákazníkům,
- vysoké nároky na stabilitu jízdního řádu.

Jako základní je uvažován hodinový takt v úseku Veselí n. M. – Bojkovice město a na trati 346 do Luhačovic. Ten je v přepravních špičkách¹ zahuštěn na půlhodinový interval, což však nebylo možné na trati 346 vzhledem k nízké traťové rychlosti a délce mezistaničního oddílu Luhačovice – Újezdec u Luhačovic. Ve zbývajícím úseku do Vlárského průsmyku je prvotní dvouhodinový takt, v období zvýšené poptávky hodinový. Ve dvou případech jsou vedeny posilové vlaky pouze do Uherského Brodu, což je další varianta při zavedení půlhodinového intervalu pouze v nejfrekventovanějším úseku St. Město u Uh. Hradiště – Uh. Brod, resp. Újezdec u Luhačovic. Nutno zmínit, že již dnes je ve špičce počet vlaků na úrovni půlhodinového intervalu bez zavedení taktového jízdního řádu. Za příklad lze uvést odjezdy vlaků z Uh. Brodu směr Kunovice: 4.51, 5.21, 6.09, 6.44, 7.02, 7.31, 8.11, 8.27.

3.2 Trasy a časové polohy vlaků

Trasování vlaků je odvozeno z přirozené spádovosti obyvatelstva regionu na vozební rameno Staré Město u Uh. Hradiště – Bojkovice s pokračováním některých vlaků do Vlárského průsmyku, resp. Bylnice. Zajištění vlaků do Vlárského průsmyku s případným přechodem vozidel na síť ŽSR do Trenčianské Teplé je podmíněn zájmem Slovenské republiky. Ve stanici Újezdec u Luh. je v hodinovém intervalu zajištěna návaznost na Luhačovice. Hlavním přestupním uzlem se v návrhu stává Uherské Hradiště, kde dochází ke křížování vlaků z tratě 341 a k nim přijíždí návazný spoj druhého vozebního ramene Veselí n. M – Uh. Hradiště. Tímto způsobem je zajištěna přeprava cestujících od

¹ za přepravní špičku je pro účely této práce považována doba cca 5-8 hod. a 13-16 hod. v pracovní dny

Uh. Brodu na trať 340. Vzhledem k nasazení vozidel s automatickým spřáhlem se nabízí varianta spojování jednotek od Veselí n. M. s vozidly do Uherského Brodu, popř. Starého Města u Uh. Hradiště. Tento způsob je navíc výhodný pro řešení oběhu hnacích vozidel. Další variantou je vedení posilových vlaků na rameni Veselí n. M. – Uh. Brod (mimo Uh. Hradiště) a zajištění přípojů v žst. Kunovice, což by bylo řešeno dle požadavků objednavatele. V řešení byla upřednostněna frekvence cestujících směřující z tratě 340 do Uherského Hradiště, jelikož podíl této skupiny tvoří přes 65 % frekvence cestujících z tratě 340. Obdobně se v některých případech objevuje otázka záměny tras vlaků posilových a jedoucích každý den, jakož i vlaků končících v Bojkovicích městě s trasami vlaků do Vlárského průmysku.

Vhodným doplněním základní nabídky by bylo vedení posilových vlaků projíždějících úsek Uh. Brod – Kunovice umožňující lepší dosažitelnost Uh. Hradiště cestujícím z oblasti Bojkovska. Při konstrukci se ukázalo vedení projíždějících vlaků jako problematické, minimálně s nutností zastavení z dopravních důvodů v žst. Hradčovice, odklonění od taktu a v lichém směru by časová úspora byla zmařena pobytem při čekání na vlak opačného směru.

Konkrétní časové polohy jednotlivých spojů během dne vycházejí především z regionálních potřeb. V ranních hodinách je kladen důraz na návoz cestujících do zaměstnání a škol, z čehož vychází čas příjezdu do důležitých měst regionu před strategickými časy 6.00, 7.00 a 8.00 hod. (příjezdy do Bojkovic vždy v 32., resp. 37. minutu, do Uh. Brodu ve 32. minutu od Uh. Hradiště a 15. a 45. minutu od Bojkovic, podobně i do Uh. Hradiště přijíždí vlaky z jednotlivých směrů v 33., 37. a 38. minutu). Zahuštěním hodinového taktu v úseku Bojkovice – Uh. Hradiště – Veselí n. M. na půlhodinový poskytuje dopravce nabídku, která se může přiblížit požadavkům více cestujících a indukovat tím novou poptávku. Přestože se jedná o výhledový GVD odpovídají s jistou tolerancí příjezdy do St. Města u Uh. Hradiště polohám vlaků dálkové dopravy v GVD 2008/2009, podobně je tomu i u příjezdu a odjezdu posilových vlaků v žst. Veselí nad Moravou.

Trasy vlaků dálkové dopravy nebyly konstruovány, protože časové polohy a počet vlaků v dalších letech je těžce předvídatelný. Pro jízdu dálkových vlaků do Luhačovic lze využít v sestaveném GVD časovou mezeru mezi příjezdem vlaku v sudém směru do Kunovic (příj. v XX.13) a jízdou následného vlaku z Uherského Brodu (doj. v XX.26), v opačném směru je analogická možnost. Podle situace na trati 330 je možné přidat další trasy mezi Uherským Hradištěm a Starým Městem u Uh. Hradiště, ovšem předpokládá se aplikace stejného modelu taktového jízdního řádu jako na trati 341, tzn. půlhodinový interval ve špičce a hodinový interval mimo špičku. Z tohoto pohledu se jeví na trati 330 jako výhodné

předjíždění osobních vlaků dálkovými právě ve Starém Městě u Uh. Hradiště a z toho vycházející nižší potřeby přípojů.

Vzájemné setkávání vlaků různých směrů ve Slavičíně, Bojkovicích, Újezdci u Luh. a Uherském Hradišti zlepšuje podmínky pro napojení návazné autobusové dopravy, ve Starém Městě u Uh. Hradiště návaznost na dálkovou dopravu a vytváří předpoklady pro přípojné vazby. V přepravním sedle je dodržení uvedených priorit obtížnější a byly upřednostněny skupiny vlaků v Uherském Hradišti a Újezdci u Luh.

Tabulka 25: Celkové počty vlaků současné a uvažované v návrhu GVD

srovnání počtu spojů	tam			zpět			oba směry		
	2008	návrh	změna	2008	návrh	změna	2008	návrh	změna
trati 341									
Vlárský průsmyk – Bylnice	6	11	+5	6	10	+4	12	21	+9
Bylnice – Bojkovice	11	13	+2	12	13	+1	23	26	+3
Bojkovice - Újezdec u Luhačovic	20	26	+6	19	25	+6	39	51	+12
Újezdec u Luh. - Uherský Brod	25	26	+1	24	25	+1	49	51	+2
Uherský Brod – Kunovice	25	28	+3	24	27	+3	49	55	+6
Kunovice - Uherské Hradiště	30	28	-2	27	27	0	57	55	-2
Uh. Hradiště - St. Město u Uh. H.	33	28	-5	34	27	-7	67	55	-12
trati 340									
Veselí nad Moravou – Kunovice z.	21	27	+6	22	27	+5	43	54	+11
Kunovice z. - Uherské Hradiště	11	27	+16	12	27	+15	23	54	+31
Kunovice z. – Kunovice	10	0	-10	10	0	-10	20	0	-20
trati 346									
Luhačovice - Újezdec u Luh.	19	20	+1	19	20	+1	38	40	+2

Zdroj: [4]

3.3 Uvažovaná vozidla

Výpočet jízdních dob programem SENA byl možný pouze na základě charakteristik dnes existujících vozidel zadaných v tomto softwaru. Byla vybrána celkem tři vozidla nasazovaná v regionální dopravě sousedních států. Podmínky konkurenceschopné železniční dopravy splňují diesellové jednotky firmy Siemens 654 Desiro a 642 Regiosprinter a motorový vůz Regio-shuttle od výrobce Stadler. Se všemi uvedenými vozidly je možné se setkat v provozu v německém příhraničí a u českého dopravce Viamont, a.s.

Přednostmi těchto vozidel jsou dostatečný výkon, příznivá trakční charakteristika a z toho vyplývající kratší jízdní doby, vysoký podíl nízkopodlažní části vozidla a nástupního prostoru umožňující pohodlný a rychlý nástup a výstup cestujících, moderní zařízení interiéru vozidla, možnost vícenásobného ovládání vozidel a spojení automatickým spřáhlem.

Minimální počet jednotek k zajištění navrhovaného provozu ve špičce činí 6 jednotek na trati 341, 2 vozidla na trati 340 z Veselí n. M. do Uh. Hradiště a jeden vůz pro trati 346 do

Luhačovic. Celkový počet 9 vozidel je podmíněn skutečností, že každý vlak bude veden jedinou jednotkou a díky půlhodinovému intervalu dojde k rozmělnění špičkové poptávky mezi více spojů a nebude nutné soupravy zdvojit. V sedle dokáže zajistit vedení spojů 6 jednotek. V reálném provozu se uvažuje s přiměřenou provozní zálohou.

Jednoduchost spojování jednotek mezi sebou je možné využít mimo zmíněné vedení přímých souprav z Veselí n. M. také pro přímé spojení do Luhačovic. Případným zdvojením souprav je možné krýt zvýšenou poptávku do Uherského Brodu nebo Bojkovic a dále pokračovat jen s jedinou soupravou.

Tabulka 26: Charakteristika uvažovaných motorových jednotek

řada	654 Desiro	642 Regiosprinter	Regio-shuttle
rok výroby	2000	1995	1999
výkon	2x 315 kW	2x 228 kW	2x 227 kW
hmotnost	68 t	32 t	43 t
max. rychlost	120 km/h	120 km/h	120 km/h
míst k sezení	132	80	70
nízkopodlažní část	60 %	75 %	65 %

Zdroj: [8]

4 ZHODNOCENÍ

Definování jednotné vize systému veřejné hromadné dopravy kraje by mělo být koordinováno v návaznosti na tři základní prvky systému, kterými jsou: jízdní řád – vozidla – infrastruktura. Porovnáním jednotlivých studií zabývajících se dopravou v kraji lze dospět k závěru, že zmíněná zásada zde dodržena nebyla. Stanovené cíle jsou spíše přání přenesená do studií, ale často postrádají konfrontaci s případným jízdním řádem a zohlednění ekonomického hlediska. Jako příklad jmenuji několik případů:

- V úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Újezdec u Luhačovic studie doporučuje zdvoukolejnění a elektrizaci úseku, v celé trati pak traťovou rychlost 100 km/h, což odůvodňuje silnou osobní dopravu s uvažovaným intervalem 40 minut ve špičce. Vypracovaný jízdní řád ovšem ukazuje, že za stávajících podmínek a provozování moderních vozidel lze dosáhnout půlhodinového intervalu s volnou kapacitou pro zrychlené projíždějící vlaky.
- Samotným zvýšením traťové rychlosti na jednokolejně trati může dojít k situaci, kdy ušetřený čas na jízdních dobách bude zmařen při čekání ve stanicích na křižování.
- Při současném sledování záměru výstavby nových zastávek to může navíc znamenat zvýšení nákladů na trakční energii v důsledku častějších rozjezdů na rychlost 100 km/h, následného brždění a minimalizace jízdy výběhem.
- Řešením případných problémů je zmíněné zdvoukolejnění, které má však opodstatnění jedině ve špičkových hodinách. Návržnost zdvoukolejnění je proto diskutabilní a mohla by ji zlepšit jedině silná nákladní doprava.

Nedostatky nejsou pouze v části projekční, ale rovněž v samotné realizaci dopravní koncepce kraje. I když v roce 2006 byla zřízena funkce koordinátora veřejné dopravy (KOVED, s.r.o.), nejsou jím, ani dříve krajem, důsledně sledovány všechny cíle popsané v Generelu dopravy ZK. Zabývá se přednostně aktuálním děním při objednávání dopravy a jeho činnost se soustředí na dílčí problémy nikoli na řešení systému jako celku. Neexistuje žádná představa v budoucí organizaci dopravy – frekvence spojení, návaznosti či vedení linek. Systém se tak odvíjí od vlastních návrhů zaměstnanců bez vize konečného stavu a především od objemu dotací plynoucích do veřejné dopravy objednávané krajem. Patrně jsou

rovněž politické zájmy a konkretizace probíhá někdy až na základě připomínek jednotlivých obcí ke konečnému návrhu jízdního řádu.

V první fázi by měla být stanovena koncepce obsluhy kraje. Přesné definování linek, minimálního počtu spojů a návazností mezi nimi se zohledněním budoucího zapojení do IDS. Na jejím základě pak mohou být koordinovány jednotlivé druhy dopravy, které v tomto případě mají společný cíl – zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy na dopravním trhu. Domnívám se, že tyto kroky je možné uskutečnit již nyní kvalitní prací koordinátora, které oproti rozsáhlým investičním akcím lze započat již nyní, bez potřeby vysokých vstupních nákladů.

Navržený jízdní řád má upozornit na potřebu taktové dopravy na frekventované regionální trati a ukázat jednu z možných cest.

Pozitiva návrhu jsou v zavedení půlhodinového intervalu ve špičce, zkrácení cestovní doby a vytvoření přípojových vazeb a tedy přiblížení se individuální automobilové dopravě. Trasováním spojů zohledňuje přepravní proudy regionu. Sjíždění spojů ve vhodných stanicích (Bojkovice, Újezdec u Luhačovic, Uherské Hradiště) umožňuje jednoduché a efektivní propojení s návaznými vlakovými i autobusovými linkami. Vytváří tak podmínky pro fungování integrovaného dopravního systému. Další předností je využití stávající infrastruktury bez nákladných investic do dopravní cesty, z čehož vyplývá možnost rychlého zavedení navrhované koncepce.

S ohledem na množství vazeb železniční osobní dopravy na své okolí, nelze vždy vyhovět všem požadavkům. Mezi zápory návrhu patří vyšší vstupní náklady spojené se zajištěním moderních vozidel, což je však v dalších letech nevyhnutelné. Použitím taktového režimu v sedlech může dojít k horšímu plnění přání zákazníka vycházejícího z prostorové a časové rozptýlenosti poptávky. Trasování a časové polohy vlaků pak jednoznačně znevýhodnily cestující na rameni Uherský Brod – Veselí nad Moravou, kde došlo k absenci přímého spojení upřednostněním většinového směru. Lze předpokládat upravení tohoto nedostatku dle požadavků koordinátora trasováním přímých spojů, zvláště v nedělní špičce, kdy převažuje počet cestujících do Brna. Horší situace je také v Bylnici pro zajištění návaznosti ve směru do Horní Lidče.

ZÁVĚR

Regionální železniční doprava je neodmyslitelnou součástí komplexu dopravní obsluhy území ve veřejném zájmu. Své postavení na trhu již našla regionální železniční doprava v západoevropských zemích, které určily směr v dalším vývoji železniční sítě. Ve středoevropském regionu však méně vyspělé státy tuto cestu stále hledají, a proto je žádoucí analyzovat současný stav a stanovit priority budoucího stavu. Každý kraj je zodpovědný za svůj rozvoj a nelze postupovat vpřed bez jasných vizí a vidění pouze aktuální situace.

Stanovení dalšího rozvoje regionálních železničních tratí zásadně ovlivní dopravní obsluhu regionu v dalších letech. Je nutné záměry jednotlivých subjektů vzájemně koordinovat ke společnému cíli, který povede ke kompromisu v zásadách trvale udržitelného rozvoje. Počátečním i koncovým prvkem, od kterého se vše odvíjí a zpětně k němu směřuje, je zákazník – cestující v kontextu s okolím, v němž žije.

Cílem této práce bylo zanalyzovat současný stav a sestavit nákresný jízdní řád trati 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice, který za daných okolností respektuje všechny omezující podmínky i současné potřeby oblasti a tím může zvyšovat atraktivitu osobní železniční dopravy.

Lze předpokládat, že zvýšení nabízených spojů v době přepravních špiček zvýší atraktivnost železniční dopravy na vrub silniční dopravě (především individuální automobilové). V oblasti s největší přepravní frekvencí cestujících, tedy mezi městy Uherské Hradiště, Uherský Brod a Veselí nad Moravou byly zavedeny nové spoje, převážně v době přepravních špiček.

Došlo k vytvoření přípojí mezi vlaky regionální dopravy v Uherském Hradišti a Újezdci u Luhačovic. V přípojných stanicích došlo ke zkrácení průměrné čekací doby.

Navrhovaný grafikon vlakové dopravy může sloužit jako předstupeň při vytváření integrovaného taktového jízdního řádu, který je jednou z důležitých součástí pro vznik IDS. Vlaky v navrženém jízdním řádu jezdí v pravidelných intervalech. Tento stav je příznivý jak pro cestující, pro které je určen, tak i pro dopravce.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- [1] Český statistický úřad. *Statistická ročenka Zlínského kraje 2007*. 1. vydání. Zlín: ČSÚ, Zlín, 2007, 373 s. ISBN 978-80-250-1566-7.
- [2] UDIMO, s.r.o. Ostrava. *Generel dopravy Zlínského kraje* [online]. 18.2.2004 [cit. 2008-04-09]. Dostupné z:
<<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=28640&nid=2785&doctype=ART>>
- [3] Interní materiály ČD, a.s., Tabulky traťových poměrů, s účinností od 1.12.2002, schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 3.12.2002, č.j.: 56619/2002-O11.
- [4] Interní materiály ČD, a.s., Sbíрка služebních pomůcek ke GVD 2007/2008 1. změna.
- [5] Interní materiály ČD, a.s., sčítání cestujících a výstupy aplikace NATURAL
- [6] HUDEC, Zdeněk. *Atlas drah České republiky 2006-2007*. 1. vydání. Praha: Dopravní nakladatelství Malkus, 2006. 310 s. ISBN 80-870472-00-1.
- [7] PAVLÍČEK, Stanislav. *Naše lokálky* Praha: Dokořán, 2002. 156 s. ISBN 80-86569-13-6.
- [8] BITTNER, J., a další. *Malý atlas lokomotiv 2005*. 1. vydání. Praha : Gradis Bohemia, spol. s r. o., 2004. str. 336. ISBN 80-902791-8-X.
- [9] VagonWEB. *Železniční osobní vozy* [online]. 10.5.2008. Dostupné z:
<<http://www.vagonweb.cz/>>
- [10] Chaps, s.r.o., ČD-Telematika, a.s. *IDOS-jízdní řády* [CD-ROM]. Verze 1.19. Pardubice: ČD-Telematika, 20.11.2007.
- [11] PJsoft. *Infomapa 13- street atlas ČR*. [CD-ROM]. Verze 13.0. Praha: PJsoft, 1990-2005.
- [12] Rozhovor s Ing. Martinem Šústalem z KCOD ČD ve Zlíně ze dne 22.2.2008.
- [13] Rozhovor s Ing. Miroslavem Řihákem ze společnosti KOVED, s.r.o. ze dne 6.3.2008.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Mapa Zlínského kraje	11
Obrázek 2: Poloha tratí 340, 341 a 346 v železniční síti	13
Obrázek 3: Tratič 330, 340 a 341 v okolí Uherského Hradiště	17
Obrázek 4: Osobní vlak do Brna vedený vozem 842 na zastávce Šumice.....	28
Obrázek 5: Napojení tratič 341 do žst. Staré Město u Uherského Hradiště	36

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Obyvatelstvo ve Zlínském kraji	8
Tabulka 2: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Staré Město u Uh. Hradiště	15
Tabulka 3: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Uherské Hradiště	16
Tabulka 4: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Kunovice	17
Tabulka 5: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Hradčovice	18
Tabulka 6: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Uherský Brod	18
Tabulka 7: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Újezdec u Luhačovic	19
Tabulka 8: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Nezdenice	19
Tabulka 9: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Bojkovice	20
Tabulka 10: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Slavičín	20
Tabulka 11: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Bohuslavice nad Vláří	21
Tabulka 12: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Bylnice	21
Tabulka 13: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Vlárský průsmyk	22
Tabulka 14: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Ostrožská Nová Ves	22
Tabulka 15: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Uherský Ostroh	23
Tabulka 16: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Veselí nad Moravou	23
Tabulka 17: Průměrný denní pohyb cestujících v žst. Luhačovice	24
Tabulka 18: Přehled zastávek	25
Tabulka 19: Počty spojů v GVD 2007/2008 (v pracovní dny)	27
Tabulka 20: Parametry hnacích vozidel	29
Tabulka 21: Parametry osobních vozů	30
Tabulka 22: Nástup, výstup a obsazení, trat' 341 (denní průměry v osobách)	31
Tabulka 23: Nástup, výstup a obsazení, tratě 340 a 346 (denní průměry v osobách)	31
Tabulka 24: Srovnání autobusové a vlakové dopravy	32
Tabulka 25: Charakteristika uvažovaných motorových jednotek	46

SEZNAM ZKRATEK

AŽD, s.r.o.	Automatizace železniční dopravy, s.r.o.
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD, a.s.	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DKV	Depo kolejových vozidel
Ex	Expres
GVD	Grafikon vlakové dopravy
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IDS IREDO	Integrovaný dopravní systém Královehradeckého kraje
JŘ	Jízdní řád
KJŘ	Knižní jízdní řád
MHD	Městská hromadná doprava
Os	Osobní vlak
ÖLEG	Rakouské místní dráhy
PS	Provozní středisko depa kolejových vozidel
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
R	Rychlík
Sp	Spěšný vlak
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
StEG	Staats Eisenbahn bahn Gesellschaft (Rakouská společnost státní dráhy)
SR	Slovenská republika
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TÚ	Traťový úsek
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
ZK	Zlínský kraj
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
ŽSR	Železnice Slovenské republiky

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Nákrešný jízdní řád tratě 317 (volně vložena)

Příloha č. 2: Tabulky knižního jízdního řádu tratí 340, 341 a 346

Příloha č. 3: Tabulka parametrů stanic a traťových úseků

Příloha č. 4: Návazné autobusové linky v místě železničních stanic

Příloha č. 5: Podíly přepravních proudů s hodnotou nad 3 % ve vybraných stanicích

Příloha č. 6: Mapa výhledových traťových rychlostí tratí ve Zlínském kraji

Příloha č. 7: Mapa etapizace dostavby dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji

Příloha č. 8: Mapa výhledového stavu železniční infrastruktury mezi Kunovicemi a Starým Městem u Uherského Hradiště

PŘÍLOHA č. 2

Tabulky knižních jízdních řádů tratí 341 a návazných tratí 340 a 346

55 - 341 Staré Město u Uherského Hradiště - Vlárský průsmyk

km	ČD, a.s.	Vlak	4361	4331	4301	4333	4303	4335	4305	4337	4339	4307	4341	4309	4311	4343
Ze stanice																
0	Staré Město u Uh. Hradiště 330			4 32	5 02	5 32	6 02	6 32	7 02	7 32	8 02	9 02	10 02	11 02	12 02	12 32
5	Uherské Hradiště	o	4 38	5 08	5 38	6 08	6 38	7 08	7 38	8 08	9 08	10 08	11 08	12 08	12 38	
7	Uherské Hradiště		4 40	5 10	5 40	6 10	6 40	7 10	7 40	8 10	9 10	10 10	11 10	12 10	12 40	
7	Kunovice	o	4 43	5 13	5 43	6 13	6 43	7 13	7 43	8 13	9 13	10 13	11 13	12 13	12 43	
	Kunovice		4 43	5 13	5 43	6 13	6 43	7 13	7 43	8 13	9 13	10 13	11 13	12 13	12 43	
10	Věsky ž		4 46	5 16	5 46	6 16	6 46	7 16	7 46	8 16	9 16	10 16	11 16	12 16	12 46	
12	Popovice u Uherského Hradiště		4 49	5 19	5 49	6 19	6 49	7 19	7 49	8 19	9 19	10 19	11 19	12 19	12 49	
16	Hradčovice		4 54	5 24	5 54	6 24	6 54	7 24	7 54	8 24	9 24	10 24	11 24	12 24	12 54	
20	Havříce ž		4 58	5 28	5 58	6 28	6 58	7 28	7 58	8 28	9 28	10 28	11 28	12 28	12 58	
22	Uherský Brod	o	5 01	5 31	6 01	6 31	7 01	7 31	8 01	8 31	9 31	10 31	11 31	12 31	13 01	
	Uherský Brod		5 05	5 35	6 05	6 35	7 05	7 35	8 05	8 35	9 35	10 35	11 35	12 35	13 05	
26	Uherský Brod	o	5 09	5 39	6 09	6 39	7 09	7 39	8 09	8 39	9 39	10 39	11 39	12 39	13 09	
26	Ujezdec u Luhačovic 346	o	5 10	5 40	6 10	6 40	7 10	7 40	8 10	8 40	9 40	10 40	11 40	12 40	13 10	
	Ujezdec u Luhačovic 346		5 13	5 43	6 13	6 43	7 13	7 43	8 13	8 43	9 43	10 43	11 43	12 43	13 13	
29	Sumice		5 16	5 46	6 16	6 46	7 16	7 46	8 16	8 46	9 46	10 46	11 46	12 46	13 16	
31	Nezdenice		5 19	5 49	6 19	6 49	7 19	7 49	8 19	8 49	9 49	10 49	11 49	12 49	13 19	
33	Záhorovice		5 22	5 52	6 22	6 52	7 22	7 52	8 22	8 52	9 52	10 52	11 52	12 52	13 22	
35	Bojkovice	o	5 22	5 52	6 22	6 52	7 22	7 52	8 22	8 52	9 52	10 52	11 52	12 52	13 22	
	Bojkovice		4 52	5 28	5 52	6 28	6 52	7 28	7 52	8 28	8 52	9 52	10 52	11 52	12 52	13 28
36	Bojkovice město ž		4 55	5 30	5 55	6 30	6 55	7 30	7 55	8 30	8 55	9 55	10 54	11 55	12 55	13 30
39	Pitín zastávka		4 58		5 58		6 58		7 58		8 58		9 58		10 58	
45	Hostětín ž		5 04		6 04		7 04		8 04		9 04		10 04		11 04	
50	Slavičín		5 10		6 10		7 10		8 10		9 10		10 10		11 10	
53	Divnice ž		5 13		6 13		7 13		8 13		9 13		10 13		11 13	
54	Bohuslavice nad Vláří		5 16		6 16		7 16		8 16		9 16		10 16		11 16	
59	Popov		5 21		6 21		7 21		8 21		9 21		10 21		11 21	
63	Bylnice 283	o	5 26		6 26		7 26		8 26		9 26		10 26		11 26	
	Bylnice 283		5 27		6 27		7 27				9 27		10 27		11 27	
66	Svatý Štěpán ž		5 30		6 30		7 30				9 30		10 30		11 30	
68	Vlárský průsmyk	o	5 33		6 33		7 33				9 33		10 33		11 33	
Do stanice																

25 jede v 6) a †

55 - 341 Staré Město u Uherského Hradiště - Vlárský průsmyk

km	ČD, a.s.	Vlak	4313	4345	4315	4347	4317	4349	4351	4353	4319	4355	4321	4357	4323	4359
Ze stanice																
0	Staré Město u Uh. Hradiště 330		13 02	13 32	14 02	14 32	15 02	15 32	16 02	16 32	17 02	18 02	19 02	20 02	21 02	22 02
5	Uherské Hradiště	o	13 08	13 38	14 08	14 38	15 08	15 38	16 08	16 38	17 08	18 08	19 08	20 08	21 08	22 08
7	Uherské Hradiště		13 10	13 40	14 10	14 40	15 10	15 40	16 10	16 40	17 10	18 10	19 10	20 10	21 10	22 10
7	Kunovice	o	13 13	13 43	14 13	14 43	15 13	15 43	16 13	16 43	17 13	18 13	19 13	20 13	21 13	22 13
	Kunovice		13 13	13 43	14 13	14 43	15 13	15 43	16 13	16 43	17 13	18 13	19 13	20 13	21 13	22 13
10	Věsky ž		13 16	13 46	14 16	14 46	15 16	15 46	16 16	16 46	17 16	18 16	19 16	20 16	21 16	22 16
12	Popovice u Uherského Hradiště		13 19	13 49	14 19	14 49	15 19	15 49	16 19	16 49	17 19	18 19	19 19	20 19	21 19	22 19
16	Hradčovice		13 24	13 54	14 24	14 54	15 24	15 54	16 24	16 54	17 24	18 24	19 24	20 24	21 24	22 24
20	Havříce ž		13 28	13 58	14 28	14 58	15 28	15 58	16 28	16 58	17 28	18 28	19 28	20 28	21 28	22 28
22	Uherský Brod	o	13 31	14 01	14 31	15 01	15 31	16 01	16 31	17 01	17 31	18 31	19 31	20 31	21 31	22 31
	Uherský Brod		13 35	14 05	14 35	15 05	15 35	16 05	16 35		17 35	18 35	19 35	20 35	21 35	22 35
26	Uherský Brod	o	13 39	14 09	14 39	15 09	15 39	16 09	16 39		17 39	18 39	19 39	20 39	21 39	22 39
26	Ujezdec u Luhačovic 346	o	13 40	14 10	14 40	15 10	15 40	16 10	16 40		17 40	18 40	19 40	20 40	21 40	22 40
	Ujezdec u Luhačovic 346		13 43	14 13	14 43	15 13	15 43	16 13	16 43		17 43	18 43	19 43	20 43	21 43	22 43
29	Sumice		13 46	14 16	14 46	15 16	15 46	16 16	16 46		17 46	18 46	19 46	20 46	21 46	22 46
31	Nezdenice		13 49	14 19	14 49	15 19	15 49	16 19	16 49		17 49	18 49	19 49	20 49	21 49	22 49
33	Záhorovice		13 52	14 22	14 52	15 22	15 52	16 22	16 52		17 52	18 52	19 52	20 52	21 52	22 52
35	Bojkovice	o	13 52	14 22	14 52	15 22	15 52	16 22	16 52		17 52	18 52	19 52	20 52	21 52	22 52
	Bojkovice		13 52	14 28	14 52	15 28	15 52	16 28	16 52		17 52	18 52	19 52	20 52	21 52	22 52
36	Bojkovice město ž		13 55	14 30	14 55	15 30	15 55	16 30	16 54		17 55	18 54	19 55	20 54	21 55	22 54
39	Pitín zastávka		13 58		14 58		15 58		16 58		17 58		18 58		19 58	
45	Hostětín ž		14 04		15 04		16 04		17 04		18 04		19 04		20 04	
50	Slavičín		14 10		15 10		16 10		17 10		18 10		19 10		20 10	
53	Divnice ž		14 13		15 13		16 13		17 13		18 13		19 13		20 13	
54	Bohuslavice nad Vláří		14 16		15 16		16 16		17 16		18 16		19 16		20 16	
59	Popov		14 21		15 21		16 21		17 21		18 21		19 21		20 21	
63	Bylnice 283	o	14 26		15 26		16 26		17 26		18 26		19 26		20 26	
	Bylnice 283		14 27		15 27		16 27				18 27		19 27		20 27	
66	Svatý Štěpán ž		14 30		15 30		16 30				18 30		19 30		20 30	
68	Vlárský průsmyk	o	14 33		15 33		16 33				18 33		19 33		20 33	
Do stanice																

56 - € 341 Vlárský průsmyk - Staré Město u Uherského Hradiště

km	ČD, a.s.	Vlak	4330	4300	4332	4302	4334	4304	4336	4306	4338	4308	4356	4340	4310	4342
Ze stanice																
0	Vlárský průsmyk					4 46		5 46		6 46		7 46				
2	Svatý Štěpán ž					4 48		5 48		6 48		7 48				
5	Bylnice 283	o				4 52		5 52		6 52		7 52				
	Bylnice 283			3 53		4 53		5 53		6 53		7 53			9 53	
9	Popov			3 58		4 58		5 58		6 58		7 58			9 58	
14	Bohuslavice nad Vláfí			4 03		5 03		6 03		7 03		8 03			10 03	
15	Divnice ž			4 05		5 05		6 05		7 05		8 05			10 05	
18	Slavičín			4 10		5 10		6 10		7 10		8 10			10 10	
23	Hostětín ž			4 15		5 15		6 15		7 15		8 15			10 15	
29	Pitín zastávka			4 21		5 21		6 21		7 21		8 21			10 21	
32	Bojkovice město ž		3 25	4 25	4 50	5 25	5 50	6 25	6 50	7 25	7 50	8 25		9 25	10 25	11 25
33	Bojkovice	o	3 27	4 27	4 52	5 27	5 52	6 27	6 52	7 27	7 52	8 27		9 27	10 27	11 27
	Bojkovice		3 28	4 28	4 58	5 28	5 58	6 28	6 58	7 28	7 58	8 28		9 28	10 28	11 28
35	Záhorovice		3 30	4 30	5 00	5 30	6 00	6 30	7 00	7 30	8 00	8 30		9 30	10 30	11 30
37	Nezdenice		3 33	4 33	5 03	5 33	6 03	6 33	7 03	7 33	8 03	8 33		9 33	10 33	11 33
39	Šumice		3 36	4 36	5 06	5 36	6 06	6 36	7 06	7 36	8 06	8 36		9 36	10 36	11 36
42	Újezdec u Luhačovic 346	o	3 39	4 39	5 09	5 39	6 09	6 39	7 09	7 39	8 09	8 39		9 39	10 39	11 39
	Újezdec u Luhačovic 346		3 41	4 41	5 11	5 41	6 11	6 41	7 11	7 41	8 11	8 41		9 41	10 41	11 41
46	Uherský Brod	o	3 44	4 44	5 14	5 44	6 14	6 44	7 14	7 44	8 14	8 44		9 44	10 44	11 44
	Uherský Brod		3 46	4 46	5 16	5 46	6 16	6 46	7 16	7 46	8 16	8 46	9 16	9 46	10 46	11 46
48	Havříce ž		3 49	4 49	5 19	5 49	6 19	6 49	7 19	7 49	8 19	8 49	9 19	9 49	10 49	11 49
52	Hradčovice		3 54	4 54	5 24	5 54	6 24	6 54	7 24	7 54	8 24	8 54	9 24	9 54	10 54	11 54
56	Popovice u Uherského Hradiště		3 58	4 58	5 28	5 58	6 28	6 58	7 28	7 58	8 28	8 58	9 28	9 58	10 58	11 58
58	Věsky ž		4 00	5 00	5 30	6 00	6 30	7 00	7 30	8 00	8 30	9 00	9 30	10 00	11 00	12 00
61	Kunovice	o	4 04	5 04	5 34	6 04	6 34	7 04	7 34	8 04	8 34	9 04	9 34	10 04	11 04	12 04
	Kunovice		4 04	5 04	5 34	6 04	6 34	7 04	7 34	8 04	8 34	9 04	9 34	10 04	11 04	12 04
63	Uherské Hradiště	o	4 07	5 07	5 37	6 07	6 37	7 07	7 37	8 07	8 37	9 07	9 37	10 07	11 07	12 07
	Uherské Hradiště		4 10	5 10	5 40	6 10	6 40	7 10	7 40	8 10	8 40	9 10	9 40	10 10	11 10	12 10
68	Staré Město u Uh. Hradiště 330	o	4 16	5 16	5 46	6 16	6 46	7 16	7 46	8 16	8 46	9 16	9 46	10 16	11 16	12 16
	Staré Město u Uh. Hradiště 330		4 16	5 16	5 46	6 16	6 46	7 16	7 46	8 16	8 46	9 16	9 46	10 16	11 16	12 16
Do stanice																

56 - € 341 Vlárský průsmyk - Staré Město u Uherského Hradiště

km	ČD, a.s.	Vlak	4312	4314	4344	4316	4346	4318	4348	4320	4358	4350	4322	4352	4324	4354
Ze stanice																
0	Vlárský průsmyk		11 46	12 46		13 46		14 46		15 46			17 46		19 46	
2	Svatý Štěpán ž		11 48	12 48		13 48		14 48		15 48			17 48		19 48	
5	Bylnice 283	o	11 52	12 52		13 52		14 52		15 52			17 52		19 52	
	Bylnice 283		11 53	12 53		13 53		14 53		15 53			17 53		19 53	
9	Popov		11 58	12 58		13 58		14 58		15 58			17 58		19 58	
14	Bohuslavice nad Vláfí		12 03	13 03		14 03		15 03		16 03			18 03		20 03	
15	Divnice ž		12 05	13 05		14 05		15 05		16 05			18 05		20 05	
18	Slavičín		12 10	13 10		14 10		15 10		16 10			18 10		20 10	
23	Hostětín ž		12 15	13 15		14 15		15 15		16 15			18 15		20 15	
29	Pitín zastávka		12 21	13 21		14 21		15 21		16 21			18 21		20 21	
32	Bojkovice město ž		12 25	13 25	13 50	14 25	14 50	15 25	15 50	16 25		17 25	18 25	19 25	20 25	21 25
33	Bojkovice	o	12 27	13 27	13 52	14 27	14 52	15 27	15 52	16 27		17 27	18 27	19 27	20 27	21 27
	Bojkovice		12 28	13 28	13 58	14 28	14 58	15 28	15 58	16 28		17 28	18 28	19 28	20 28	21 28
35	Záhorovice		12 30	13 30	14 00	14 30	15 00	15 30	16 00	16 30		17 30	18 30	19 30	20 30	21 30
37	Nezdenice		12 33	13 33	14 03	14 33	15 03	15 33	16 03	16 33		17 33	18 33	19 33	20 33	21 33
39	Šumice		12 36	13 36	14 06	14 36	15 06	15 36	16 06	16 36		17 36	18 36	19 36	20 36	21 36
42	Újezdec u Luhačovic 346	o	12 39	13 39	14 09	14 39	15 09	15 39	16 09	16 39		17 39	18 39	19 39	20 39	21 39
	Újezdec u Luhačovic 346		12 41	13 41	14 11	14 41	15 11	15 41	16 11	16 41		17 41	18 41	19 41	20 41	21 41
46	Uherský Brod	o	12 44	13 44	14 14	14 44	15 14	15 44	16 14	16 44		17 44	18 44	19 44	20 44	21 44
	Uherský Brod		12 46	13 46	14 16	14 46	15 16	15 46	16 16	16 46	17 16	17 46	18 46	19 46	20 46	21 46
48	Havříce ž		12 49	13 49	14 19	14 49	15 19	15 49	16 19	16 49	17 19	17 49	18 49	19 49	20 49	21 49
52	Hradčovice		12 54	13 54	14 24	14 54	15 24	15 54	16 24	16 54	17 24	17 54	18 54	19 54	20 54	21 54
56	Popovice u Uherského Hradiště		12 58	13 58	14 28	14 58	15 28	15 58	16 28	16 58	17 28	17 58	18 58	19 58	20 58	21 58
58	Věsky ž		13 00	14 00	14 30	15 00	15 30	16 00	16 30	17 00	17 30	18 00	19 00	20 00	21 00	22 00
61	Kunovice	o	13 04	14 04	14 34	15 04	15 34	16 04	16 34	17 04	17 34	18 04	19 04	20 04	21 04	22 04
	Kunovice		13 04	14 04	14 34	15 04	15 34	16 04	16 34	17 04	17 34	18 04	19 04	20 04	21 04	22 04
63	Uherské Hradiště	o	13 07	14 07	14 37	15 07	15 37	16 07	16 37	17 07	17 37	18 07	19 07	20 07	21 07	22 07
	Uherské Hradiště		13 10	14 10	14 40	15 10	15 40	16 10	16 40	17 10	17 40	18 10	19 10	20 10	21 10	22 10
68	Staré Město u Uh. Hradiště 330	o	13 16	14 16	14 46	15 16	15 46	16 16	16 46	17 16	17 46	18 16	19 16	20 16	21 16	22 16
	Staré Město u Uh. Hradiště 330		13 16	14 16	14 46	15 16	15 46	16 16	16 46	17 16	17 46	18 16	19 16	20 16	21 16	22 16
Do stanice																

PŘÍLOHA č. 3

Tabulka parametrů stanic a trat'ových úseků

341 Staré Město u Uh. Hradiště - Vlárský průmysk				
stanice	km poloha	SZZ	TZZ	trat'. rychlost
Staré Město u Uh. Hradiště	7,065	ESA 11		
			AH 88	60
Uherské Hradiště	2,059	TEST 14		
			AH 88	60
Kunovice	101,389=0,0	ESA 11		
			AH 88	80
Hradčovice	109,931	TEST 14		
			TEL	80
Uherský Brod	116,164	Elmech.		
			AH 88	80
Újezdec u Luhačovic	119,66	ESA 11		
			AH 88	80 (70)
Nezdenice	124,754	Elmech.		
			TEL	70
Bojkovice	129,396	Elmech.		
			AH 88	70 (60)
Slavičín	143,988	Elmech.		
			TEL	70 (60)
Bohuslavice nad Vlárí	148,409	TEST 14		
			TEL	70 (60)
Bylnice	157,761	Elmech.		
			TEL	70
Vlárský průmysk	162,88	RZZ 66		

346 Újezdec u Luhačovic – Luhačovice				
stanice	km poloha	SZZ	TZZ	trat'. rychlost
Újezdec u Luhačovic	7,065	ESA 11		
			AH 88	50
Luhačovice	2,059	Mech.		

340 Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou				
stanice	km poloha	SZZ	TZZ	trat'. rychlost
Kunovice	7,065	ESA 11		
			ESA 11	100
Ostrožská Nová Ves	95,72	ESA 11		100 (80)
Uherský Ostroh	91,692	ESA 11		80
Veselí nad Moravou	87,828	Eldyn.		

Zdroj: [4]

Návazné autobusové linky v místě železničních stanic [10]

žst. Staré Město u Uherského Hradiště

- 805 001 St. Město – Kunovice
- 800 010 Uherské Hradiště – Tučapy
- 800 020 Uherské Hradiště – Osvětimany
- 800 030 Uherské Hradiště – Buchlovice (– Koryčany)
- 800 040 Uherské Hradiště – Břestek – Buchlovice
- 800 050 Uherské Hradiště – Velehrad – Salaš
- 800 060 Uherské Hradiště – Traplice

žst. Hradčovice

- 800 100 Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Brod
- 800 270 Uherský Brod – Vlčnov
- 800 700 Uherský Brod – Brno

žst. Uherský Brod

- MHD Uherský Brod
- 800 090 Uherské Hradiště – Bílovice – Uherský Brod
- 800 100 Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Brod
- 800 200 Uherský Brod – Starý Hrozenkov – Vyškovec
- 800 210 Uherský Brod – Lopeník – Březová
- 800 220 Uherský Brod – Suchá Loz – Nivnice – Uherský Brod
- 800 230 Uherský Brod – Nivnice – Březová
- 800 240 Uherský Brod – Strání, Květná
- 800 250 Uherský Brod – Horní Němčí
- 800 260 Uherský Brod – Vlčnov – Hluk
- 800 270 Uherský Brod – Veletiny – Vlčnov
- 800 280 Uherský Brod – Korytná
- 800 300 Uherský Brod – Bojkovice
- 800 500 Uherský Brod – Brno – Praha
- 800 700 Uherský Brod – Uherské Hradiště – Brno
- 800 711 Uherský Brod – Zlín
- 800 721 Uherský Brod – Luhačovice – Zlín
- 820 405 Zlín – Luhačovice – Uherský Brod

žst. Bojkovice

- 800 300 Uherský Brod – Bojkovice
- 800 310 Bojkovice – Nezdenice – Rudice
- 800 320 Bojkovice – Vyškovec
- 800 330 Bojkovice – Žitková – Vápenice
- 800 340 Bojkovice – Pitín – Šanov – Rokytnice
- 800 811 Bojkovice – Luhačovice – Zlín
- 820 345 Slavičín – Pitín - Bojkovice
- 820 425 Zlín – Luhačovice – Bojkovice

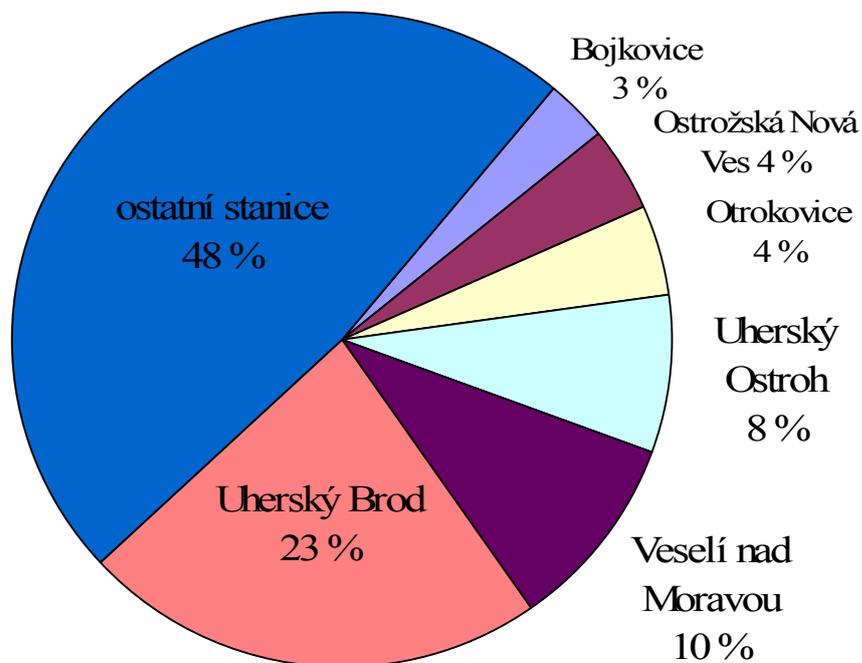
žst. Bohuslavice n. Vl.

- 820 385 Valašské Klobouky – Slavičín,
- 820 335 Slavičín – Vlachovice – Drnovice – Újezd je blízko stanice,
- 820 245 Valašské Klobouky – Luhačovice – Uherské Hradiště – Brno (– Praha)

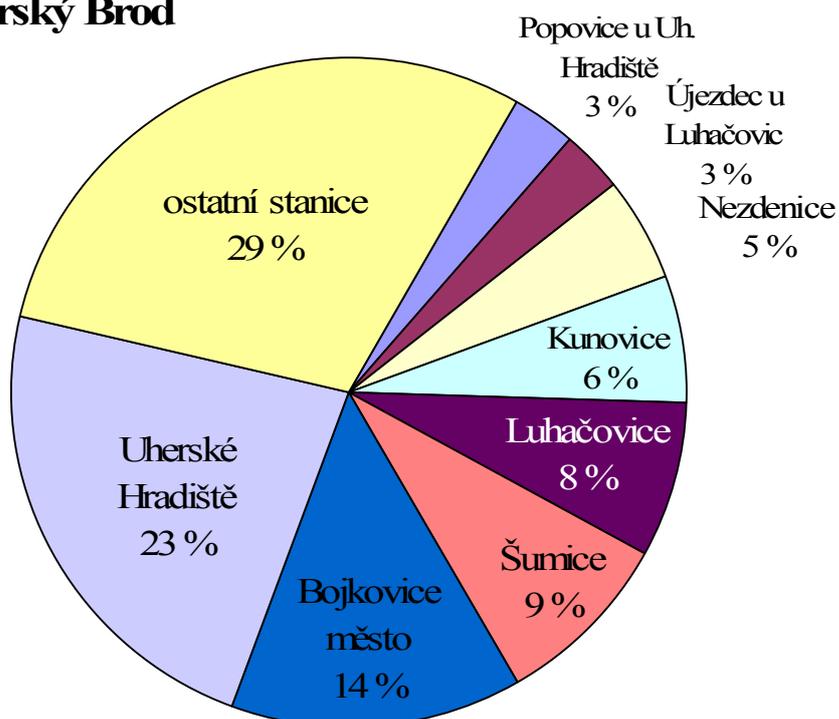
PŘÍLOHA č. 5

Podíly přepravních proudů s hodnotou nad 3 % ve vybraných stanicích [5]

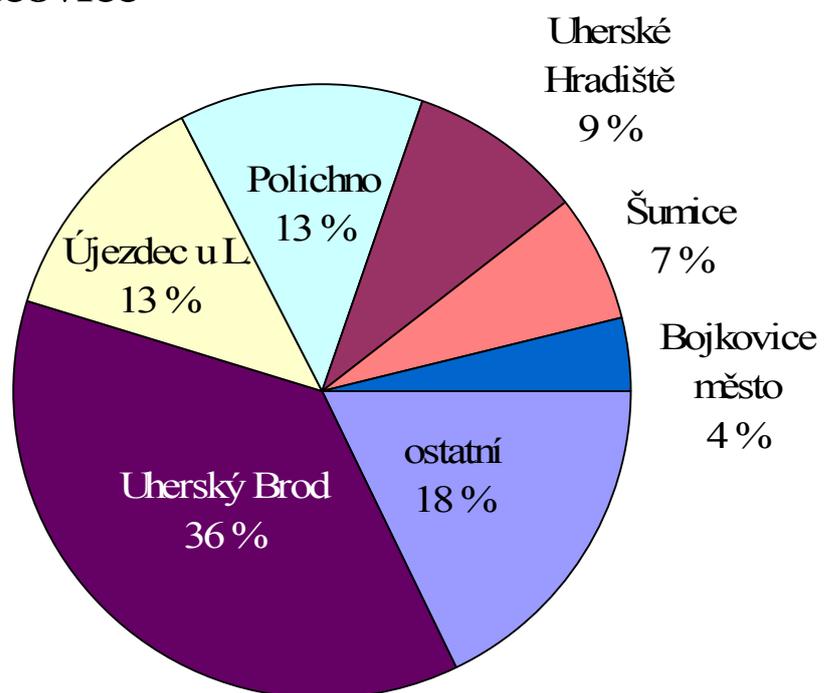
Uherské Hradiště



Uherský Brod

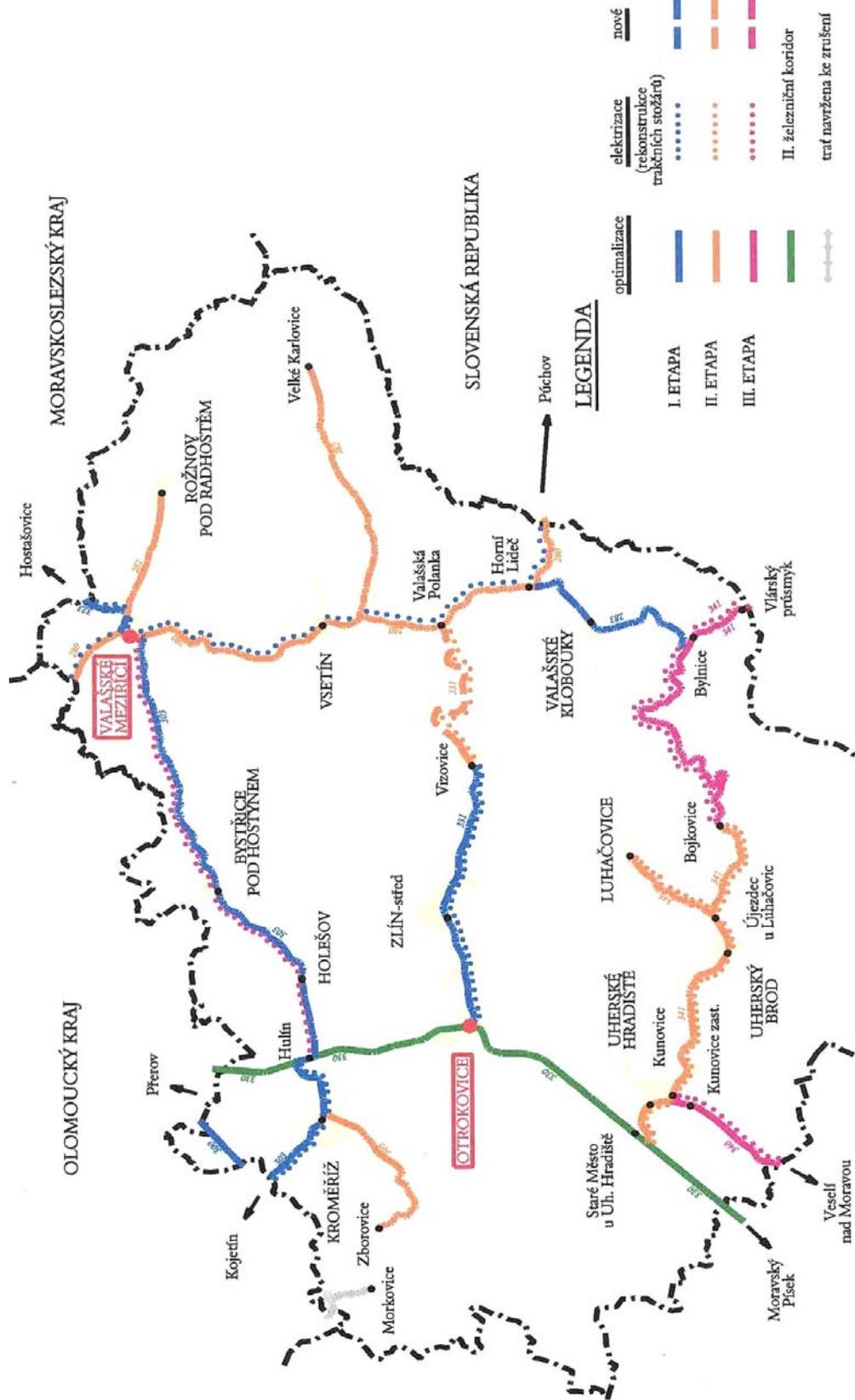


Luhačovice



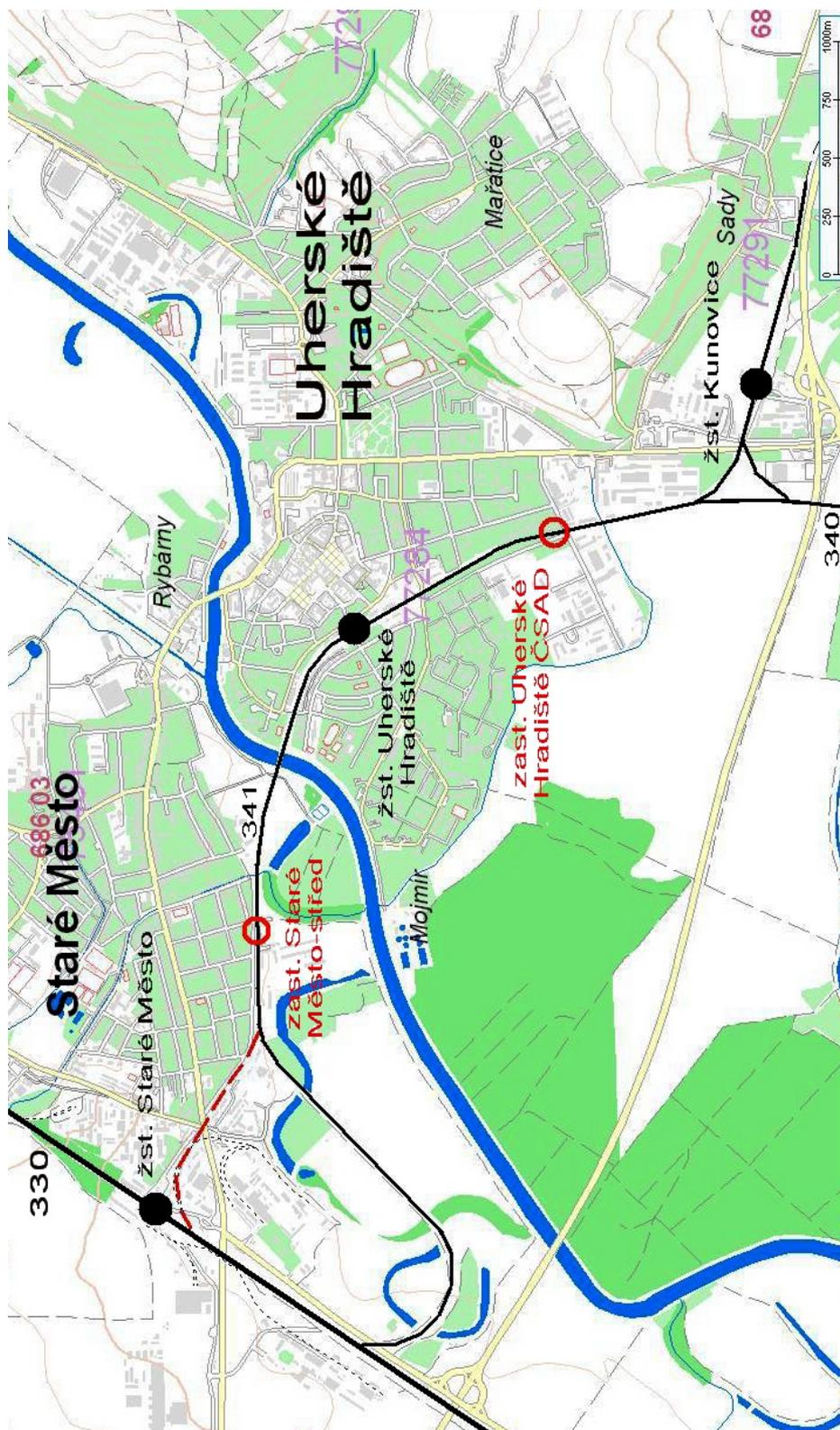
PŘÍLOHA č. 7

Mapa etapizace dostavby dopravní infrastruktury ve Zlínském kraji [2]



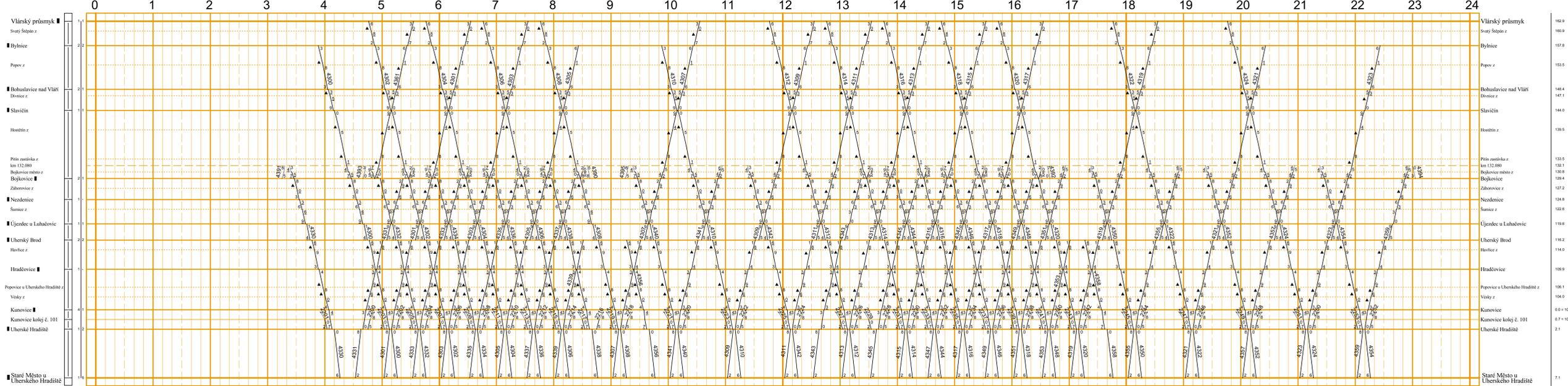
PŘÍLOHA č. 8

Mapa výhledového stavu železniční infrastruktury mezi Kunovicemi a Starým Městem u Uherského Hradiště; červenou barvou jsou vyznačeny uvažované železniční zastávky a možné napojení tratě 341 do stanice Staré Město u Uh. Hradiště [11]

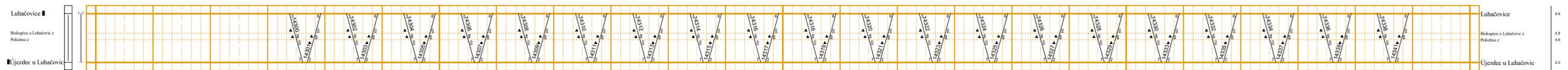


1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
<p>VYSVĚTLIVKY KE SLOUPCŮM 1 a 4</p> <p>Vyb = výhybna Hr = hradič H = hláska Obp = autobus vl = vlečka n = nákladní nz = nákladní a zastávka</p> <p>z = zastávka z' = zastávka a jednostranným nástupištem na víceokrajových tratích = vyznačení polohy výpravní budovy, na víceokrajové trati v zastávce s jednostranným nástupištem vyznačení směru výstupu cestujících - - - = traf. provozována podle předpisu ČD 03 ● = místo dringového displeje nebo displeje s výhledem na tratích ČD</p>		<p>VYSVĚTLIVKY KE SLOUPCÍ 2</p> <p>Druh tražebního zabezpečovacího zařízení (ve směru pokles): - - - = telefonické dorozumívání - - - = polozákladní blok - - - = automatický blok - - - = mezipřímý úsek, v němž je dovolena jízda vlaku proti směru jízdy</p>		<p>VLAKY OSOBNÍ DOPRAVY</p> <p>EC, IC, E, R, Sp = pravidelné Os = Vlaky, které jedou podle potřeby, jsou vyznačeny příslušným typem čáry čarovaně Sv =</p>		<p>VLAKY NÁKLADNÍ DOPRAVY</p> <p>Nex = Rn = Osati = Pp = Vlaky, které jedou podle potřeby, jsou vyznačeny příslušným typem čáry čarovaně = končí nebo vychází vlak</p>		<p>LOKOMOTIVNÍ VLAKY</p> <p>Lv =</p> <p>Trasy rušičích vlaků jsou vyznačeny čarovaně</p>		<p>Význam jednotlivých značek:</p> <p>— = vlak jede po nesprávné koleji — = vlak jede po druhé koleji nebo proti směru jízdy ⊙ (minutová kóda v červeném kružku) = při jízdě rušičko vlaku jsou emendovaná příslušná ujednání seřadového jízdního řádu ⊙ = podružní kódy znamenají o půl minuty více</p>		<p>▲ = potyč kratší než půl minuty ▲ = zastávka jen pro nástup ▲ = zastávka jen pro výstup ▲ = vlak zastaví jen z dopravních důvodů ▲ = odloženost zpravenost zmluvna ▲ = výuka služby dopravních zaměstnanců jen v náhradní dny</p>		<p>× = pracovní dny + = nečíslo a s křížkem uzmene svátky + = číslo vyjádří pracovní dny používá se značek Ⓟ = pondělí Ⓠ = úterý Ⓡ = středa Ⓢ = čtvrtek Ⓣ = pátek Ⓤ = sobota Ⓥ = neděle Značka Ⓦ platí i v případech, že na tento den připadá svátek</p>		<p>Název dopravce Kategorie vlaku</p>		<p>Název dopravce Kategorie vlaku</p>					

Vlářský průmysk - Staré Město u Uherského Hradiště



Luhačovice - Újezdec u Luhačovic



Kunovice - Veselí nad Moravou

