

**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA**

**Návrh zapojení železniční dopravy  
do IDS Jihomoravského kraje**  
**Petr Jurčík**

**Bakalářská práce**

**2009**

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Katedra technologie a řízení dopravy  
Akademický rok: 2008/2009

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petr JURČÍK**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**  
Název tématu: **Návrh zapojení železniční dopravy do IDS Jihomoravského kraje**

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

Úvod  
1 Charakteristika železniční dopravy  
2 Rozvoj osobní dopravy  
3 Významné dopravní priority  
4 Další dopravní priority  
5 Severojižní diametr  
6 Rozšíření IDS na Slovensko a do Rakouska  
Závěr

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

Seznam odborné literatury:

- (1) VONKA, J., DRDLA, P., BÍNA, L., ŠIROKÝ, J. Osobní doprava. Pardubice, 2004.
- (2) MOJŽÍŠ, V., MOLKOVÁ, T. Technologie a řízení dopravy I.. Pardubice, 2001.
- (3) VONKA, J., MOLKOVÁ, T., ŠIROKÝ, J. Technologie a řízení dopravy II. Pardubice, 2000.
- (4) ŠIROKÝ J. A KOL. Základy technologie a řízení dopravy. Univerzita Pardubice, 2007.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavel Mazač**  
Katedra technologie a řízení dopravy

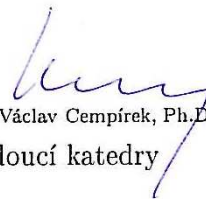
Datum zadání bakalářské práce: **31. prosince 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **25. května 2009**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.



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

V Pardubicích dne 30. ledna 2009

## PROHLÁŠENÍ AUTORA

Prohlašuji:

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 1. 6. 2009



Petr Jurčík

## **ANOTACE**

Bakalářská práce se zabývá současným zapojením železniční dopravy do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

Je v ní charakterizován současný stav železniční dopravy v rámci Jihomoravského kraje s návrhy na možný další vývoj s ohledem na rozšíření integrovaného dopravního systému do příhraničních regionů v Rakousku a na Slovensku. Součástí návrhů je i jízdní řád s návrhy přestupních uzlů pro navazující autobusovou dopravu.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

železnice, integrovaný dopravní systém, Rakousko, Slovensko, návrh zapojení

## **TITTLE**

The proposal to include railways into Integrated transport system of Southern Moravian Region

## **ANNOTATION**

Thesis discusses about the current inclusion of railways into integrated transport system of Southern Moravian Region.

It depicts the current condition of railway transport in Southern Moravian Region, with proposals of further potential development in terms of enlargement of the integrated transport system into border regions in Austria and Slovakia. The proposals include a timetable with traffic nodes that offer bus connections.

## **KEYWORDS**

railways, integrated transport system, Austria, Slovakia, proposal to include

## **PODĚKOVÁNÍ**

Velmi rád bych poděkoval všem, kteří mi pomáhali při vzniku této práce. V první řadě bych rád poděkoval Ing. Pavlu Mazačovi za jeho odborné konzultace, připomínky, rady a veškeré úsilí vynaložené při vedení této bakalářské práce.

V neposlední řadě pak patří poděkování Ing. Josefu Bulíčkovi za odborné konzultace v oblasti formálních úprav a všem ostatním pracovníkům katedry Technologie a řízení dopravy za jejich cenné rady.

# OBSAH

OBSAH.....	2
ÚVOD.....	10
1 CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY .....	11
1.1 Základní informace.....	11
1.2 Vybrané standardy veřejné osobní dopravy .....	11
1.3 Stručně o IDS JMK .....	12
1.4 Základní údaje .....	13
1.5 Výhody IDS oproti předchozímu stavu.....	14
1.6 Principy integrace a postavení železnice v IDS JMK .....	15
1.7 Linky IDS JMK .....	17
1.8 Regionální přepravní proudy mimo IDS JMK – v jižní části JMK.....	20
2 PRIORITY ROZVOJE OSOBNÍ DOPRAVY.....	22
2.1 Rozšiřování IDS JMK do dalších oblastí .....	22
2.2 Přestupní terminály.....	23
2.3 Výstavba nových zastávek .....	24
3 DOPRAVNÍ PRIORITY JIHMORAVSKÉHO KRAJE.....	25
3.1 Modernizace tratě 330 Brno – Přerov včetně zdvoukolejnění tratě .....	25
3.2 Modernizace a elektrizace tratě 240 Brno – Jihlava, vč. zdvoukolejnění úseku Střelice - Zastávka a dílčího zvýšení traťové rychlosti .....	25
3.3 Odstranění nejvíce zanedbaných prvků dopravní cesty .....	25
3.4 Další krátkodobé priority JMK.....	29
3.5 Křenovická spojka .....	29
3.6 První etapa elektrizace tratě 340 v úseku Blažovice – Nesovice .....	30
3.7 Obnovení a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice.....	30
3.8 Boskovická spojka vč. elektrizace.....	30
3.9 Elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče.....	30

4 SEVEROJIŽNÍ DIAMETR.....	31
4.1 Technické parametry .....	31
5 NÁVRHY NA INVESTICE A DALŠÍ ROZVOJ IDS JMK DO BUDOUCNA.....	32
5.1 Investice v uplynulých letech .....	32
6 NÁVRH ZAPOJENÍ ŽELEZNICE DO IDS JMK V OKRESE MYJAVA .....	34
6.1 Návrh jízdního řádu pro danou trať .....	34
6.2 Časová poloha vlaků.....	35
6.3 Vozový park pro trať 344 .....	35
6.4 Návrh přestupních uzlů s návazností na autobusovou dopravu.....	36
6.5 Financování .....	39
6.6 Tarif .....	40
7 NÁVRH ZAPOJENÍ ŽELEZNICE V RAKOUSKÉM PŘÍHRANIČÍ.....	41
7.1 Zapojení železnice v úseku Břeclav – Hohenau do IDS Jihomoravského kraje .....	41
7.2 Propojení železnic v úseku Hevlín – Laa an der Thaya .....	42
ZÁVĚR.....	43
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	44
SEZNAM OBRÁZKŮ .....	45
SEZNAM TABULEK .....	46
SEZNAM ZKRATEK .....	47
SEZNAM PŘÍLOH .....	48



## ÚVOD

Železnice v Jihomoravském kraji zaujímá velmi silné postavení a je nadstandardně situována. Přímo přes Brno totiž prochází jeden z hlavních evropských koridorů Berlin – Praha – Brno – Břeclav – Wien/Budapest, přes východní část kraje probíhá další transevropský koridor Warszawa/Kraków – Katowice – Ostrava – Přerov – Břeclav – Wien/Budapest. Právě tento koridor by měl být podle záměrů EU transformován tak, aby protínal hlavní město Moravy, takže Brno bude výhledově průsečíkem tří hlavních transevropských magistrál a v těchto směrech by jednou měly vést i vysokorychlostní tratě.

Ani příměstská doprava v okolí Brna, potažmo celém Jihomoravském kraji nezůstává pozadu. Hustá síť železnic nabízí široké spektrum využití v osobní dopravě, především v rámci integrovaného systému. Počtem spojů a návaznostmi na linky autobusových dopravců dělá z dopravního systému ucelený celek na úrovni dopravních systémů západoevropských aglomerací a v rámci ČR tvoří nejpropracovanější typ integrovaného dopravního systému vůbec.

Cílem práce je popis současného stavu železniční dopravy v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) s nastíněním možností dalšího rozvoje, zejména směrem do příhraničních oblastí Slovenska a Rakouska.

Práce čerpá z údajů dostupných na podzim roku 2008, proto některé údaje nemusí být vzhledem k rychlému rozvoji IDS Jihomoravského kraje a změně GVD v prosinci 2008 již aktuální.

# 1 CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

V této kapitole jsou popsána základní data o veřejné železniční dopravě na území Jihomoravského kraje včetně úlohy a postavení železniční dopravy ve vybraném regionu jako takovém.

## 1.1 Základní informace

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

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

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

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

Základní data o IDS JMK jsou k dispozici v přílohách č. 1 – 3 .

## 1.2 Vybrané standardy veřejné osobní dopravy

Níže uvedené standardy veřejné osobní dopravy jsou na území Jihomoravského kraje postupně uplatňovány od 1. 1. 2003.

### **Standard jednotné kvality dopravní obslužnosti**

Na celém území Jihomoravského kraje bude postupně do r. 2010 uplatňováním standardu minimální frekvence spojů do obcí zajištěna stejná kvalita dopravní obslužnosti.

## **Standard dostupnosti vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou**

Pod pojmem standard dostupnosti vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou se rozumí zajištění přiměřené dopravy především do škol, předškolních zařízení, školních zařízení, na úřad, k soudům, k lékaři a do zaměstnání veřejnou osobní dopravou včetně dopravy zpět, jestliže jsou tato zařízení nedostupná pěší dopravou. Nedostupností pěší dopravou se rozumí skutečnosti, že obvyklá vzdálenost těchto zařízení pěší dopravou přesahuje 3 km.

## **Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy**

Pod pojmem standard dostupnosti veřejné osobní dopravy se rozumí zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy (zastávek, stanic) pěší dopravou zpravidla nepřesahující docházkovou vzdálenost 2 km s přihlédnutím k místním podmínkám.

## **Standard minimální frekvence spojů do obce**

Obsluha obcí v Jihomoravském kraji je zajištěna:

- v pracovní den 6 páry spojů,
- ve dnech pracovního volna a pracovního klidu 3 páry spojů,
- při splnění účelnosti takto vedených spojů.

## **Standard kvality přestupu**

Je dán maximální dobou přestupu 10 min. (doba chůze a čekání na spoj) mezi jednotlivými druhy dopravy zařazenými do IDS JMK. (2)

## **1.3 Stručně o IDS JMK**

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

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

1. etapa IDS JMK zahájila provoz 1. ledna 2004. K 112 obcím zaintegrovaným v 1. etapě IDS JMK přibylo od 1. ledna 2005 dalších 49 obcí zaintegrovaných ve 2A etapě v oblasti Tišnovska a od 1. září 2005 24 obcí zaintegrovaných ve 2B etapě v mikroregionu Sokolnicka

a Zbraslavska. K 11. prosinci 2005 byla spuštěna 3A etapa IDS JMK na Slavkovsku, Bučovicku a Vyškovsku s celkem 22 novými obcemi a městskou dopravou ve Vyškově. Od 1. července 2006 je spuštěna první část 3B etapy v oblasti Ivančicka s 21 novými obcemi. Od 1. září 2006 je spuštěna 2. část 3B etapy na Židlochovicku s 29 obcemi. V těchto datech došlo ke změnám ve vedení regionálních autobusových linek, k zjednodušení a zpravidelnění dopravy a zavedení jednotného jízdného.

Všechny provozované linky získaly jednotné dvou nebo třímístné provozní označení, vstoupily v platnost nové jízdní řády a došlo ke sjednocení cen jízdného a přepravních podmínek na všech linkách IDS JMK. Jako zatím poslední byla od 4. 3. 2007 spuštěna etapa E4, která zahrnuje oblast Boskovicka.

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

Zavedením integrovaného dopravního systému lze tomuto negativnímu trendu zabránit. V mnoha evropských zemích i u nás se totiž potvrdilo, že po zjednodušení a zpravidelnění dopravy, zavedení jednotného jízdného a vytvoření integrovaných dopravních systémů začal počet uživatelů veřejné dopravy opět pozvolna narůstat. (3)

## 1.4 Základní údaje

V tabulce č. 1 jsou uvedeny základní údaje o IDS JMK dle zdroje z Krajského úřadu Jihomoravského kraje.

*Tabulka 1 Základní údaje o IDS JMK*

Počet linek v IDS JMK	203
Počet vlakových linek	10
Počet tramvajových linek v Brně (čísla 1 až 13)	13
Počet trolejbusových linek v Brně (čísla 20 až 40)	11
Počet autobusových linek v Brně (čísla 40 do 100)	52
Počet linek městské dopravy v Adamově, Blansku a Vyškově	12
Počet regionálních autobusových linek	105

Zdroj: Krajský úřad JMK

## **1.5 Výhody IDS oproti předchozímu stavu**

### **Jednotná jízdenka**

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

### **Sjednocené jízdné**

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

### **Pravidelnost odjezdů**

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

### **Možnosti přestupů**

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

### **Zlepšení služeb**

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

### **Zlepšení informovanosti**

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

## **1.6 Principy integrace a postavení železnice v IDS JMK**

### **Železniční doprava**

- nejsilnější radiální vazby k Brnu
- menšina radiálních vazeb k regionálním centrům

### **Regionální autobusy**

- radiální vazby k Brnu, pokud železnice chybí, eventuelně nemá potřebné parametry
- většina radiálních vazeb k regionálním centrům
- tangenciální vazby
- napájecí linky k železničním, tramvajovým a autobusovým radiálám

### **Základní rysy dopravní integrace**

- pravidelný takt
- taktově opakované přestupní návaznosti a jejich garantování
- od února 2007 centrální dispečink IDS JMK (investice JMK z SROP).

### **Traťové úseky s vysokým nárůstem v IDS JMK:**

250 Brno - Tišnov, 260 Brno - Blansko, 300 Brno - Sokolnice

- železnice kvalitně obsluhuje terminály IDS JMK Kuřim, Tišnov a Blansko

### **Traťové úseky s relativně nižším nárůstem v IDS JMK**

240 Brno - Zastávka - Náměšť n.O., 250 Brno - Vranovice, 340 Brno - Slavkov - Bučovice

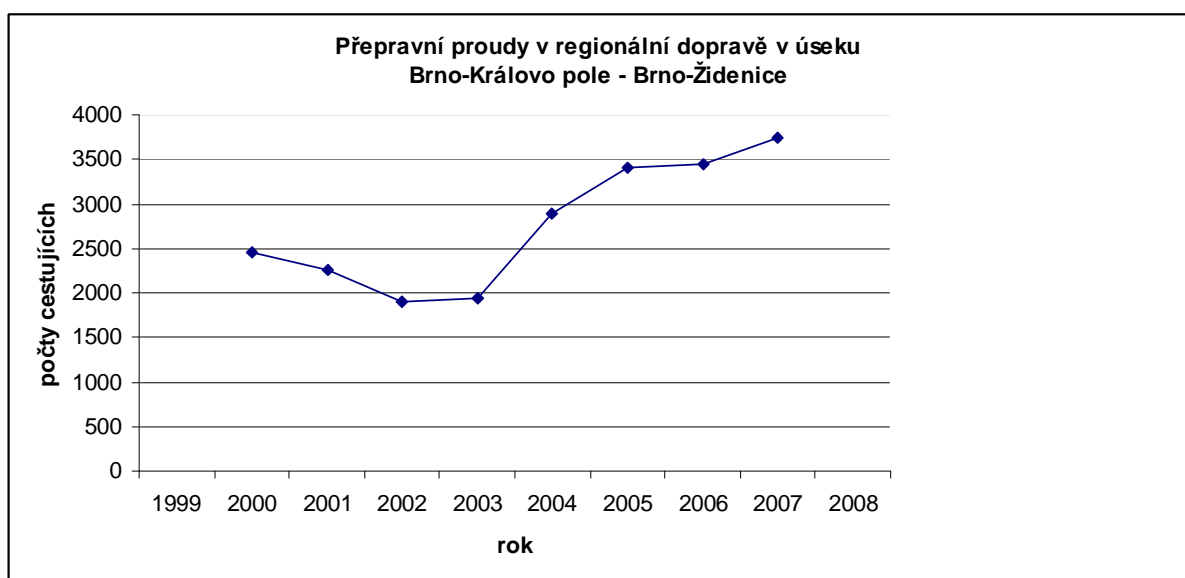
- nemožnost kvalitní obsluhy regionálních center Rosice, Židlochovice a Slavkov
- 240, 340 nedostatečná kapacita v uzlu Brno, 240 Střelice - Zastávka, Zastávka - Rapotice
- 240 nízká traťová rychlost  $60 \text{ km.h}^{-1}$  Zastávka - Třebíč

### Trat'ový úsek se stagnací až poklesem:

244 Brno - Mor. Krumlov / Ivančice

- nedostatečná kapacita v uzlu Brno, Střelice - Mor.Bránice - nelze dosáhnout 30 min. int.
- nízká trat'ová rychlost 60 - 70 km.h<sup>-1</sup>, Mor.Bránice - Ivančice 30 - 40 km.h<sup>-1</sup>
- v jižní části tratě situování stanic a zastávek mimo obce (1)

Na obrázku č. 1 je znázorněn vývoj počtu cestujících v úseku s největším nárůstem v rámci IDS JMK.



Obrázek 1 Přepravní proudy v regionální dopravě – vývoj počtu cestujících v úseku s největším nárůstem v rámci IDS

Zdroj: Kordis JMK

## **1.7 Linky IDS JMK**

### **S1 Brno-Slatina - Kuřim (trať 250)**

Linka S1 je v provozu od počátku platnosti GVD 2007/2008. Jedná se o nejnovější linku v rámci IDS JMK a důvodem jejího zavedení bylo snadnější dojíždění do zaměstnání v průmyslové oblasti s názvem Černovická terasa. Je obsluhována zejména hnacím vozidlem řady 210 a dvěma osobními vozy řady Bdmtee.

Tato linka je v provozu pouze v dopravních špičkách pracovních dnů a to v hodinovém intervalu. V zastávce Brno-Židenice je možné využít přípoje ze stanice Skalice nad Svitavou.

### **S2 Letovice - Skalice nad Svitavou - Brno - Sokolnice-Telnice - Křenovice hor. n. (trať 260 a 300)**

Linka S2 se v pracovních dnech vyznačuje v úseku Letovice - Křenovice intervalem 60 minut, v úseku Skalice nad Svitavou - Rájec-Jestřebí - Sokolnice-Telnice 30 minut. O víkendech je zde v úseku Letovice – Brno interval 60 minut a v úseku Brno-Křenovice interval 120 minut.

Tato linka je obsluhována elektrickými jednotkami řady 560. Vzhledem k jejich nízkému počtu jsou zde nasazovány také soupravy s hnacím vozidlem řady 242 s pěti osobními vozy řady Bdmtee.

### **S3 (Břeclav) - Vranovice - Brno - Tišnov - Níhov (- Žďár nad Sázavou) (trať 250)**

Na lince S3 jezdí vlaky v pracovních dnech v intervalu jedné hodiny, o víkendech pak v intervalu dvou hodin. Vzhledem k objemu přepravených cestujících v úseku Vranovice – Tišnov, zde došlo k vložení dalších vlaků v intervalu 30 minut, o víkendech v intervalu 60 minut.

Tato linka je obsluhována elektrickými jednotkami řady 560. V úseku trasy je zintegrován pouze úsek Břeclav – Níhov.

### **S41 Brno - Moravský Krumlov (-Hrušovany nad Jevišovkou), Moravské Bránice - Oslavany (trať 244)**

Tato linka se vyznačuje tím, že sestává z tratě a její kusé odbočky. Ve stanici Moravské Bránice se některé vlaky dělí a následně část pokračuje ve směru do Oslavan a část do Hrušovan nad Jevišovkou nebo do Bohutic, obdobně je tomu pak i při jízdě zpět.



V pracovních dnech zde jezdí vlaky v intervalu jedné hodiny, o víkendu pak v intervalu dvou hodin.

Tuto trať obsluhují motorové vozy řady 842 a 850 s přívěsným vozem řady 050.

### **S6 Brno - Bučovice (- Veselí nad Moravou) (trať 340)**

Na této trati jezdí spěšné vlaky v intervalu dvou hodin a osobní vlaky v intervalu jedné hodiny, o víkendu pak v intervalu dvou hodin. V úseku Brno – Nemočice a Veselí nad Moravou – Kyjov jsou pak v dopravních špičkách zavedeny další osobní vlaky.

Tato linka je obsluhována především soupravami vedenými hnacím vozidlem řady 754 s přípojnými vozy řady Bdmtee, na osobních vlacích pak jezdí zpravidla hnací vozidlo řady 842 s přípojnými vozy řady 042.

### **S21 Skalice nad Svitavou - Boskovice - Jevíčko (- Chornice) (trať 262)**

Linka S21 se vyznačuje v úseku Skalice nad Svitavou - Boskovice střídavým intervalem 90 min. - 30 min. - 90 min. - 30 min., který se zde vyskytuje v důsledku zajíždějících vlaků jezdících ze Skalice nad Svitavou do Boskovic a zpět.

Tato linka je obsluhována motorovými vozy řady 810, v dopravních špičkách pak motorovými vozy řady 810 a přípojnými vozy řady Bdtax.

### **S22 Letovice - Březová nad Svitavou (- Česká Třebová) (trať 260)**

Na lince S22 je v pracovních dnech interval dvou hodin, v dopravních špičkách pak interval jedné hodiny.

Tato linka je z důvodu styku napěťových soustav u stanice Svitavy obsluhována soupravou s hnacím vozidlem řady 363 s přípojnými vozy řady Bdmtee.

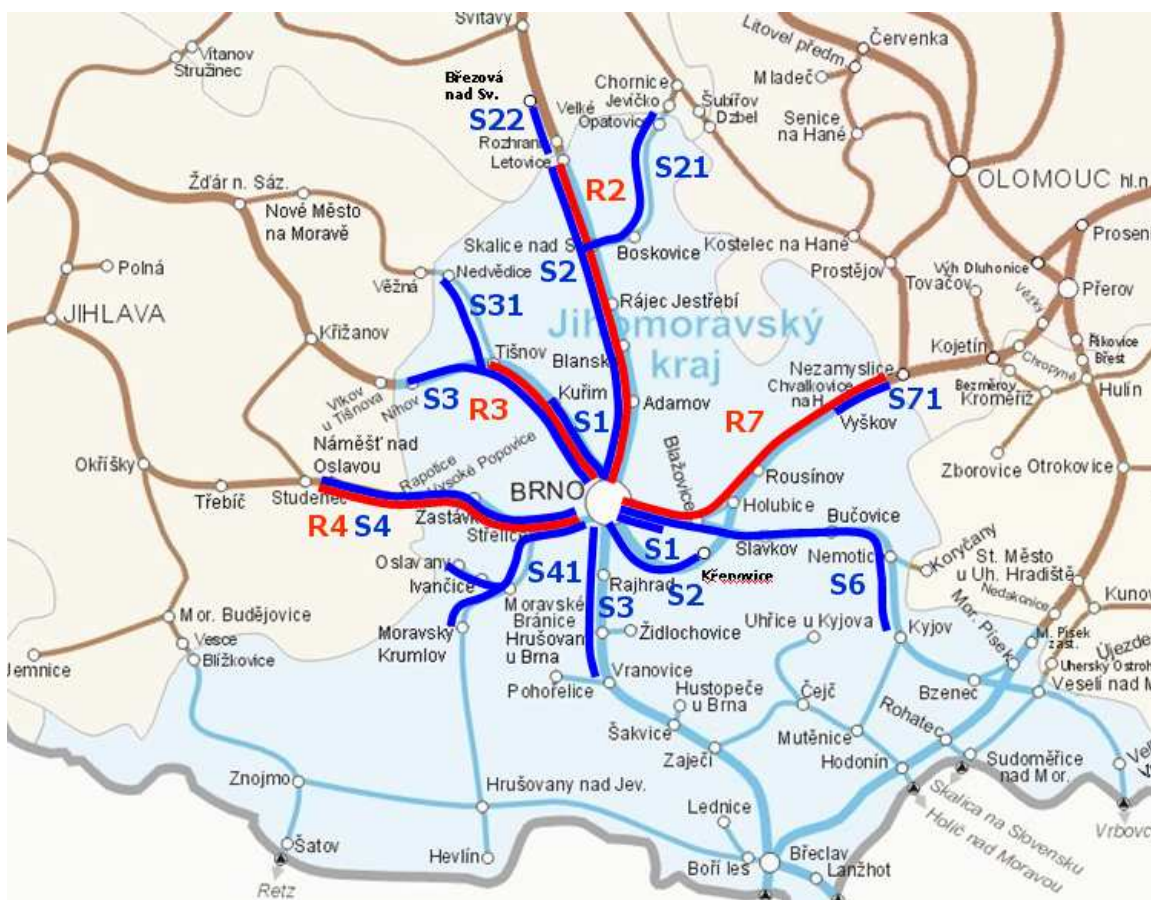
### **S31 Tišnov - Nedvědice (- Žďár nad Sázavou) (trať 251)**

Linka S31 se vyznačuje v celém svém úseku intervalem dvou hodin, v dopravních špičkách pak intervalem jedné hodiny.

V úseku Tišnov-Nedvědice jezdí především soupravy vedené hnacím vozidlem řady 714 s přípojnými vozy řady Btax a BDtax v počtu 2 - 3. V sobotní dopoledne se zde můžeme na spěšném vlaku setkat se soupravou s hnacím vozidlem řady 754 s přípojnými vozy řady Bdmtee, která zde pak obsluhuje i další osobní vlaky. V neděli večer se pak tato souprava vrací zpět do Brna. (1)

Vedle linek uvedených v této kapitole, jsou v rámci IDS Jihomoravského kraje provozovány také linky rychlíkové nesoucí označení R. Jedná se o rychlíky vedené na základě objednávky ze strany Ministerstva dopravy, na jejichž úsecích v rámci Jihomoravského kraje platí taktéž tarif IDS JMK.

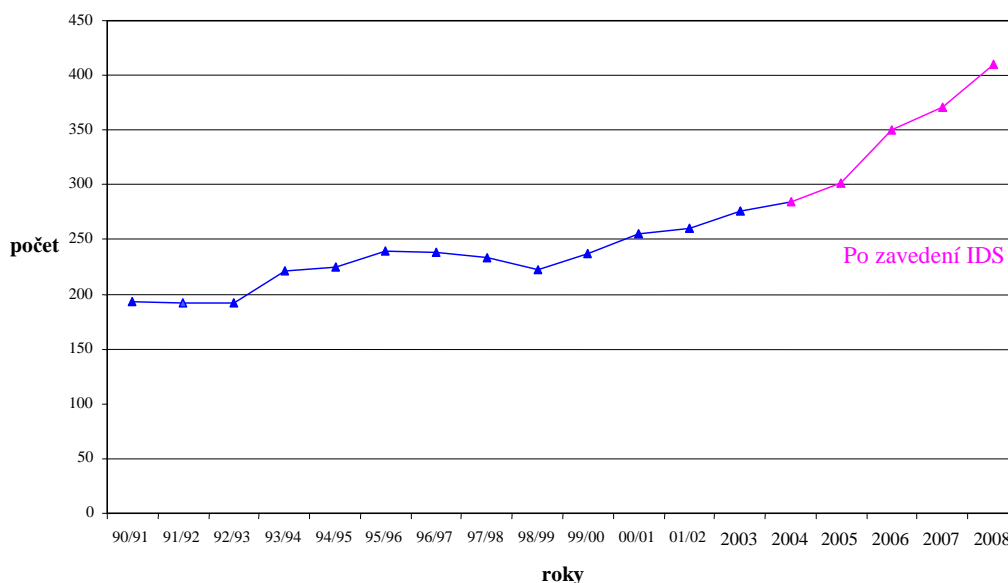
Na obrázku č. 2 lze nalézt schéma všech linek vedených v rámci IDS Jihomoravského kraje ke dni 30. 11. 2008. Na obrázku nejsou znázorněny linky nově zavedené k začátku platnosti GVD 2008/2009.



Obrázek 2 Celková mapa linek v brněnské aglomeraci

Zdroj: Kordis JMK

Na obrázku č. 3 lze sledovat, že zavedení IDS mělo za následek poměrně značný nárůst počtu regionálních vlaků, které začínají, končí, resp. projíždějí uzlem Brno. Důvodem je aktivní přístup Krajského úřadu Jihomoravského kraje k zavádění integrovaného dopravního systému a jeho prioritám v oblasti železniční dopravy.



Obrázek 3 Celkový počet vlaků Os+Sp v uzlu Brno

Zdroj: České dráhy

## 1.8 Regionální přepravní proudy mimo IDS JMK – v jižní části JMK

Značné možnosti rozšíření přepravních proudů v jižní části Jihomoravského kraje nabízí modernizovaná koridorová trať č. 330. I zde je však potřeba rozlišovat mezi jednotlivými úseky.

Úsek Břeclav – Hodonín se vyznačuje hustým osídlením oblastí v bezprostřední blízkosti koridorové trati. Naproti tomu úsek Hodonín – Staré Město u Uherského Hradiště leží mimo hlavní osu osídlení a kromě dvou větších obcí (Rohatec, Moravský Písek není touto trasou obsluhována nikterak velká část obyvatelstva.

Další potenciál se nachází na odbočné trati č. 343 Hodonín – Veselí nad Moravou. Tato trať vede přes řadu obcí, obsluhuje tedy poměrně značnou část obyvatel. Je však nutno zmínit, že možnosti rozšíření přepravních proudů jsou komplikovány jak jednokolejností tohoto úseku, pak také neutěšeným stavem železničního svršku, zejména pak v úseku

Rohatec -Sudoměřice n. Moravou, kde v některých místech dosahuje maximální hodnota rychlosti 50 km.h-1.

### **Intenzity přepravních proudů cestujících**

V tabulce č. 2 jsou znázorněny počty přepravených osob za kalendářní rok 2008. Z údajů vyplývá, že v jižní části Jihomoravského kraje je největší potenciál v možném nárůstu počtu cestujících v úseku Kyjov – (Strážnice) – Uherské Hradiště. Tato trať narozdíl od ostatních tratí prochází obcemi s většími počty obyvatel a umístění zastávek je příznačné pro vytváření nových uzlů v návaznosti na autobusovou dopravu. (4)

*Tabulka 2 Intenzity přepravních proudů mimo IDS JMK*

Směr	Počet přepravených osob (za rok)	Srovnání s předchozím GVD
Kyjov – (Strážnice) – Uh. Hradiště	1200 – 1500	mírný pokles
Kyjov – Veselí nad Moravou	1000 – 1200	stagnace
Břeclav - Hodonín	1000 - 1200	stagnace
Břeclav – Znojmo	900 – 1000	mírný pokles

Zdroj: Kordis JMK

## 2 PRIORITY ROZVOJE OSOBNÍ DOPRAVY

V následující kapitole jsou uvedeny priority zejména v oblasti rozšiřování IDS do dalších oblastí Jihomoravského kraje, zejména ve směru na jih a jihovýchod.

### 2.1 Rozšiřování IDS JMK do dalších oblastí

Další rozšíření Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje se uskutečnilo k 9. 12. 2008. Ke stávajícím 368 obcím zaintegrovaným v prvních třech etapách IDS JMK přibylo od 9. 12. 2008 dalších 62 obcí 4B. etapy na Vyškovsku a Kyjovsku.

Rozšíření IDS JMK proběhalo od Brna dvěma hlavními směry, viz tabulka č.3. Jedná se o úseky Vyškov - Nezamyslice a Slavkov - Bučovice - Kyjov. Hlavní spojení Brnem s Nezamyslicemi zajišťuje rychlíková vlaková linka R7 (Brno - Vyškov - Nezamyslice) doplněná vlakovou linkou S71 (Vyškov –Křižanovice – Ivanovice na Hané – Nezamyslice)

Ve směru do Kyjova je možnost cestovat linkou S6 (Kyjov – Nesovice – Bučovice – Brno), kde je doba jízdy 63 minut spěšným vlakem nebo 82 minut osobním vlakem.

Na všechny vlakové spoje budou navazovat přípoje autobusů do ostatních obcí v přílehlém regionu.

*Tabulka 3 Rozšiřování vlakových linek na Vyškovsku*

Linka	Trasa	Dopravce
S6	Brno - Šlapanice - Ponětovice - Blažovice - Křenovice - Slavkov u Brna - Bučovice - Nesovice - Nemočice - Kyjov - Kyjov, zastávka	České dráhy
S71	Vyškov - Hoštice-Heroltice - Ivanovice na Hané - Chvalkovice na Hané - Nezamyslice	České dráhy
R7	Brno - Rousínov - Vyškov - Nezamyslice	České dráhy

Zdroj: České dráhy

Mezi nejvýznamnější linky na Hustopečsku patří vlaková linka R5 a S3, která je trasována z Brna přes Šakvice, Rakvice a Podivín do Břeclavi.

Na Veselsku probíhá rozšiřování od Kyjova až po severní hranice Jihomoravského kraje a státní hranice se Slovenskou republikou. Pátevní dopravu tvoří vlakové linky R6 a S6

od Brna a Kyjova, R5 a S9 od Hodonína a Otrokovic a také vlaková linka S91 v trase Hodonín - Strážnice - Veselí nad Moravou - Velká nad Veličkou. Na tyto vlakové linky navazují v přestupních uzlech autobusové linky, konkrétně pak ve Veselí nad Moravou, Strážnici, Moravském Písku, Bzenci a Velké nad Veličkou.

Doplňkem vlakové linky S91 je autobusová linka 911 z Hodonína přes Strážnici do Veselí nad Moravou, potažmo linka 910 přes slovenské města Holíč a Skalica, jejíž vznik byl podmíněn výsledkem dvojstranného jednání zainteresovaných stran ČR a SR.

Jako hlavní páteřní linky v rámci rozšiřování systému IDS JMK na Hodonínsku jsou zde zavedeny vlakové linky R5 (rychlíky a spěšné vlaky Mor. Písek - Hodonín - Břeclav - Brno), S9 (osobní vlaky Břeclav - Mor. Písek) a S91 (motorové osobní vlaky Hodonín - Strážnice - Veselí nad Moravou - Velká nad Veličkou). Na tyto linky navazují v Hodoníně autobusové linky do okolních obcí. (2)

*Tabulka 4 Návrhy linek pro Hodonínsko, Břeclavsko, Veselsko, Kyjovsko a Hustopečsko*

<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>	<b>Dopravce</b>
R5	Brno - Břeclav - Hodonín - Moravský Písek	České dráhy
R6	Brno - Slavkov u Brna - Bučovice - Veselí nad Moravou - Uherský Ostroh	České dráhy
S3	Níhov - Tišnov - Brno hl.n. - Vranovice - Šakvice - Zaječí - Břeclav	České dráhy
S51	Šakvice - Hustopeče	České dráhy
S52	Zaječí - Čejč - Mutěnice - Hodonín	České dráhy
S6	Brno - Šlapanice - Slavkov u Brna - Bučovice - Kyjov - Uherský Ostroh	České dráhy
S8	Břeclav - Valtice - Mikulov	České dráhy
S9	Břeclav - Hodonín - Moravský Písek	České dráhy
S91	Hodonín - Strážnice - Veselí nad Moravou - Velká nad Veličkou - Vrbovce(SK)	České dráhy

*Zdroj: České dráhy*

## **2.2 Přestupní terminály**

Podle studie společnosti Kordis JMK má absence přestupních terminálů za následek zakonzervování roztržitosti přepravních proudů mezi železnici a autobusy s negativními dopady na náklady objednatele dopravy a četnost nabídky poskytovaných služeb.(1)

## 2.3 Výstavba nových zastávek

Na obrázku č. 4 jsou znázorněny nové železniční zastávky v Jihomoravském kraji, které budou vybudovány v následujícím období let 2010 - 2016. Důvodem pro budování nových zastávek je zejména větší koncentrace obyvatel v blízkosti dané zastávky a stávající neexistence jiné zastávky v blízkém okolí. Dalším důvodem může být také situování významného dopravního uzlu v blízkosti, jako např. u plánované výstavby železniční zastávky Brno-Letiště. (1)



Obrázek 4 Nově budované železniční zastávky v rámci IDS JMK

Zdroj: Kordis JMK

## **3 DOPRAVNÍ PRIORITY JIHMORAVSKÉHO KRAJE**

V této kapitole jsou zmíněny největší priority výstavby železničních tratí v Jihomoravském kraji plánovaných v následujícím období let 2010 – 2016.

### **3.1 Modernizace tratě 330 Brno – Přerov včetně zdvoukolejnění tratě**

Cílem JMK je vytvoření kvalitní dálkové dopravy se sousedními moravskými kraji. Jedná se o trať s nejsilnější dálkovou dopravou v uzlu Brno a s rozsáhlým rozvojovým potenciálem, jako je např. obnovení železniční regionální dopravy na směr, kde bylo z důvodu stavu železniční infrastruktury nutno dočasně vytvořit dopravní páteř autobusovou linkou, výrazné zkrácení cestovních dob, 30minutový takt ve špičkách, terminály IDS v regionálních centrech Vyškov a Rousínov. (2)

### **3.2 Modernizace a elektrizace tratě 240 Brno – Jihlava, vč. zdvoukolejnění úseku Střelice - Zastávka a dílčího zvýšení traťové rychlosti**

Železnice zde vytvoří v regionální dopravě skutečnou páteř dopravního směru. Bude zajištěna kvalitní obsluha terminálů Tetčice a Zastávka (eventuálně i Náměšť n. O.) a regionálního centra Rosice, dojde k podstatnému zkrácení cestovních dob. Cílem je také dosažení intervalu 15 min. (ev. četnosti 4 reg. vlaků/hod.) v úseku Brno – Zastávka u Brna.

### **3.3 Odstranění nejvíce zanedbaných prvků dopravní cesty**

Na regionálních tratích v Jihomoravském kraji je několik úseků ve velmi špatném stavu, který pak způsobuje podstatné komplikace v rychlosti přepravy osob a možnostech dalšího využití daných tratí.

#### **a) Zvýšení traťové rychlosti:**

Mor. Bránice - Ivančice (30 km.h<sup>-1</sup> na 50 km.h<sup>-1</sup>)

Šakvice - Hustopeče (t.č. 40 km.h<sup>-1</sup>)

Tišnov - Nedvědice - hranice JMK (t.č. 50 km.h<sup>-1</sup>)

Sudoměřice n. M. - Rohatec (t.č. 50 km.h<sup>-1</sup>)



Na obrázku č. 5 jsou znázorněny úseky tratí, kde by v měla v následujícím období pěti let proběhnout rekonstrukce. Plánované rekonstrukce budou zahrnovat výměnu železničního svršku a sanaci železničního spodku. V případě úseku Moravské Bránice – Ivančice zde proběhne částečná přeložka oblouku.

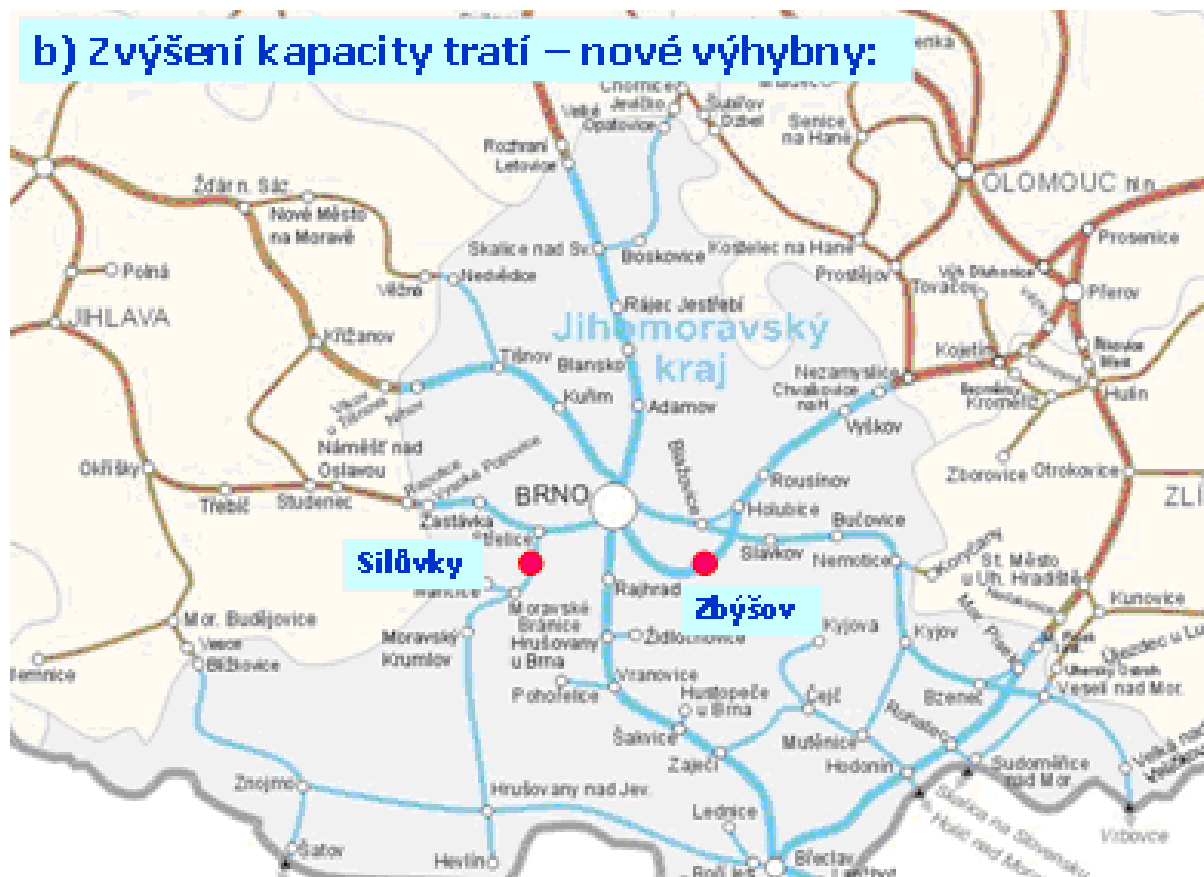


Obrázek 5 Tratě s nejhorší kvalitou železničního svršku

Zdroj: Kordis JMK

## b) Zvýšení kapacity tratí:

Zřízením nové výhybny Silůvky ležící na trati Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou a výhybny Zbýšov na trati Brno – Přerov bude možné na uvedených tratích dosažení 30 minutového taktu, viz obrázek č. 6.



Obrázek 6 Zvýšení kapacity tratí - nové výhybny

Zdroj: Kordis JMK

**c) Zvýšení rychlosti 40 km.h<sup>-1</sup> přes stanice s ručně stavěnými výhybkami novým zabezpečovacím zařízením**

Vzhledem k zastaralosti stávajícího zabezpečovacího zařízení ve stanicích uvedených na obrázku č. 7 není v těchto stanicích umožněn průjezd větší rychlostí než 40 km.h<sup>-1</sup>. V těchto stanicích je proto naplánována rekonstrukce tohoto zabezpečovacího zařízení, aby byl umožněn průjezd vyšší rychlostí. (2)



Obrázek 7 Ručně stavěné výhybky ve stanicích pojížděné rychlostí 40 km/h

Zdroj: Kordis JMK

### 3.4 Další krátkodobé priority JMK

Hlavními důvody plánovaných projektů uvedených na obrázku č. 8 je výrazný pozitivní efekt při relativně nízkých investičních nákladech a silný přepravní proud obsluhovaný několika desítkami autobusů denně, který je v těchto úsecích možno zcela nebo zčásti převést na železnici.



Obrázek 8 Další významné krátkodobé cíle JMK

Zdroj: Kordis JMK

### 3.5 Křenovická spojka

Křenovická spojka bude mít za následek propojení tratí 300 a 340 mezi Zbýšovem a Slavkovem. Cílem je propojit úseku Brno - Sokolnice – Křenovice do Slavkova, event. dále na trať 340, což bude mít za následek zkvalitnění obsluhy regionálního centra a terminálu IDS Slavkov.(2)

### **3.6 První etapa elektrizace tratě 340 v úseku Blažovice – Nesovice**

Jedná se o investice navazující na modernizaci tratě Brno – Přerov i na Křenovickou spojku. Cílem je zde, aby železnice vytvořila v regionální dopravě skutečnou páteř dopravního směru, dále pak kvalitní obsluha regionálních center a terminálů IDS Slavkov a Bučovice a terminálu Nesovice, zkrácení cestovních dob mj. využitím modernizovaného úseku Brno – Blažovice a nahrazení paralelní páteřní autobusové linky linkou doplňkovou. (2)

### **3.7 Obnovení a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice**

Obnovení a elektrizace výše zmíněné tratě zajistí obsluhu regionálního centra a terminálu IDS Židlochovice přímými vlaky Brno – Židlochovice. Dojde také k nahrazení páteřní autobusové linky linkou doplňkovou. (2)

### **3.8 Boskovická spojka vč. elektrizace**

Výstavbou Boskovické spojky dojde k bezúvratovému propojení tratí 260 a 262 a rozšířením obvodu žel. st. Skalice n.Svitavou. Hlavním cílem je obsluha regionálního centra a terminálu IDS Boskovice přímými vlaky Brno – Boskovice. (2)

### **3.9 Elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče**

Cílem je obsluha regionálního centra a terminálu IDS Hustopeče přímými vlaky Brno – Hustopeče. Páteřní autobusová linka zde bude nahrazena linkou doplňkovou.(2)

Další dopravní priority zejména v oblasti výstavby nových terminálů jsou k dispozici v přílohách č. 4 – 7.

## 4 SEVEROJIŽNÍ DIAMETR

Stavbou, která si zaslouží samostatnou zmínku je brněnský kolejový diametr nebo také Severojižní kolejový diametr. Jedná se o dopravní koncepci, předpokládající zavedení podpovrchové tramvaje v Brně, právě v severo-j jižním směru.

### 4.1 Technické parametry

System je navržen jako dvoukolejná trať s pravostranným provozem a normálním rozchodem kolejí - 1435 mm. Tunely byly navrženy jako jednokolejné s celkovou minimální šířkou 8 m a celkovou minimální výškou 4,6 m. Cestovní rychlost byla navržena na 30 km/h, traťová pak 70 km/h a minimální interval ve špičce 120 s. Převážná kapacita v jednom směru bude 5880 osob za hodinu. (1)

Na obrázku č. 9 je znázorněna trasa celé stavby.



Obrázek 9 Severojižní diametr

Zdroj: Kordis JMK, s.r.o.

## **5 NÁVRHY NA INVESTICE A DALŠÍ ROZVOJ IDS JMK DO BUDOUCNA**

Tato kapitola se věnuje možnému rozvoji IDS JMK do budoucna. Vedle zhodnocení nejvýznamnějších projektů v uplynulém období se zaměřuje možnost rozšíření IDS JMK směrem na Slovensko. V užším významu se jedná o návrh zapojení železniční dopravy do IDS JMK ve slovenském okrese Myjava.

### **5.1 Investice v uplynulých letech**

V letech 2005 až 2007 byly realizovány investiční akce financované ze strukturálních fondů Evropské unie prostřednictvím programu SROP. Cílem bylo především zkvalitnit funkci a vzhled přestupních terminálů potřebných pro rozšiřování IDS JMK a vybudovat Centrální dispečink IDS JMK. Celkový rozpočet akcí realizovaných v rámci projektu SROP během tří let činil více než 150 mil. Kč.

Za významný krok směřující ke zlepšení komfortu a kvality veřejné osobní dopravy lze považovat projekt Centrálního dispečinku IDS JMK zprovozněného v roce 2007. Ten na celokrajské úrovni sleduje a částečně řídí provoz všech vozidel zahrnutých do systému a poskytuje cestujícím informace o příjezdu vozidla na zastávku v reálném čase, případně i o zpožděních a mimořádných událostech v dopravě.

V lokalitách s celokrajským významem bylo v polovině roku 2007 nainstalováno 49 ks elektronických informačních panelů. Ty zobrazují informace o odjezdech vozidel v reálném čase a umožňují operativní akustické i vizuální informování cestujících o změnách v dopravě. V roce 2008 pokračovalo doladování funkce obou systémů.

V roce 2008 KORDIS JMK spolupracoval na výstavbě a realizaci 5 nových přestupních terminálů v Nesovicích, Bučovicích, Rajhradě, Hrušovanech a Otnicích. Terminály byly nezbytnou podmínkou pro rozšíření IDS JMK. KORDIS JMK spolupracuje na přípravě výstavby dalších dlouhodobě připravovaných terminálů. Náklady na jejich realizaci jsou spolufinancovány z ROP a jejich investorem je Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje.

V rámci rozšiřování IDS JMK směrem ke slovenským a rakouským hranicím pokračovala spolupráce s partnery z obou zemí. Cílem je zkvalitnit možnosti přeshraniční dopravy a vybudovat kvalitní dopravní a tarifní propojení mezi zeměmi regionu CENTROPE, kam jsou zařazeny sousedící regiony České republiky, Rakouska, Slovenska a Maďarska.

KORDIS JMK ve spolupráci s Jihomoravským krajem a se Statutárním městem Brnem zahájil přípravu modernizace odbavovacího systému v IDS JMK, která by měla spočívat v zavedení odbavování cestujících pomocí čipových karet. Počítá se, že tento projekt bude spolufinancován z ROP. (1)



## **6 NÁVRH ZAPOJENÍ ŽELEZNICE DO IDS JMK V OKRESE MYJAVA**

Důvodů pro rozšíření IDS JMK na Slovensko je několik. Především je to spádovitost občanů Slovenské republiky z okresů Senica a Myjava do příhraničních oblastí v ČR a do Brna samotného. Vzhledem k možnosti najít si adekvátní zaměstnání ve zmíněných okresech využívá řada občanů Slovenské republiky možnosti pracovat v nedalekém okresu Hodonín, který nabízí o poznání více pracovních příležitostí s podstatně lepším finančním ohodnocením, než je tomu na Slovensku.

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

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

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

### **6.1 Návrh jízdního řádu pro danou trať**

V současném GVD 2008/2009 nese leží úsek z Veselí nad Moravou do Myjavy na tratích č. 343 (Hodonín – Veselí nad Moravou Vrbovce) a 121 (Vrbovce – Myjava – Nové Mesto

nad Váhom) uvedenou v GVD ŽSR. V novém jízdního řádu, který by zahrnoval integraci výše zmíněných úseků bych ukončil trať č. 343 ve stanici Veselí nad Moravou a vytvořil nové číslo trati 344 v úseku Veselí nad Moravou – Vrbovce – Myjava.

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

## **6.2 Časová poloha vlaků**

Odjezd z Veselí nad Moravou je stanoven na xx:18, přičemž první vlak odjíždí ve 4:18, s příjezdem do Myjavy v 5:00. Interval na této trati je dvouhodinový, v pracovních dnech v období ranní a odpolední špičky hodinový.

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

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

S ohledem na ostatní cestující je příjezdem v xx:59 do Veselí nad Moravou zajištěn přípoj jak ve směru na Hodonín osobními vlaky s odjezdem v xx:19, tak do Brna či Uherského Hradiště přípojnými osobními a spěšnými vlaky. Návrhy jízdních řádů na těchto linkách jsou uvedeny v přílohách č. 8 a 9.

## **6.3 Vozový park pro trať 344**

Na stávající trati č. 343 v úseku Hodonín – Veselí nad Moravou – Vrbovce jsou v provozu motorové jednotky ř. 814 z Provozní jednotky Veselí nad Moravou. Jelikož jsou zde tyto soupravy dislokovány pouze 4, nepostačovaly by plně pokrýt obraty určené pro tuto trať. Proto by zde byla nasazena souprava s motorovým vozem řady 810 a přípojnými vozy Btax.

Počet přípojných vozů by se odvíjel podle časové polohy daného vlaku. V období mimo špičku by se jednalo zpravidla o 2 přípojné vozy Btax a v ranní a odpolední špičce by byla souprava vedena ve složení 2x motorový vůz řady 810 + 3x vložený vůz Btax.

## **6.4 Návrh přestupních uzlů s návazností na autobusovou dopravu**

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

Do svého návrhu dopravních uzlů na slovenské straně hranice navrhuji vytvořit přestupní uzel v železniční stanici Vrbovce, Brestovec a Myjava.

### **Přestupní uzel Vrbovce**

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

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

Na obrázku č. 10 jsou znázorněny obě trasy navrhovaných autobusových linek ve východní části okresu Myjava. Obě linky začínají v uzlu Vrbovce, přičemž linka č. 1021 pokračuje dále až do Senice, ležící v sousedním okresu.



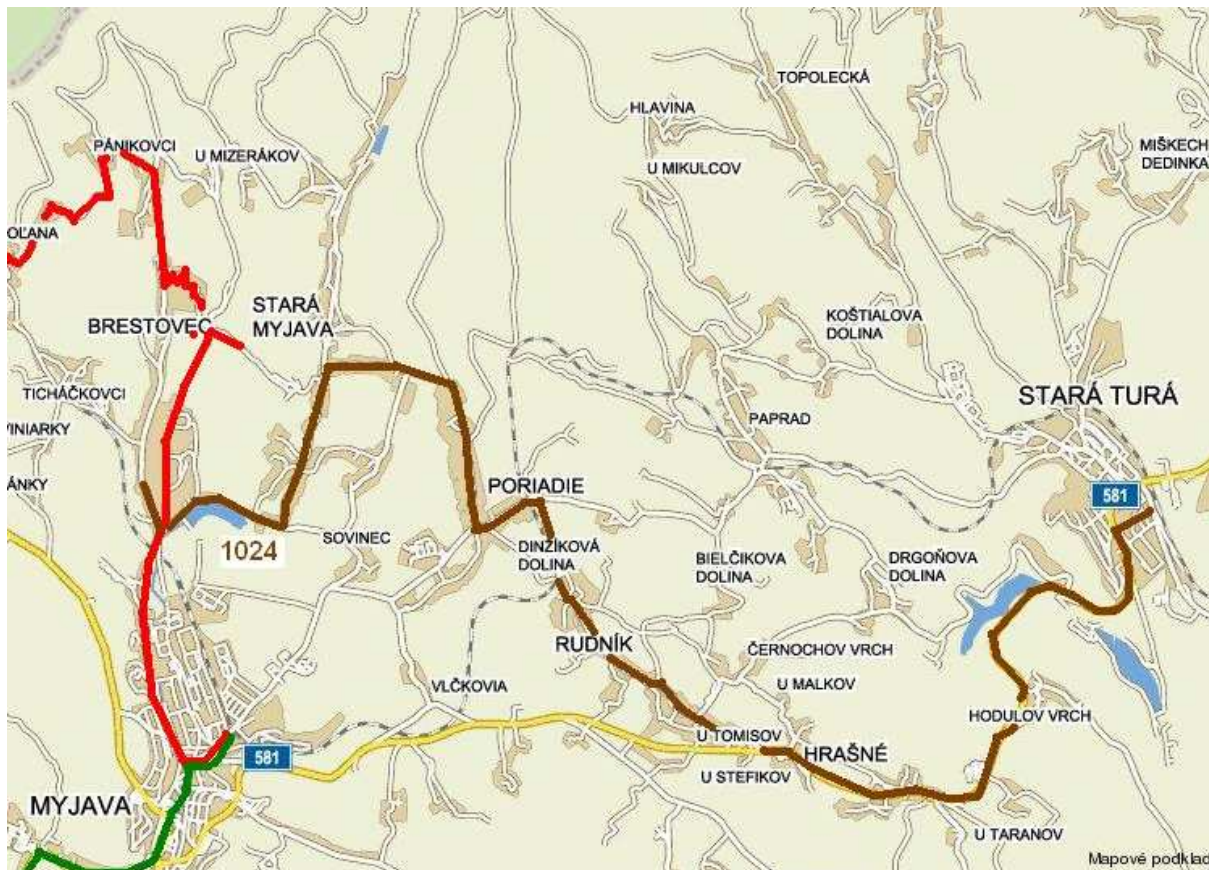
Obrázek 10 Trasování autobusových linek v západní části okresu Myjava

Zdroj: Mapy.cz (úprava: Autor)

### Přestupní uzel Brestovec

Tato neobsazená železniční zastávka se nachází v obci Brestovec, která je spádovou obcí pro řadu okolních vesnic a osad kopaničářského rázu. Od železniční zastávky Brestovec by odjížděla linka č. 1024 v trase Brestovec, žel. zast. – Stará Myjava – Poriadie – Rudník – Hrašné – Stará Turá znázorněné na obr. č. 11., čímž by byla obsloužena velká část těchto spádových obcí a zároveň zajištěno propojení těchto obcí s východní částí okresu Myjava a zajištěna návaznost na vlakovou dopravu ve stanici Stará Turá pro cestující jedoucí ve směru Nové Mesto nad Váhom, Trenčín. V současné době není v této trase vedena žádná autobusová linka.

Na obrázku č. 11 je znázorněna trasy navrhované autobusové linky č. 1024 v západní části okresu Myjava. Linka začíná v uzlu Brestovec a pokračuje dále až do Staré Turé, kde je zajištěn železniční přípoj ve směru Nové Mesto nad Váhom.



Obrázek 11 Trasování linek ve východní části okresu Myjava

Zdroj: Mapy.cz (úprava: Autor)

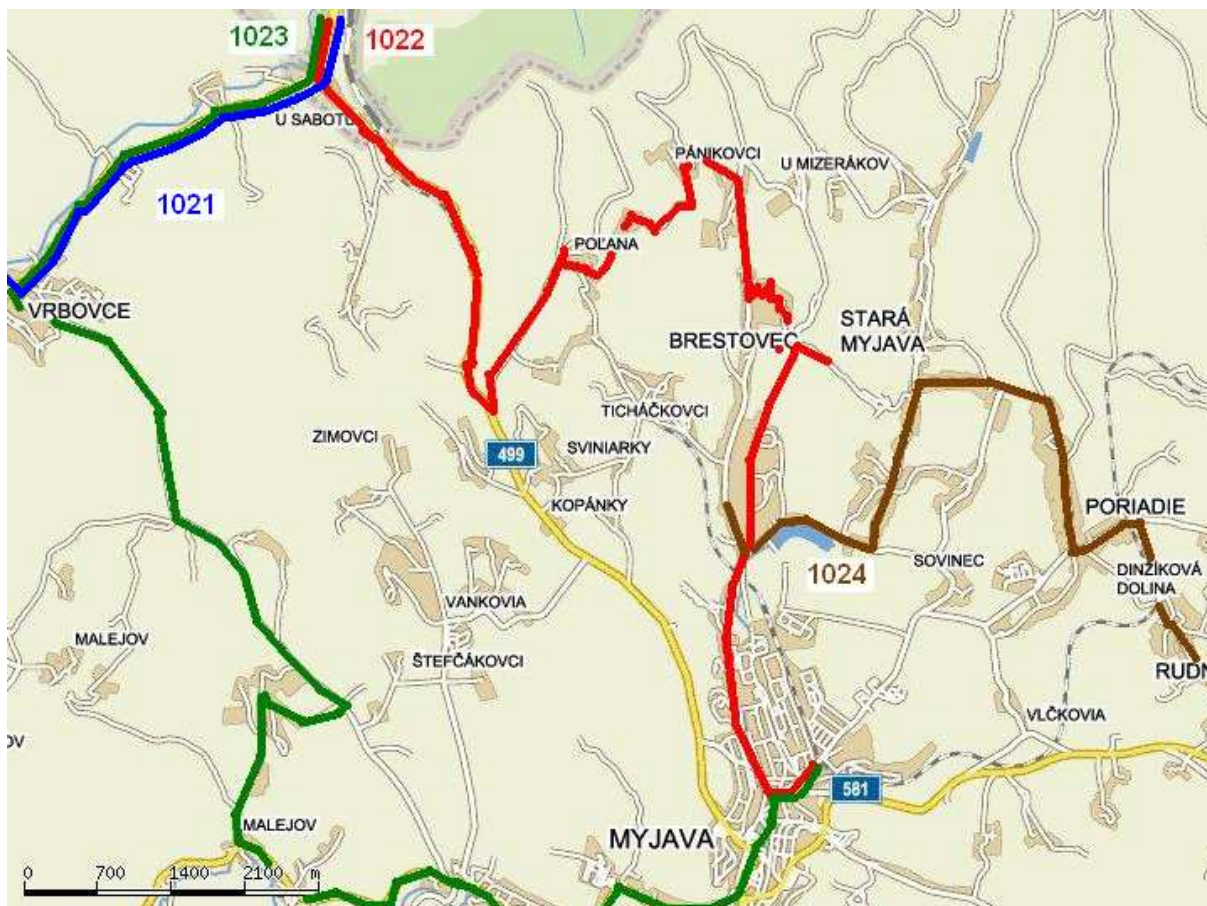
### Přestupní uzel Myjava

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

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

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

Na obrázku č. 12 jsou znázorněny obě trasy navrhovaných autobusových linek ve střední části okresu Myjava. Obě linky začínají v uzlu Vrbovce a končí v uzlu Myjava.



Obrázek 12 Trasování autobusových linek v západní a střední části okresu Myjava

Zdroj: Mapy.cz (úprava: Autor)

## 6.5 Financování

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



## **7 NÁVRH ZAPOJENÍ ŽELEZNICE V RAKOUSKÉM PŘÍHRANIČÍ**

V této kapitole je zmíněn možný rozvoj IDS Jihomoravského kraje do rakouských příhraničních regionů

### **7.1 Zapojení železnice v úseku Břeclav – Hohenau do IDS Jihomoravského kraje**

V současné době jsou hranice IDS Jihomoravského kraje ohraničeny vymezením státní hranice České republiky a sousedních států. Vedle možnosti rozšířit IDS Jihomoravského kraje ve směru na Slovensko zde vyvstává také možnost rozšířit Integrovaný dopravní systém také dále na jih do příhraničních oblastí regionu Niederösterreich.

V současnosti zajíždějí osobní vlaky z Vídně do Břeclavi, jezdící v hodinovém, resp. dvouhodinovém taktu jsou součástí integrovaného systému vídeňské aglomerace (VOR) až po poslední stanici na rakouském území – Bernardsthal.

Rozšíření IDS do Rakouska by mělo za následek propojení těchto zón až po město Hohenau, ležící asi 20 km od českých hranic.

Stávající frekvence vlakových spojů je vyhovující, nicméně integrace ve smyslu odbavení na klasickou jízdenku IDS JMK zde chybí.

Rozšířením IDS JMK na úsek Břeclav – Hohenau by vznikla zóna č. 594 zahrnující železniční stanice Bernardsthal, Rabensburg a Hohenau, která by přímo sousedila se zónou č. 585 zahrnující město Břeclav a přilehlé okolí.



Na obrázku č. 14 je znázorněno stávající rozdělení zón v jižní části IDS JMK. Nově vzniklá zóna č. 594 by tak přímo sousedila se zónou č. 585.



Obrázek 14 Stávající rozdělení zón IDS v jižní části Jihomoravského kraje

Zdroj: Kordis JMK, s. r. o.

## 7.2 Propojení železnic v úseku Hevlín – Laa an der Thaya

Po plánovaném rozšíření IDS Jihomoravského kraje na Znojemsko, které by mělo proběhnout počátkem r. 2011 by připadala do úvahy možnost zapojit do IDS Jihomoravského kraje také příhraniční město Laa an der Thaya.

Toto město ležící v těsné blízkosti hranic disponuje řadou turistických atrakcí, počínaje aquaparkem, který je hojně navštěvován českými turisty. V neposlední řadě je to pak velké golfové hřiště, jehož část zasahuje taktéž na území ČR.

V minulosti trať z Hrušovan nad Jevišovkou do Hevlína pokračovala dále do Rakouska, nicméně po r. 1948 bylo toto spojení ukončeno a část kolejí vytrhána, přičemž ostatní infrastruktura jako násypy, mosty a propustky zůstaly zachovány.

V plánech rozvoje dopravy Jihomoravského kraje se počítá s obnovením této železniční trati, přičemž by stálo za zvážení rozšířit IDS Jihomoravského kraje o tento nově vybudovaný úsek.

## ZÁVĚR

Vedle výstavby mezinárodních koridorů při rozvoji dopravní cesty je nutné sledovat i potřeby několikasettisícových aglomerací. Kolejová doprava zde pak vytvoří páteř regionálního dopravního systému.

Regionální doprava v okolí statisícových měst není méně významná oproti dopravě dálkové a mezinárodní. Potřebná je kompenzace podstatně vyšší intenzitou přepravních proudů u kratších vzdáleností.

Rozvojem IDS JMK byla učiněna organizační opatření ve prospěch posílení významu železnice v té míře, v jaké to umožňuje stav železniční infrastruktury.

Dalšímu rozvoji železniční dopravy v rámci Jihomoravského kraje brání zejména nedostatky ve stavu dopravní cesty. Přes všechny překážky se však v brněnské aglomeraci a následně celém Jihomoravském kraji podařilo vytvořit systém srovnatelný se systémem příměstské dopravy v západoevropských městských aglomeracích.

Návrhem na zapojení železnice do IDS Jihomoravského kraje v rakouských příhraničních regionech a zapojením železnice v okrese Myjava s vytvořením sítě návazných autobusových linek byla nastíněna možnost dalšího rozvoje tohoto integrovaného dopravního systému s cílem posílit jeho význam nejen jako nejpropracovanějšího systému v rámci ČR ale také dopravního systému, který by svým rozšířením získal mezinárodní přesah.

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

Zapojením příhraničních oblastí Rakouska do IDS Jihomoravského kraje se zjednoduší stávající situace, kdy musí být cestující odbaveni zpravidla mezinárodní jízdenkou dle zvýhodněného tarifu TCV. Na základě rozšíření tarifních zón do IDS JMK do rakouských příhraničních regionů by tak vznikla možnost využívat jízdenky IDS JMK i v těchto regionech, čímž by se zjednodušil způsob odbavení a zvýšil se tak komfort přepravy cestujících, který tento region využívají jako významný cíl svých cest. Prodloužením stávající tratě Hrušovany nad Jevišovkou - Hevlín by vzniklo přímé napojení na rakouský integrovaný systém vídeňské aglomerace (VOR) v jihozápadní části Jihomoravského kraje s přímou návazností na vlakové linky jedoucí v úseku Laa an der Thaya – Wien.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- (1) Železnice v rámci IDS JMK. Brno: Kordis JMK, s.r.o., 2006. 76 s.
- (2) Strategie rozvoje Jihomoravského kraje. Program rozvoje Jihomoravského kraje. Interní materiály odboru dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje. 2006, s. 89.
- (3) Kordis JMK [online]. Poslední revize: 30. 4. 2008. Dostupný z <<http://www.kordis.cz/indexmie.htm>>.
- (4) Rozvoj dopravy v JMK v letech 2004 – 2007. Brno: [s.n.], 2003. 2 sv. (74, 28 s.).
- (5) MOJŽÍŠ, Vlastislav, MOLKOVÁ, Tatiana. Technologie a řízení dopravy I.: část železniční doprava. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2002. 122 s. ISBN 80-7194-424-6

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Přepravní proudy v regionální dopravě – vývoj počtu cestujících v úseku s největším nárůstem v rámci IDS .....	16
Obrázek 2 Celková mapa linek v brněnské aglomeraci .....	19
Obrázek 4 Nové železniční zastávky v Jihomoravském kraji .....	24
Obrázek 5 Trati s nejhorší kvalitou železničního svršku .....	26
Obrázek 6 Zvýšení kapacity tratí - nové výhybny .....	27
Obrázek 7 Ručně stavěné výhybky ve stanicích pojížděné 40 km/h.....	28
Obrázek 8 Další významné krátkodobé cíle JMK .....	29
Obrázek 9 Severojižní diametr .....	31
Obrázek 10 Trasování linek v západní části okresu Myjava .....	37
Obrázek 11 Trasování linek ve východní části okresu Myjava.....	38
Obrázek 12 Trasování autobusových linek v západní a střední části okresu Myjava .....	39
Obrázek 13 Stávající rozdělení zón v jihovýchodním cípu Jihomoravského kraje přímo sousedící s okresem Myjava .....	40
Obrázek 14 Stávající rozdělení zón IDS v jižní části Jihomoravského kraje .....	42

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 Základní údaje o IDS JMK.....	13
Tabulka 2 Intenzity přepravních proudů mimo IDS JMK.....	21
Tabulka 3 Rozšiřování vlakových linek na Vyškovsku .....	22
Tabulka 4 Návrhy linek pro Hodonínsko, Břeclavsko, Veselsko, Kyjovsko a Hustopečsko ..	23

## **SEZNAM ZKRATEK**

IDS	Integrovaný dopravní systém
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
VOR	Verkehrsverbund Ost Region
SROP	Společný regionální operační program
ROP	Regionální operační program
GVD	Grafikon vlakové dopravy
žel. st.	Železniční stanice
ŽSR	Železnice Slovenské republiky

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 1 Tabulka 1-1 Souhrnné údaje o IDS JMK

Příloha 2 Tabulka 2-1 Údaje o jednotlivých etapách IDS JMK

Příloha 3 Obrázek 3-1 Rozsah IDS JMK

Příloha 4 Obrázek 4-1 Stávající terminály a přestupní body

Příloha 5 Obrázek 5-1 Terminály nově vybudované městy a obcemi

Příloha 6 Obrázek 6-1 Terminály připravované Jihomoravským krajem

Příloha 7 Obrázek 7-1 Terminály připravované k výstavbě městy a obcemi

Příloha 8 Tabulka 8-1 Návrh jízdního řádu pro úsek Veselí nad Moravou – Myjava

Příloha 9 Tabulka 9-1 Návrh jízdního řádu pro úsek Myjava – Veselí nad Moravou

# PŘÍLOHY



# PŘÍLOHA 1

Tabulka 1-1 Souhrnné údaje o IDS JMK

<b>CELKEM JIHOMORAVSKÝ KRAJ</b>			
<b>Počet obyvatel</b>	1 130 000		
<b>Rozloha</b>	719 600 ha		
<b>Počet obcí</b>	673		
<b>CELÝ IDS JMK (ETAPY E1 + E2 + E3 + E4 + E5)</b>			
	<b>Celkem</b>	<b>z toho v JMK</b>	<b>podíl na JMK</b>
<b>Počet obyvatel</b>	1 071 966	1 029 508	91%
<b>Rozloha</b>	598 076 ha	548 368 ha	76%
<b>Počet obcí</b>	554	513	76%
<b>DOPRAVNĚ-PROVOZNÍ ÚDAJE O IDS JMK</b>			
<b>Počet zastávek v IDS JMK</b>	2700	<b>Počet vypravených autobusů v regionu</b>	
- z toho v zónách 100 + 101 (Brno)	600	- v pracovní dny	345
- z toho mimo zóny 100 + 101	2100	- v sobotu a neděli	116
<b>Počet výluk v roce 2008 celkem</b>	352	<b>Počet vypravených vozidel DPMB</b>	
- z toho výluky a provozní omezení DPMB	244	- v pracovní dny	539
- z toho výluky autobusů v regionu	108	- v sobotu a neděli	280

Zdroj: Kordis JMK

## PŘÍLOHA 2

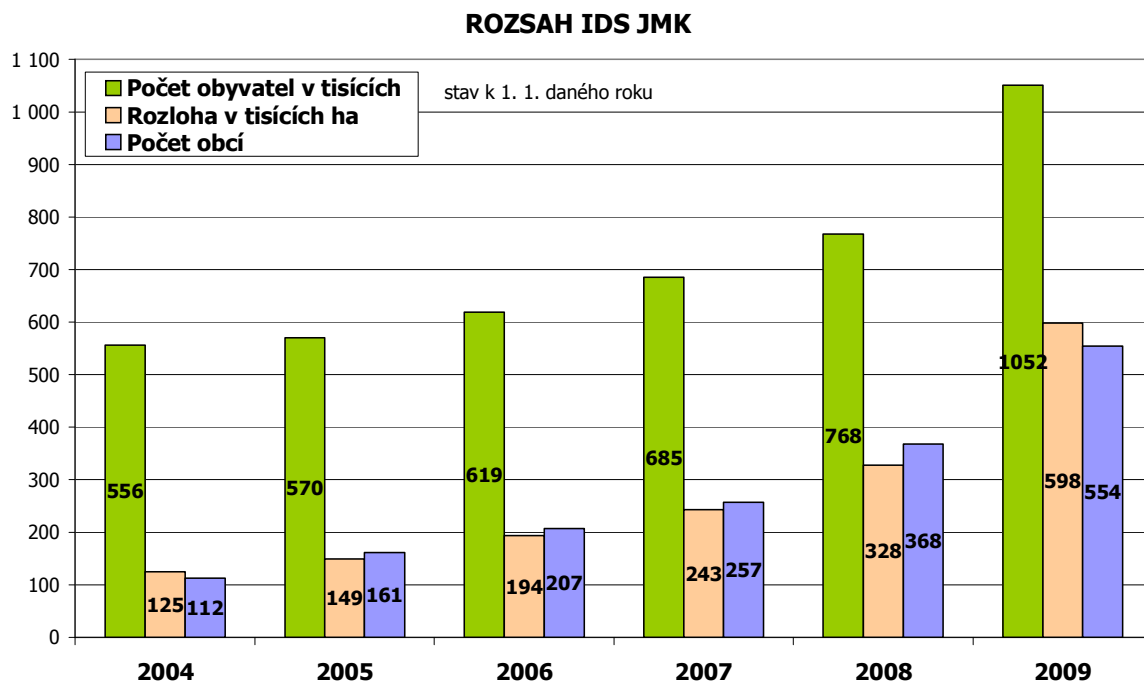
Tabulka 2-1 Údaje o jednotlivých etapách IDS JMK

<b>E1 BRNĚNSKO, BLANENSKO, TIŠNOVSKO - OD 1. 1. 2004</b>			
	<b>Celkem</b>	<b>z toho v JMK</b>	<b>podíl na JMK</b>
<b>Počet obyvatel</b>	555 655	550 079	49%
<b>Rozloha</b>	124 671 ha	118 285 ha	16%
<b>Počet obcí</b>	112	110	16%
<b>E2A TIŠNOVSKO - OD 1. 1. 2005</b>			
	<b>Celkem</b>	<b>z toho v JMK</b>	<b>podíl na JMK</b>
<b>Počet obyvatel</b>	13 988	12 651	1%
<b>Rozloha</b>	24 388	21 726	3%
<b>Počet obcí</b>	49	42	6%
<b>E2B SLAVKOVSKO, ROSICKO - OD 1. 9. 2005</b>			
	<b>Celkem</b>	<b>z toho v JMK</b>	<b>podíl na JMK</b>
<b>Počet obyvatel</b>	25 115	24 878	2%
<b>Rozloha</b>	21 153 ha	20 737 ha	3%
<b>Počet obcí</b>	24	23	3%
<b>E3A VYŠKOVSKO - OD 11. 12. 2005</b>			
	<b>Celkem</b>	<b>z toho v JMK</b>	<b>podíl na JMK</b>
<b>Počet obyvatel</b>	24 217	24 217	2%
<b>Rozloha</b>	23 501 ha	23 501 ha	3%
<b>Počet obcí</b>	22	22	3%
<b>E3B IVANČICKO - OD 1. 7. 2006</b>			
	<b>Celkem</b>	<b>z toho v JMK</b>	<b>podíl na JMK</b>
<b>Počet obyvatel</b>	34 014	30 740	3%
<b>Rozloha</b>	25 808 ha	21 037 ha	3%
<b>Počet obcí</b>	21	16	2%
<b>E3C ŽIDLOCHOVICKO - OD 1. 9. 2006</b>			
	<b>Celkem</b>	<b>z toho v JMK</b>	<b>podíl na JMK</b>
<b>Počet obyvatel</b>	32 222	32 222	3%
<b>Rozloha</b>	23 378 ha	23 378 ha	3%

Počet obcí	29	29	4%
<b>E4A BOSKOVICKO - OD 4. 3. 2007</b>			
	<b>Celkem</b>	<b>z toho v JMK</b>	<b>podíl na JMK</b>
Počet obyvatel	77 342	63 836	6%
Rozloha	83 175 ha	64 146 ha	9%
Počet obcí	110	94	14%
<b>E3B + NÁMĚŠŤ NAD OSLAVOU - OD 1. 7. 2007</b>			
	<b>Celkem</b>	<b>z toho v JMK</b>	<b>podíl na JMK</b>
Počet obyvatel	5 340	0	0%
Rozloha	1 875 ha	0 ha	0%
Počet obcí	1	0	0%
<b>E4B VYŠKOVSKO - VÝCHOD, KYJOVSKO - OD 28. 6. 2008</b>			
	<b>Celkem</b>	<b>z toho v JMK</b>	<b>podíl na JMK</b>
Počet obyvatel	49 726	43 401	4%
Rozloha	70 620 ha	62 404 ha	9%
Počet obcí	62	57	8%
<b>E5 HODONÍNSKO - BŘECLAVSKO - OD 14. 12. 2008</b>			
	<b>Celkem</b>	<b>z toho v JMK</b>	<b>podíl na JMK</b>
Počet obyvatel	254 347	247 484	22%
Rozloha	199 507 ha	193 154 ha	27%
Počet obcí	124	120	18%

Zdroj: Kordis JMK

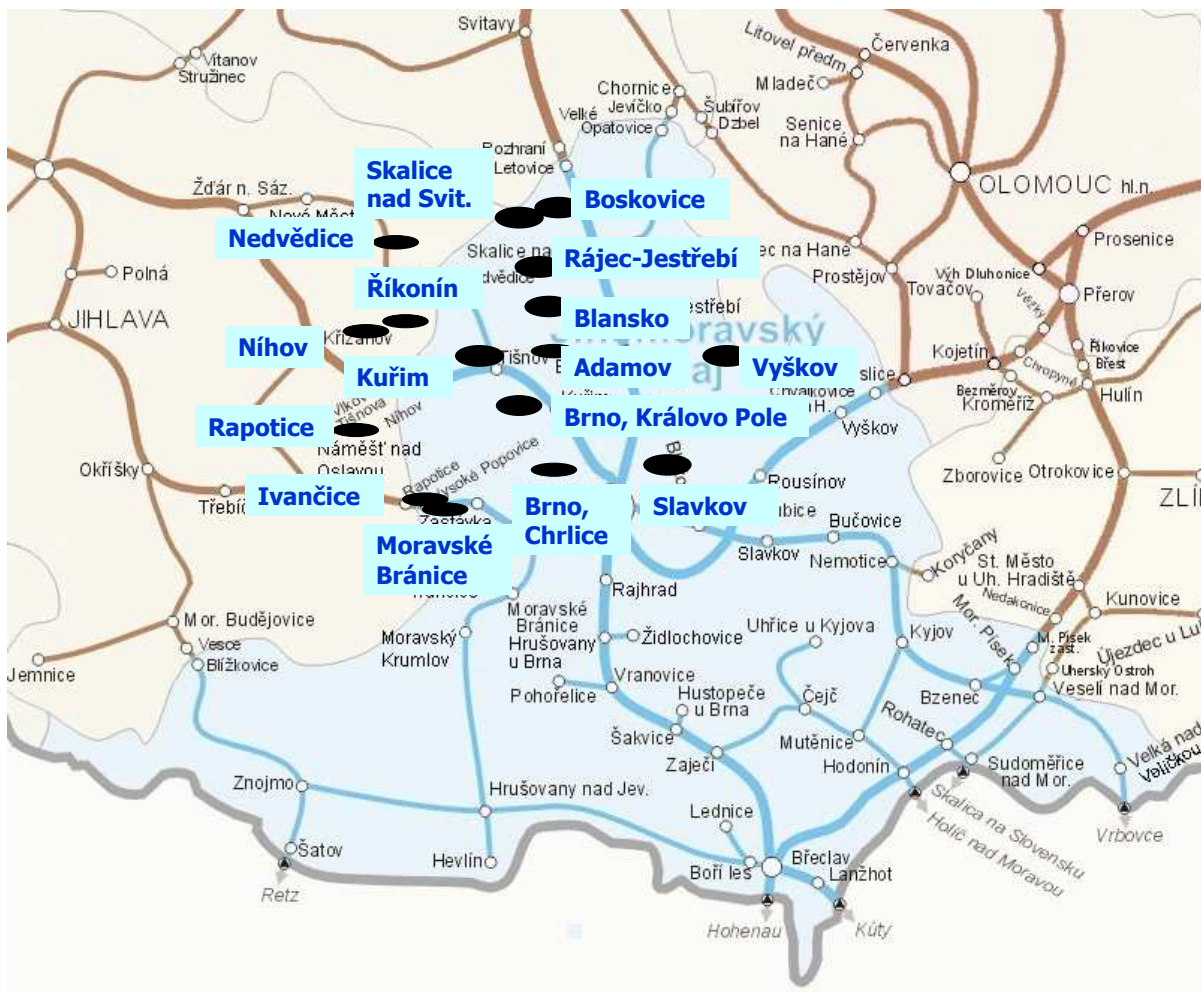
# PŘÍLOHA 3



Obrázek 3-1 Rozsah IDS JMK

Zdroj: Kordis JMK

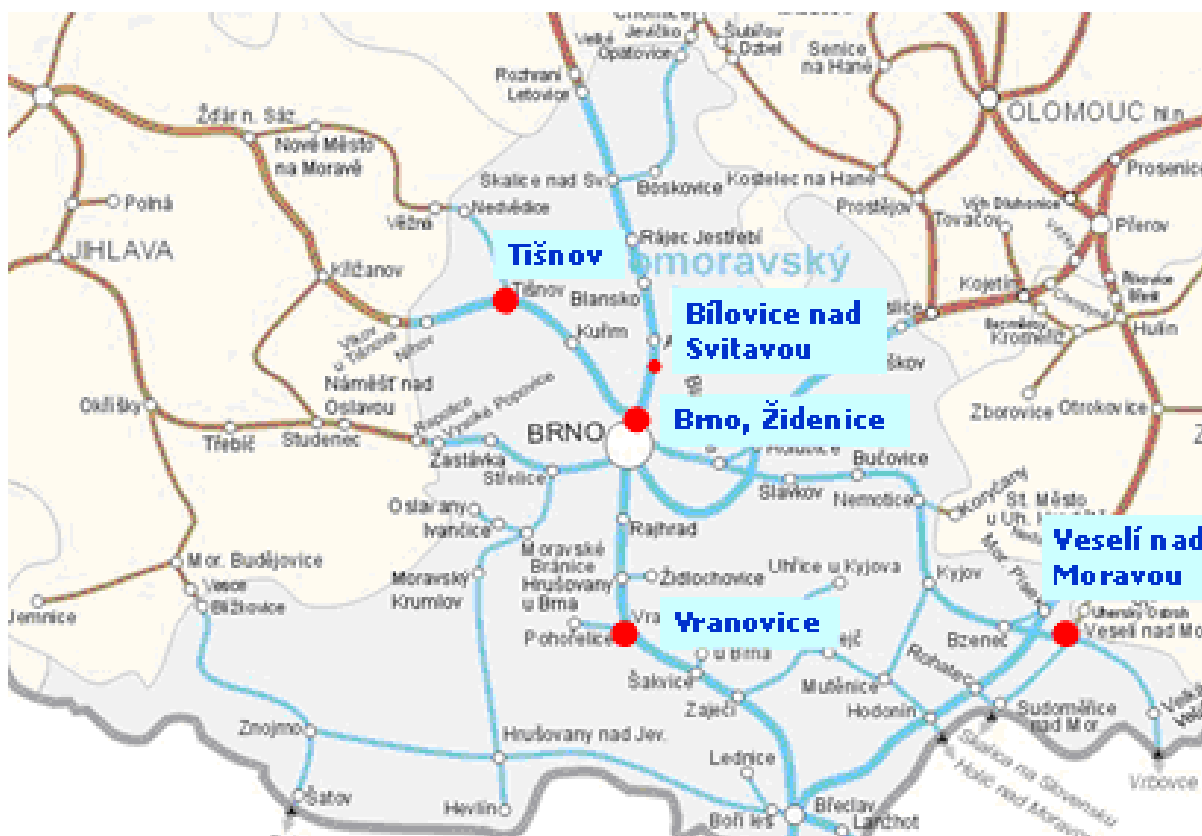
## PŘÍLOHA 4



Obrázek 4-1 Stávající terminály a přestupní body

Zdroj: Kordis JMK

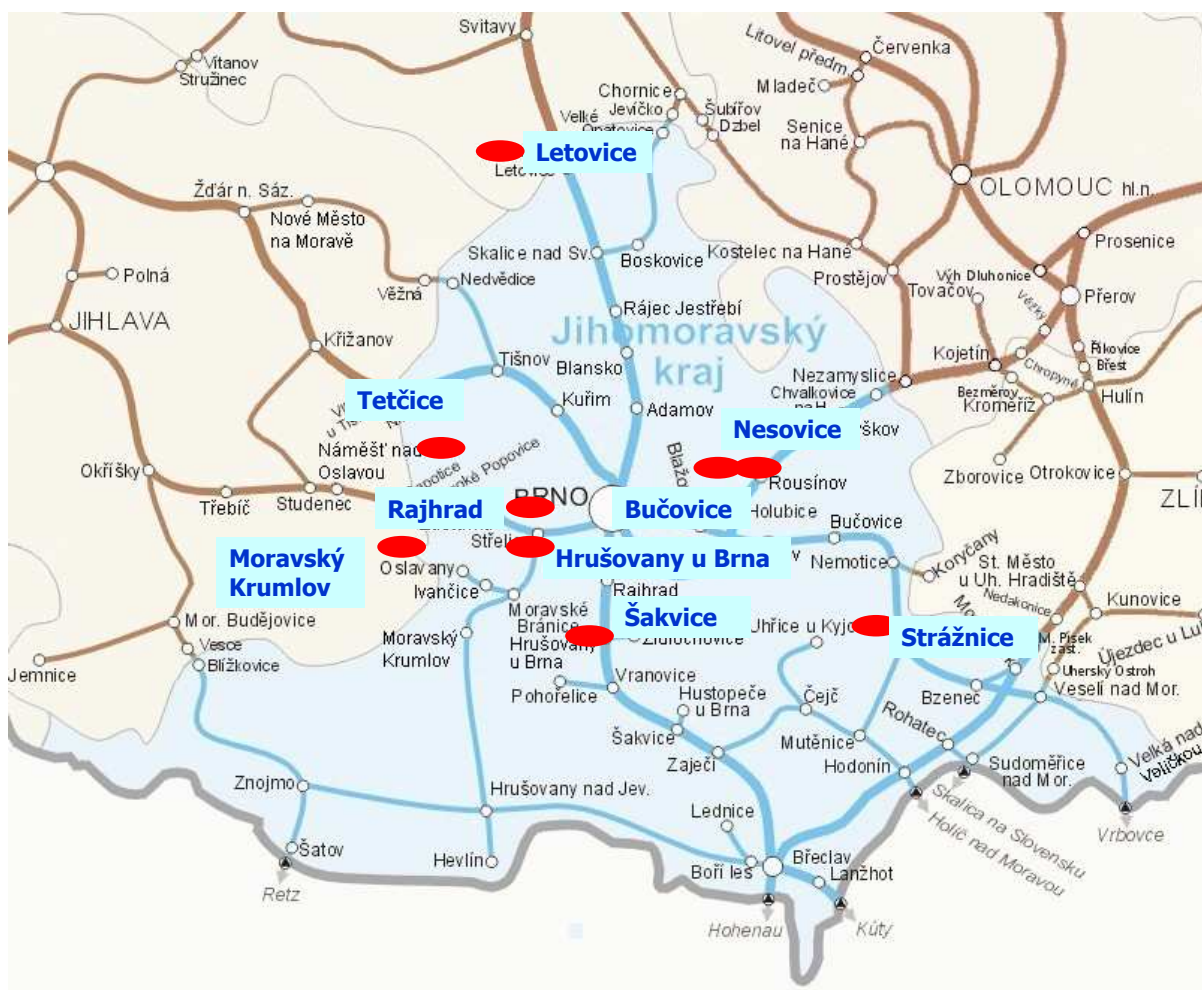
## PŘÍLOHA 5



Obrázek 5-1 Terminály nově vybudované městy a obcemi

Zdroj: Kordis JMK

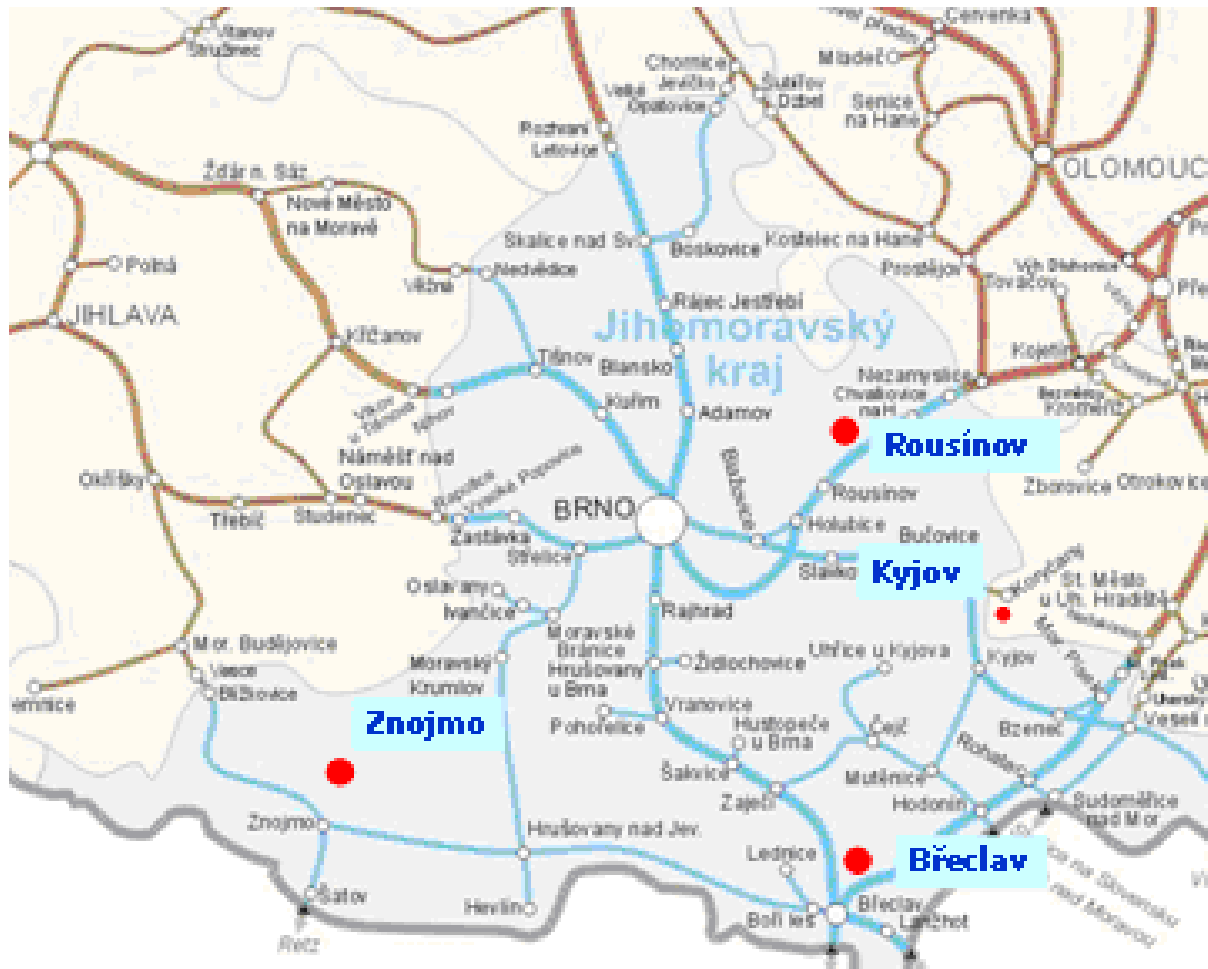
## PŘÍLOHA 6



Obrázek 6-1 Terminály připravované Jihomoravským krajem

Zdroj: Kordis JMK

## PŘÍLOHA 7



Obrázek 7-1 Terminály připravované k výstavbě městy a obcemi

Zdroj: Kordis JMK



# PŘÍLOHA 8

Tabulka 8-1 Návrh jízdního řádu pro úsek Veselí nad Moravou – Myjava

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

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











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






**16** jede v **×**, nejede 29.XII. – 2.I.




Zdroj: Autor

# PŘÍLOHA 9

Tabulka 9-1 Návrh jízdního řádu pro úsek Myjava – Veselí nad Moravou

 <b>344 Myjava – Vrbovce – Veselí nad Moravou</b>														
km	ČD, a. s.	Vlak	2752	2754	2756	2758		2760		2762		2764		2766
Ze stanice														
0	<b>Myjava</b>	121	 4 03	 5 03	6 03	 7 03		9 03		11 03		 13 03		 14 03
3	Brestovec		} 4 07	} 5 07	6 07	} 7 07		9 07		11 07		13 07		} 14 07
6	Vrbovce zastávka	⚡	}	}	× 6 11	}		× 9 11		× 11 11		× 13 11		}
8	Vrbovce		} 4 14	} 5 14	6 14	} 7 14		9 14		11 14		13 14		} 14 14
	Vrbovce	o	} 4 20	} 5 20	6 20	} 7 20		9 20		11 20		13 20		} 14 20
12	Javorník nad Veličkou zastávka	⚡	} 4 25	} 5 25	× 6 25	} 7 25		× 9 25		× 11 25		× 13 25		} 14 25
14	Velká nad Veličkou		} 4 27	} 5 27	6 27	} 7 27		9 27		11 27		13 27		} 14 27
	Velká nad Veličkou		} 4 37	} 5 37	6 37	} 7 37		9 37		11 37		13 37		} 14 37
19	Louka u Ostrohu	⚡	} × 4 44	} × 5 44	× 6 44	} × 7 44		× 9 44		× 11 44		× 13 44		} × 14 44
21	Lipov		} 4 46	} 5 46	6 46	} 7 46		9 46		11 46		13 46		} 14 46
26	Blatnice pod Svatým Antonínkem	⚡	} × 4 52	} × 5 52	× 6 52	} × 7 52		× 9 52		× 11 52		× 13 52		} × 14 52
31	<b>Veselí nad Moravou</b>	340	 4 59	 5 59	6 59	 7 59		9 59		11 59		13 59		 14 59
Do stanice														
								Hodonín						

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

 nejede 25., 26.XII., 1.1.  
 jede v  nejede 29.XII. – 2.1.

Zdroj: Autor