

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Zatraktivnění železniční dopravy
na regionálních tratích 276 a 277

Michal Medula

Bakalářská práce

2013



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michal Medula**
Osobní číslo: **D10121**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Zatraktivnění železniční dopravy na regionálních tratích 276 a 277**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

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

Úvod

1 Historie tratí

2 Analýza současného stavu

3 Navrhovaná řešení a opatření

Závěr

Rozsah grafických prací: 2 - 3

Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:


- (1) MOJŽÍŠ, V., MOLKOVÁ, T. Technologie a řízení dopravy I: železniční doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002, 122 s. ISBN 80-7194-424-6.
- (2) VONKA, J. Osobní doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004, 162 s. ISBN 80-7194-630-3.
- (3) VONKA, J., MOLKOVÁ, T., ŠIROKÝ, J., Technologie a řízení dopravy II - GVD. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000, 112 s. ISBN 80-7194-286-3.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Ivo Hruban, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2013**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2013**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


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

V Pardubicích dne 1. února 2013

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu 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 31. 5. 2013

Michal Medula

Poděkování:

Rád bych poděkoval všem, kteří mi pomohli se zpracováním této práce. Poskytli potřebné materiály a informace, především vedoucímu práce panu Ing. Ivu Hrubanovi, Ph.D. a zaměstnancům Oblastního ředitelství Ostrava Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

ANOTACE

Práce se zabývá možnostmi zatraktivnění železniční osobní dopravy na regionálních tratích Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou a Suchdol nad Odrou — Fulnek. Jako jedny z možných řešení jsou navrženy především modernizace vozového parku, části infrastruktury, podpora turistického ruchu nebo přizpůsobení jízdních řádů pro dojíždění do školských zařízení. Důležitá je také návaznost přestupních vazeb na vlaky dálkové dopravy v Suchdole nad Odrou.

KLÍČOVÁ SLOVA

grafikon vlakové dopravy, vozový park, regionální tratě, železniční osobní doprava

TITLE

Increasing the attractiveness of rail transport on regional lines 276 and 277

ANNOTATION

The bachelor's thesis deals with possibilities of increasing the attractiveness of rail passenger transport on regional lines Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou and Suchdol nad Odrou — Fulnek. As one of the possible solutions are designed primarily vehicle fleet modernization, infrastructure modernization, promotion of tourism or adapting timetables for commuting to school facilities. Also important is the continuity of transfer relations for long-haul trains in Suchdol nad Odrou.

KEYWORDS

train traffic diagram, vehicle fleet, regional lines, rail passenger transport

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ.....	9
SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD.....	12
1 HISTORIE TRATÍ.....	14
1.1 Trať Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou.....	14
1.2 Trať Suchdol nad Odrou — Fulnek	16
1.3 Historický vývoj železniční stanice Suchdol nad Odrou	17
1.4 Lokomotivní park.....	19
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	22
2.1 Popis tratě Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou.....	22
2.1.1 Dopravna D3 Odry.....	25
2.1.2 Dopravna D3 Vítkov	26
2.2 Železniční stanice Suchdol nad Odrou.....	27
2.3 Popis tratě Suchdol nad Odrou — Fulnek	28
2.4 Města, obce a okolí tratí.....	30
2.4.1 Suchdol nad Odrou	30
2.4.2 Odry	31
2.4.3 Vítkov	34
2.4.4 Budišov nad Budišovkou	36
2.4.5 Fulnek	39
3 NAVRHOVANÁ ŘEŠENÍ.....	42
3.1 Modernizace vozového parku	42
3.1.1 Motorové vozy řady 810.....	43
3.1.2 Motorové vozy řady 840.....	44
3.2 Modernizace některých prvků infrastruktury.....	45

3.2.1	Trat' Suchdol nad Odrou — Fulnek	45
3.2.2	Trat' Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou.....	45
3.3	Přizpůsobení jízdnicích řádů.....	49
3.3.1	Trat' Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou.....	49
3.3.2	Trat' Suchdol nad Odrou — Fulnek	51
4	ZÁVĚR	52
	SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	53
	SEZNAM PŘÍLOH.....	55

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Lokomotiva 222.004	19
Obrázek 2 Lokomotiva 310.127	21
Obrázek 3 Geografická poloha tratí	22
Obrázek 4 Grafické znázornění tratě 276	25
Obrázek 5 Plánek dopravní D3 Odry	26
Obrázek 6 Plánek dopravní D3 Vítkov	26
Obrázek 7 Grafické znázornění tratě 277	29
Obrázek 8 Plánek dopravní D3 Fulnek	29
Obrázek 9 Zimní mapa areálu HEIpark	33
Obrázek 10 Zámek Fulnek 1	40
Obrázek 11 Zámek Fulnek 2	40
Obrázek 12 Sklonové poměry na trati 276	42
Obrázek 13 Motorový vůz řady 810	43
Obrázek 14 Motorový vůz řady 840 "RegioSpider"	44
Obrázek 15 Dopravní D3 Vítkov se zvýrazněním výhybek 1 a 4	47
Obrázek 16 Detail nákrešného jízdního řádu tratě 276	49
Obrázek 17 Plánek dopravní D3 Heřmánky	50
Obrázek 18 Přestupní vazba Os – R	50
Obrázek 19 Detail nákrešného jízdního řádu tratě 277	51

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Počet přepravených cestujících na začátku provozu	15
Tabulka 2 Provozovatelé dráhy a drážní dopravy	16
Tabulka 3 Lokomotivy na začátku provozu	20
Tabulka 4 Dopravny a zastávky na trati 276	24
Tabulka 5 Dopravny a zastávky na trati 277	28
Tabulka 6 Přehled zařízení občanské vybavenosti v Suchdole nad Odrou	31
Tabulka 7 Parametry vybavení HEIparku	33
Tabulka 8 Přehled zařízení občanské vybavenosti v Odrách	34
Tabulka 9 Přehled zařízení občanské vybavenosti ve Vítkově.....	36
Tabulka 10 Přehled zařízení občanské vybavenosti v Budišově nad Budišovkou	39
Tabulka 11 Přehled zařízení občanské vybavenosti ve Fulneku	41
Tabulka 12 Motorové vozy řady 810 v depu Suchdol (stav k 04/2013).....	42
Tabulka 13 Technické parametry motorových vozů řady 810	43
Tabulka 14 Technické parametry motorových vozů řady 840	44

SEZNAM ZKRATEK

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy
ČSD	Československé státní dráhy
DKV	Depo kolejových vozidel
DRB	Deutsche Reichsbahn
ESA	Elektronické stavědlo AŽD
GVD	Grafikon vlakové dopravy
CHKO	Chráněná krajinná oblast
KCOD	Krajské centrum osobní dopravy
KFNB	Severní dráha císaře Ferdinanda
kkStB	Rakouské státní dráhy
MSCB	Moravskoslezská centrální dráha
OŘ	Oblastní ředitelství
PJ	Provozní jednotka
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
RCP	Regionální centrum provozu
RCVD	Regionální centrum vlakového doprovodu
SZD	Slezské zemské dráhy
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
VÚKV	Výzkumný ústav kolejových vozidel
ŽST	Železniční stanice

ÚVOD

Současné postavení železniční dopravy na přepravním trhu není v České republice nijak uspokojivé. Podíl železniční dopravy na celkovém modal splitu je v mezioborovém srovnání v osobní dopravě přibližně 7 % a v dopravě nákladní asi 20 %. (1)

Počátky železniční dopravy se datují do 40. let 19. století. Od té doby železnice zažívala prudký rozvoj, toto období je také označováno jako první dopravní revoluce. Na přelomu 19. a 20. století dosahoval podíl železniční dopravy na přepravním trhu téměř 75 %. Ve 20. letech 20. století se však začal významněji prosazovat hlavní konkurent železniční dopravy, a to doprava silniční. Toto období je označováno jako druhá dopravní revoluce. S růstem silniční dopravy se začal úměrně snižovat přepravní podíl dopravy železniční. Tento trend přetrvává dodnes. V současnosti je silniční dopravou realizováno až 85 % všech přeprav.

V osobní železniční dopravě je nutné rozlišovat dálkovou a regionální dopravu. Obecně se dá říct, že dálková doprava je na tom z hlediska výnosnosti o něco lépe než doprava regionální. Regionální doprava je v drtivé většině případů ztrátová, musí být provozována v závazku veřejné služby a dotována objednavatelem (kraji nebo státem). V dálkové dopravě je situace o něco lepší. Typickým příkladem je relace Praha — Ostrava, na kterou v letech 2011 a 2012 vstoupili hned dva noví soukromí dopravci, RegioJet a LeoExpress. Další relace s pravděpodobně dostatečnou přepravní poptávkou je Praha — Brno, i tato trať by v blízké budoucnosti mohla být vyjmuta ze závazku veřejné služby a doprava provozována pouze na komerční riziko dopravců. Tímto však výčet potenciálně rentabilních tratí pomalu končí.

Důvody lze hledat především v nedostatečné technické úrovni infrastruktury, zejména železničních tratí a zastaralém vozovém parku. V posledních letech alespoň probíhá modernizace klíčových tranzitních koridorů, tyto tratě však ani po modernizaci nedosahují technické úrovně tratí v západních státech. Již delší dobu se také mluví o vybudování vysokorychlostní tratě na našem území. Bohužel, tyto plány jsou stále pouze ve stádiu úvah a minimálně do roku 2030 se s těmito tratěmi na našem území nepočítá, ačkoliv v západní Evropě jsou tyto tratě zcela běžné již dlouhou dobu. Jako příklad lze uvést známé produkty TGV ve Francii nebo ICE v Německu využívající tyto tratě.

Česká republika má jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě, avšak většina tratí je kategorie regionální, případně se jedná o tratě jednokolejné neelektrifikované. Celková délka železniční sítě pod správou SŽDC, s.o. byla dle dostupných dat k 31. 12. 2011 9 470 km, z toho 3 541 km tvořily tratě regionální. (2)

Tato práce se zabývá možnostmi zatraktivnění regionální železniční dopravy na tratích Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou (č. 276) a Suchdol nad Odrou — Fulnek (č. 277). Cílem práce je navrhnout řešení, které by vedly ke zvýšení atraktivity a konkurenceschopnosti železniční dopravy na řešených tratích. Většinu dopravy na těchto tratích tvoří osobní doprava, které se bude tato práce věnovat. Nákladní doprava zde má velmi malý podíl, na trati do Fulneku není téměř žádná, na trati do Budišova má větší význam pouze kamenolom a přilehlá vlečka společnosti Eurovia v Jakubčovicích nad Odrou.

1 HISTORIE TRATÍ

Rozvoj železnic v 19. století podstatně přispěl k uskutečnění první průmyslové revoluce a k rozvoji tehdejší industrializace. Ve druhé polovině 19. století se s rozvojem textilní a gumárenské tovární výroby v Odrách zvýšily nároky na dopravu. Vedení města se začalo vážně zabývat myšlenkou vybudovat železniční spojení se Severní Ferdinandovou dráhou, tedy s její nejbližší stanicí Suchdol nad Odrou. Na výstavbě trati měly velký zájem kromě místních podnikatelů také města Vítkov a Odry.

1.1 Trať Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou

Na základě vydání rakouského zákona o lokálních dráhách v roce 1880 se obecní zastupitelstvo města Vítkov dne 5. 7. 1882 usneslo požádat rakouské ministerstvo obchodu o podporu ve výši 300 tisíc zlatých na stavbu dráhy. Tato žádost však byla zamítnuta. Roku 1883 byla delegací zástupců města Odry a Vítkova znovu předložena ministrovi obchodu žádost, aby vláda u příležitosti prodloužení privilegia uložila Severní Ferdinandově dráze postavit místní dráhu Suchdol — Odry — Vítkov. Na základě dohody o stavbě slezských lokálních drah mezi státní správou a Severní Ferdinandovou dráhou z 10. ledna a 17. července 1885 bylo této společnosti prodlouženo privilegium na provoz hlavní trati Vídeň — Halič. Za to měla postavit místní dráhy Opava — Benešov, Studénka — Bílovec a Suchdol — Odry — Vítkov — Budišov. (3) (4)

Původní záměr vybudování úzkokolejné dráhy narazil na odpor měst na uvažované trati, a proto bylo rozhodnuto o vybudování železniční dráhy s normálním rozchodem. Ve dnech 18. a 19. 5. 1887 stanovila komise trasování dráhy. V srpnu roku 1889 se uskutečnila dohoda o výkupu pozemků potřebných pro stavbu dráhy. (3)

V době, kdy měl již projekt dráhy Suchdol — Budišov reálnou podobu, se vynořil také plán spojení Vítkova s Opavou pomocí úzkokolejné dráhy. Tento plán však vyvolal u městského zastupitelstva obavu, že by jeho uskutečnění mohlo ohrozit stavbu trati Suchdol — Budišov, a proto byl městským zastupitelstvem zamítnut. (4)

Po výkupu pozemků byla stavba tratě Suchdol — Budišov na jaře roku 1890 zahájena. Stavba byla uskutečněna firmou von Neberle a financována Severní dráhou Ferdinandovou. Výstavba dráhy uskutečňovaná téměř bez jakékoliv mechanizace byla velmi krátká a trvala pouze jeden a půl roku. Stavitelé si museli vystačit jen s koňskými povozy, ručními kolečky, krumpáčem a lopatou. Provoz na trati byl slavnostně zahájen 15. října 1891. Suchdol se tak stal významným regionálním železničním uzlem. (3)

V následující tabulce jsou uvedeny počty přepravených cestujících ze stanic Mankovice, Odry a Jakubčovice na začátku provozu.

Tabulka 1 Počet přepravených cestujících na začátku provozu

Stanice	Mankovice		Odry		Jakubčovice	
	1892	1900	1892	1900	1892	1900
2. třída	374	137	1 107	888	83	94
3. třída	4 086	5 007	18 586	24 192	3 891	5 794

Zdroj: autor, (3)

V roce 1895 vznikla iniciativa na prodloužení dráhy v délce zhruba 15 – 20 km přes Dvorce do Moravského Berouna a napojení na trať Olomouc — Krnov. Tyto pokusy se opakovaly ještě v roce 1922 a v letech 1939 – 1945, ale pokaždé skončily z důvodu nedostatku finančních prostředků v archivu. (3)

Po skončení druhé světové války byl na trati velmi rychle obnoven provoz. Hlavní zásluhu na brzkém zprovoznění trati měly mosty, které nebyly válečnými událostmi poškozeny. Zkušební jízda proběhla již 22. 05. 1945, kdy vlak bez označení a čísla projel celou trať. Pravidelný provoz byl obnoven dne 01. 06. 1945. (4)

Zahájení provozu po válce ale nebylo zdaleka tak slavnostní jako v roce 1891. V době války se trať nacházela na území zvaném Sudety. Obyvatelstvo bylo převážně německé národnosti a Československé státní dráhy, které převzaly provoz na této trati, byly pro většinu z nich nepřijatelné. V přílohách A a B jsou uvedeny staré jízdní řády obou tratí z roku 1918 a 1988.

V následující tabulce jsou uvedeni provozovatelé dráhy a drážní dopravy (dopravci) od začátku provozu až do současnosti.

Tabulka 2 Provozovatelé dráhy a drážní dopravy

Od data	Provozovatel dráhy	Provozovatel drážní dopravy
15. 10. 1891	Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB)	KFNB
01. 01. 1906	Rakouské státní dráhy (kkStB)	KFNB
01. 01. 1907	Rakouské státní dráhy	kkStB
28. 10. 1918	Československé státní dráhy (ČSD)	ČSD
01. 01. 1993	České dráhy (ČD)	ČD
01. 01. 2003	Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)	ČD

Zdroj: autor, (6)

Dodnes stojícími pamětníky zahájení provozu v roce 1891 jsou nádražní budovy v Odrách, Vítkově a v Budišově nad Budišovkou a budovy železničních zastávek v Jakubčovicích nad Odrou, v Klokočově, v Čermné ve Slezsku a ve Svatoňovicích. Původní zděná budova železniční zastávky v Mankovicích byla stržena v 80. letech 20. století a budova železniční zastávky Heřmánky pochází až z roku 1936. V roce 2009 došlo k posledním stavebním změnám, v Jakubčovicích nad Odrou byla železniční zastávka posunuta z areálu kamenolomu blíže k Odrám a v městské části Odry – Loučky byla vybudována nová zastávka.

1.2 Trať Suchdol nad Odrou — Fulnek

Tato trať má historii společnou s tratí Suchdol — Budišov, obě dráhy byly stavěny souběžně a také provoz byl zahájen ve stejný den, jak již bylo uvedeno dne 15. 10. 1891. S touto tratí je však spojena jedna zajímavost. Nechybělo v minulosti mnoho a Fulnek mohl ležet na rychlíkové trati z Opavy přes Vlárský průsmyk do Trenčína, která byla budována v letech 1873 – 1874. (5)

Počátkem 70. let 19. století přišla společnost Moravskoslezská centrální dráha (MSCB) s poměrně velkolepým plánem na rozvoj železnic na Moravě a ve Slezsku. Společnost plánovala vytvořit nejkratší spojnici mezi Černým a Baltským mořem a konkurovat tak Severní dráze císaře Ferdinanda zejména v přepravě uhlí ze Slezska na jih. Fulnek byl závislý výhradně na svém průmyslu, jehož produkty směřovaly do Uher.

Vybudováním železnice přes Fulnek mělo město získat spojení s Uhrami, případně pak nejkratší cestu do středního Německa, Hamburku a Štětína. (6)

Stavba byla zahájena v roce 1873, koncem roku byly v úseku Opava — Suchdol nad Odrou již z jedné třetiny hotovy zemní práce, postavena byla čtvrtina mostů a propustků. Byla položena asi třetina pražců. Na území Slezska, tedy v úseku Opava — Fulnek, bylo postaveno téměř celé zemní těleso trati a ve Fulneku se začala stavět staniční budova. Počátek konce stavby znamenal květnový krach na Vídeňské burze v roce 1873. V důsledku této krize se společnost Moravskoslezská centrální dráha dostala do finanční tísně a stavba tratě byla zastavena, 15. 01. 1874 byly ukončeny poslední stavební práce. Poslední ohlasy na dobudování úseku Hradec nad Moravicí — Fulnek se objevily v roce 1947. (5) (6)

Mezi Opavou a Fulnekem se dodnes nachází pozůstatky nedostavěné železniční trati. Zbytky drážního tělesa, náspy, zářezy, propustky a započatý tunel tvoří pomník velkorysému podnikatelskému projektu.

1.3 Historický vývoj železniční stanice Suchdol nad Odrou

Železniční stanice Suchdol nad Odrou leží na hlavní trati bývalé Severní dráhy Ferdinandovy, jejíž stavba byla zahájena ve Vídni v roce 1837. První stanicí po překročení státní hranice byla Břeclav, dále směřovala přes Hodonín a Hulín na Přerov a Lipník nad Bečvou, dále přes Suchdol nad Odrou a Ostravu na Bohumín, který je její poslední stanicí na našem území. Trať dále pokračovala do Polska k solným ložiskům v Haliči. (7)

Nádraží Suchdol nad Odrou bylo postaveno v rámci fáze výstavby úseku Lipník nad Bečvou — Bohumín, který byl uveden do provozu v květnu roku 1847. Původní název stanice byl "Zauchtel" nebo "Zauchtel – Nordbahn". Roku 1863 bylo vyhověno žádosti okresního zastupitelstva v Novém Jičíně, aby se pojmenování rozšířilo podle tohoto okresního města na "Zauchtel – Neutitschein". Po dostavbě místní trati do Nového Jičína v roce 1880, který tímto napojením na hlavní trať získal vlastní nádraží, se stanice vrátila k označení "Zauchtel – Nordbahn". Místní jičínské nádraží v Suchdole bylo pojmenováno "Zauchtel – Lokalbahn". (7)

Od roku 1921 bylo používáno české označení "Suchdol – státní dráha" a pro trať do Nového Jičína pak "Suchdol – místní dráha". Kromě mezidobí válečných let 1938 – 1945 nese stanice již trvale název "Suchdol nad Odrou". (7)

Projektováním pozemních staveb v úseku Lipník nad Bečvou — Bohumín byl pověřen inženýr Karel Hummel, který je autorem prvních výpraven ve stanicích Lipník nad Bečvou, Hranice na Moravě, Polom, Suchdol nad Odrou, Studénka, Ostrava – Svinov, Ostrava – Přívoz a Bohumín dostavěných v době zprovoznění trati, tedy v roce 1847. (7)

Výpravní budova v Suchdole byla situována při příjezdu od Lipníka po pravé straně od kolejiště. V letech 1870 – 1873 došlo v návaznosti na stavbu druhé koleje k rozšíření celé stanice. Vedle první výpravní budovy bylo postaveno zděné skladiště s rampami a naproti výpravny za kolejemi patrová obytná a kasárenská budova. Z konce 70. let 19. století pocházejí také zděné strážní domky na severním a jižním zhlaví. Jak již bylo uvedeno výše, v roce 1880 zahájila svůj provoz místní dráha Suchdol nad Odrou — Nový Jičín, jejíž staniční budova byla postavena v blízkosti první výpravny. (7)

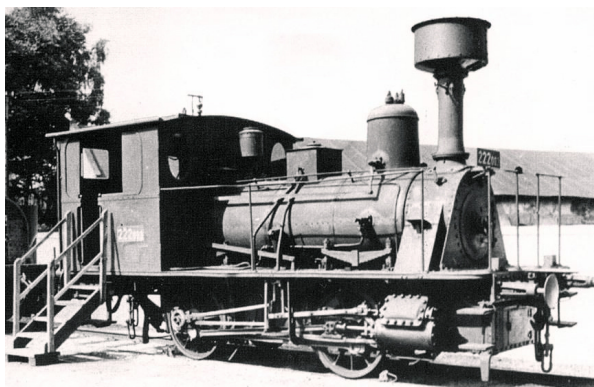
K největším stavebním změnám však došlo kolem roku 1891 v souvislosti s výstavbou místních tratí ze Suchdola do Budišova nad Budišovkou a do Fulneku. Na západní straně od kolejiště byla postavena nová výpravní budova, která se stala ostrovem mezi místními dráhami a státní dráhou. Použitý typový projekt výpravny byl určen pro oboustranný provoz, cestující tedy mohli plynule procházet staniční budovou při přestupu mezi místními dráhami a státní dráhou. Výpravní budova byla v roce 1997 prohlášena za kulturní památku. (7)

Dne 26. srpna 1952 se na nádraží udála tragická železniční nehoda, při které ve vykolejeném rychlíku zemřelo 12 osob. Dalším významným mezníkem v historii stanice byla elektrifikace hlavní trati koncem 50. let 20. století. První zkušební jízda mezi Hranicemi na Moravě a Polankou nad Odrou se uskutečnila 1. července 1962. (7)

Poslední významná stavební změna stanice byla spojena s výstavbou 2. železničního tranzitního koridoru Břeclav — Přerov — Ostrava — Petrovice u Karviné. Stavba koridoru byla zahájena v září roku 1997, první etapou byla modernizace úseku Hodonín — Moravský Písek. Přestavba úseku Hranice na Moravě — Studénka, na kterém se nachází Suchdol nad Odrou, byla zahájena v roce 2001 a úsek byl uveden do provozu v roce 2004. V tomtéž roce byla dokončena výstavba celého koridoru. V současné době probíhají přestavby důležitých uzlů Přerov a Břeclav.

1.4 Lokomotivní park

Parní lokomotivy řady 310.1, které dodala KFNB na začátku provozu, spadaly všechny pod výtopny v Moravské Ostravě. V Budišově a ve Fulneku však byly postaveny malé výtopny a v Suchdole nad Odrou bylo postaveno depo, aby mohly být lokomotivy dislokovány zde. Na následujícím obrázku je malá dvojspřežní parní lokomotiva 222.004, která jezdila na osobních vlacích do Fulneku. (5)



Obrázek 1 Lokomotiva 222.004

Zdroj: (11)

Po zestátnění Severní dráhy císaře Ferdinanda v roce 1906 mohly c. k. Státní dráhy dodat pro budišovskou a fulneckou dráhu novější a výkonnější lokomotivy řady 422.0. V době První republiky se počet lokomotiv řady 422.0 musel zvýšit, protože část již starých lokomotiv řady 310.1 byla prodána Slezským zemským dráhám (SZD) a některé byly v polovině 30. let vyřazeny z provozu. (3)

Ve válečném období mezi lety 1939 – 1945 patřil Suchdol nad Odrou i celý kraj, kudy obě lokální dráhy procházejí, do území zvaného "Sudety". Lokomotivy byly přeznačeny, česká čísla byla buď odstraněna, nebo škrtnuta bílou barvou. Řada 310.1 byla přeznačena na řadu 98.77 DRB a řada 422.0 na řadu 92.23 DRB. Depo Suchdol připadlo pod ředitelství Oppeln DRB.

Po válce, v roce 1946, byla zestátněna soukromá dráha do Nového Jičína. Její lokomotivy přešly do suchdolského depa a tím se dostaly na vlaky do Budišova a Fulneku. Motorový vůz M 120.4, který dříve jezdil na "Jičínce", tak nahradil parní lokomotivu na některých osobních vlacích. V té době nové moderní motorové vozy M 131.1 "Hurvínek" se stále častěji objevovaly na osobních vlacích, až tuto dopravu zcela převzaly. Občas bylo možné v Budišově spatřit i větší motorové vozy řady M 262.0.

Parní lokomotivy zůstávaly stále více na nákladní dopravě. Parní trakce zůstala až do konce 60. let 20. století, kdy páru vystřídal dieselové lokomotivy řad T 444.0 a T 444.1. (3)

V roce 1971 se v Suchdole objevily 2 rekonstruované motorové vozy M 131.3001 a 3002. Vybaveny byly novou hydromechanickou převodovkou z ČKD a novým ležatým šestiválcovým vodou chlazeným motorem LIAZ, který byl určen především pro autobusy. Zkušenosti z provozu posloužily pro výrobu prototypů nových motorových vozů M 151.0001 a 0002, které vyrobila Vagónka Studénka. Oba motorové vozy byly nasazeny v depu Suchdol až do roku 1973. (3)

Na základě těchto prototypů byla spuštěna sériová výroba dnes nejrozšířenějších motorových vozů řady M 152.0, dodaných pro ČSD v počtu 648 kusů. Tyto motorové vozy se objevovaly téměř na všech tratích po celé republice. Starší vozy M 131.1 tak byly nahrazeny tehdy novými, dnes označovanými jako řada 810, které na místních tratích jezdí dodnes. V nákladní dopravě byly lokomotivy řady T 444 postupně nahrazovány novými lokomotivami řady T 466.2 dnes označovanými jako řada 742.

V následující tabulce jsou uvedeny lokomotivy, které na začátku provozu dodala Severní dráha císaře Ferdinanda.

Tabulka 3 Lokomotivy na začátku provozu

Jméno	Číslo			
	u KFNB	u KkStB	v letech 1939 – 1945	u ČSD
Staatz	930	197.10	98.7716	310.109
Starnau	931	197.11	prodána SZD	—
Stainabrunn	932	197.12	—	310.110
Stetten	933	197.13	prodána SZD	—
Stockstall	934	197.14	98.7717	310.111
Stopfenreith	935	197.15	98.7718	310.112
Strebetitz	936	197.16	98.7719	310.113
Stripfing	937	197.17	—	310.114

Zdroj: autor, (3)

Lokomotivy řady 310.1 jsou trojprěžní parní lokomotivy s tendrem. Vyráběny byly ve Wiener Neustädter Lokomotivfabrik (WrN) v letech 1888 až 1905. Lokomotivy měly výkon přibližně 170 kW, nejvyšší povolenou rychlost 40 km/h a služební hmotnost 25,5 tun.

U ČSD byly v provozu v období let 1918 – 1953, poté byly odprodány podnikům na vlečky nebo zrušeny. Do současnosti se zachovaly 2 exponáty, konkrétně stroj 310.127, který stojí jako památník na Prostějovském hlavním nádraží a dále pak stroj 310.134, který je v depozitáři Technického muzea v Brně. Lokomotiva 310.127 je zobrazena na následujícím obrázku.



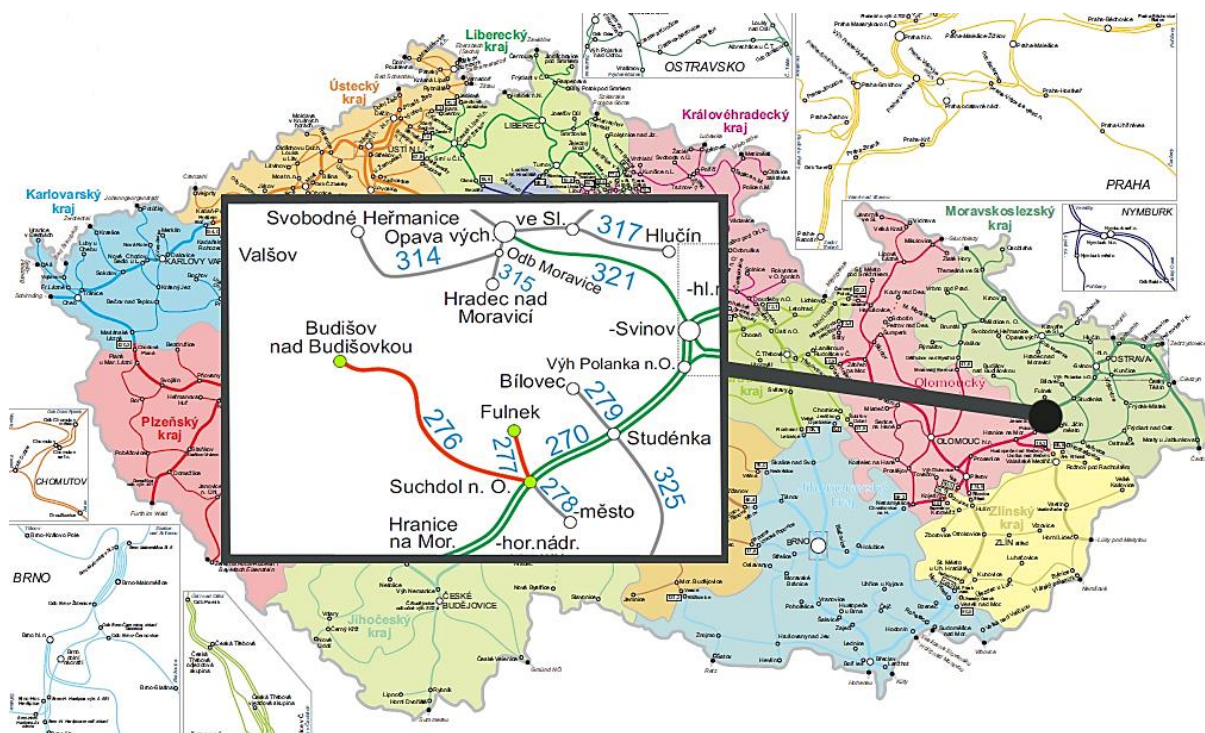
Obrázek 2 Lokomotiva 310.127

Zdroj: (11)

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Jedná se o jednokolejné neelektrifikované železniční tratě s normálním rozchodem (1435 mm). Trať jsou zařazeny do kategorie regionálních drah a jsou ve vlastnictví státu. Provozovatelem dráhy je Správa železniční dopravní, cesty státní organizace. Trať Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou je v knižním jízdním řádu označena číslem 276 a v nákresném jízdním řádu pak číslem 306. Trať Suchdol nad Odrou — Fulnek má v knižním jízdním řádu označení 277 a v nákresném rovněž 306. Dovolená traťová třída zatížení je na obou tratích C3, tzn. 20 tun na nápravu. (9)

Na následujícím obrázku je znázorněna geografická poloha tratí v rámci ČR.



Obrázek 3 Geografická poloha tratí

Zdroj: (2), autor

2.1 Popis tratě Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou

Trať se nachází v západní části Moravskoslezského kraje zhruba 5 km od hranice s krajem Olomouckým, tuto hranici prakticky kopíruje. Část trati, konkrétně úsek Suchdol nad Odrou — Heřmánky, leží v okrese Nový Jičín, a úsek Heřmánky — Budišov nad Budišovkou leží na území okresu Opava. Železniční trať vede z Moravské brány do Nízkého Jeseníku. Částečně leží na území Chráněné krajinné oblasti Poodří, dále na území přírodního parku Oderské vrchy a přírodního parku Moravice. Údolím řeky Odry trať

prochází Oderskou kotlinou s městem Odry a u železniční zastávky Heřmánky odbočuje do údolí říčky Čermné k městu Vítkov. Od Vítkova přes Čermnou ve Slezsku a Svatoňovice vede Vítkovskou vrchovinou do údolí říčky Budišovky k městu Budišov nad Budišovkou, kde trať končí. Trať prochází pestrou zemědělskou krajinou se zalesněnými údolími a s pěknými výhledy na náhorní rovině Nízkého Jeseníku například u Svatoňovic na Praděd.

Na trati působí tři provozovatelé drážní dopravy (dopravci). V osobní dopravě jsou to České dráhy, v nákladní dopravě pak jejich dceřiná společnost ČD Cargo a soukromý dopravce Advanced World Transport (AWT). V osobní dopravě jsou zde provozovány pouze vlaky kategorie Os, v nákladní dopravě průběžně nákladní vlaky (Pn) a manipulační vlaky (Mn). Na trati se nachází 5 vleček, nejvýznamnější je vlečka kamenolomu společnosti Eurovia v Jakubčovicích nad Odrou.

Organizování drážní dopravy je prováděno dirigováním podle předpisu SŽDC D3 o zjednodušeném řízení drážní dopravy s dirigováním. Dirigující stanicí je Suchdol nad Odrou, kde je sídlo dirigujícího dispečera. Trať je vybavená radiovým systémem typu TRS – SRD zajišťujícím komunikaci strojvedoucích mezi sebou a především s dirigujícím dispečerem. Trať začíná u vjezdového návěstidla BS v km 0,962 ŽST Suchdol nad Odrou a končí v dopravně Budišov nad Budišovkou zarážedlem kusé koleje číslo 2a v km 39,233. Trať je rozdělena na následující prostorové oddíly (10):

- mezi vjezdovým návěstidlem BS a dopravnou Odry
- mezi dopravnami Odry a Heřmánky
- mezi dopravnami Heřmánky a Vítkov
- mezi dopravnami Vítkov a Svatoňovice
- mezi dopravnami Svatoňovice a Budišov nad Budišovkou

Odjezd vlaku a posunu mezi dopravnami (PMD) a vjezd na nebo z dirigované trati do dirigující stanice a ve stanici organizuje dirigující dispečer a traťový dispečer z centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov. V dirigující stanici je umístěno záznamové zařízení ReDat (revize dat), které zaznamenává telefonické hovory prostřednictvím TRS a traťového telefonu. Dopravny D3 Odry a Vítkov jsou obsazeny zaměstnancem ČD v osobní pokladně, ostatní dopravní zastávky nejsou obsazeny. Odbavení cestujících z těchto zastávek provádí vlakový doprovod přímo ve vlaku.

Z pohledu SŽDC trať spadá pod oblastní ředitelství (OŘ) Ostrava, provozní obvod (PO) Opava. Z hlediska Českých drah patří pod Regionální centrum provozu (RCP) Ostrava, Regionální centrum vlakového doprovodu (RCVD) Ostrava, Krajské centrum osobní dopavy (KCOD) Ostrava, provozní obvod Ostrava.

V následující tabulce jsou uvedeny všechny dopravní a zastávky na trati.

Tabulka 4 Dopravní a zastávky na trati 276

Km	Stanice	Typ	Nadmořská výška [m. n. m]
0	Suchdol nad Odrou	ŽST	255
5	Mankovice	Z	275
10	Odry	D3	295
13	Odry – Loučky	Z	295
15	Jakubčovice nad Odrou	NZ	320
18	Heřmánky	D3	335
21	Klokočov	Z	375
27	Vítkov	D3	480
30	Čermná ve Slezsku	NZ	530
34	Svatoňovice	D3	550
39	Budišov nad Budišovkou	D3	515

Zdroj: autor, (8)

ŽST – železniční stanice

D3 – doprava D3

Z – zastávka

NZ – nákladíště a zastávka

V současném grafikonu vlakové dopravy (GVD) 2013 je na trati v osobní dopravě zavedeno v obou směrech 11 osobních vlaků denně v pracovní dny. O víkendu jede ve směru Suchdol — Budišov 7 spojů a ve směru Budišov — Suchdol 8 spojů. V nákladní dopravě je v úseku Suchdol — Jakubčovice zaveden jeden pár Pn vlaků jedoucích podle potřeby (PP), v úseku Suchdol — Heřmánky jeden pár Mn vlaků (nejede v ⑥ a ⑦), a v úseku Suchdol — Budišov dva páry Pn vlaků (PP) a jeden pár Mn vlaků (jede ①/② a ④/⑤). (9)

Manipulační vlaky jsou provozovány dopravcem ČD Cargo. Průběžné nákladní vlaky, provozované dopravcem AWT, obsluhují především kamenolom a přílehlou vlečku Eurovia v Jakubčovicích nad Odrou. Vozbu nákladních vlaků zajišťují téměř výhradně lokomotivy řady 742. Na osobních vlacích jsou nasazovány motorové vozy řady 810, případně soupravy tvořené těmito vozy a přípojnými vozy řad BDtax⁷⁸² a Btax⁷⁸⁰. (9) Na následujícím obrázku je schématické znázornění tratě.



Obrázek 4 Grafické znázornění tratě 276

Zdroj: (11), autor

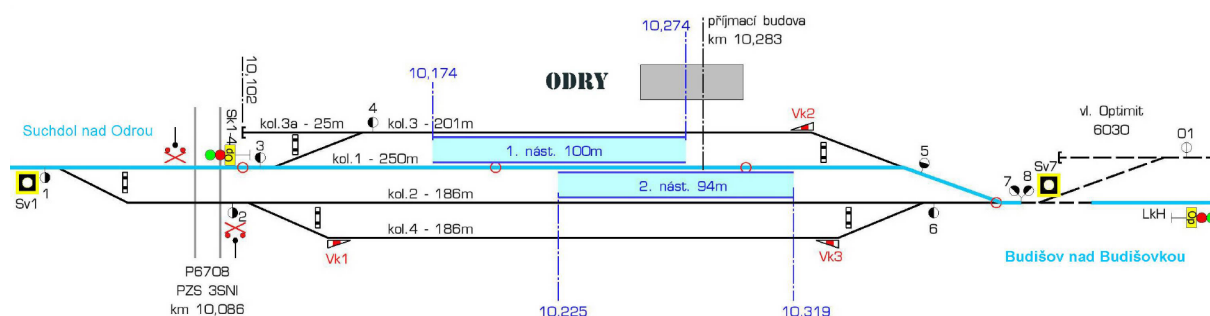
Křižování, předjíždění, dostižení vlaků je na trati D3 povoleno v dopravnách Odry, Heřmánky, Vítkov, Svatoňovice a Budišov nad Budišovkou. V současném GVD 2013 je standardní křižování vlaků naplánováno a nejčastěji probíhá v dopravnách Odry a Vítkov.

2.1.1 Dopravna D3 Odry

Dopravna Odry má jednostranné úrovně vyvýšené otevřené nástupiště u koleje č. 1 v délce 100 m, a u koleje č. 2 v délce 94 m. Dopravna je bezbariérově přístupná bez pomoci zaměstnance dopravce. Pro jízdu vlaků se běžně používají dopravní koleje č. 1 (pro směr Budišov — Suchdol) o délce 250 m a kolej č. 2 (pro směr Suchdol — Budišov) o délce 186 m. Nejčastěji přestavované výhybky č. 1sv a č. 7sv jsou samovratné přestavované

jízdu vlaku. Všechny ostatní výhybky jsou případně obsluhovány ručně doprovodem vlaku. V obvodu dopravní se nachází železniční přejezd P7608 přes silnici II. třídy na ulici Osvobození vybavený světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. (9)

Dopravní je obsazena zaměstnancem ČD v osobní pokladně v denní službě. Na následujícím obrázku je znázorněn plánek dopravní.

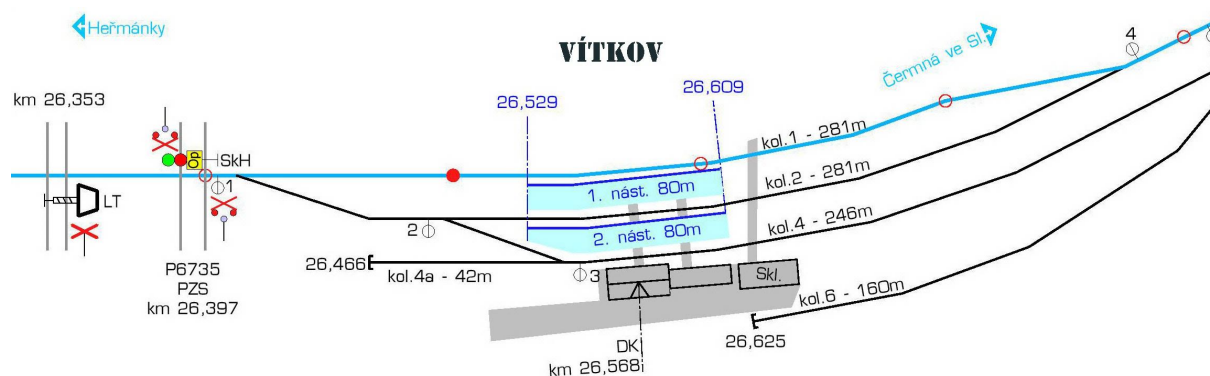


Obrázek 5 Plánek dopravní D3 Odry

Zdroj: (9)

2.1.2 Dopravní D3 Vítkov

Dopravní Vítkov má jednostranné úroňové vyvýšené otevřené nástupiště u koleje č. 1 a č. 2 v délce 80 m. Pro jízdu vlaků se používají dopravní koleje č. 1 pro směr Suchdol — Budišov a kolej č. 2 pro směr Budišov — Suchdol. Všechny výhybky jsou obsluhovány ručně včetně výhybek č. 1 a č. 4 účastnicích se nejčastěji používaných vlakových cest na první a druhou dopravní kolej. Tyto výhybky jsou přestavovány doprovodem vlaku. Plánek dopravní je znázorněn na následujícím obrázku.



Obrázek 6 Plánek dopravní D3 Vítkov

Zdroj: (9)

V obvodu dopravní se nachází železniční přejezd P6735 přes silnici III. třídy na ulici Klokočovská vybavený světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Dopravní není bezbariérově přístupná. (10)

2.2 Železniční stanice Suchdol nad Odrou

V příloze F je uveden detailní plánec stanice. Železniční stanice Suchdol nad Odrou leží v km 232,716 elektrifikované dvoukolejné tratě Bohumín — Přerov a je stanicí (12):

- **přednostní** pro směr do ŽST Studénka po 1. traťové koleji a do ŽST Polom po 2. traťové koleji
- **odbočnou** pro tratě:
 - Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou (odbočení v km 0,000 = 232,700 tratě Bohumín — Přerov)
 - Suchdol nad Odrou — Fulnek (odbočení v km 0,000 = 232,700 tratě Bohumín — Přerov)
 - Suchdol nad Odrou — Nový Jičín město (odbočení je v km 0,070 = 232,742 tratě Bohumín — Přerov)
- **dirigující a přilehlou** pro dirigované tratě dle předpisu SŽDC D3:
 - Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou
 - Suchdol nad Odrou — Fulnek
 - Suchdol nad Odrou — Nový Jičín město
- **dirigující** pro trať Studénka — Bílovec

Z hlediska dopravního provozu je stanice rozdělena na 3 obvody:

- **Obvod hlavní nádraží** – mezi vjezdovými návěstidly 1L, 2L až 1S, 2S.
- **Obvod místní nádraží** – mezi vjezdovými návěstidly FL až BS
- **Obvod jičínské nádraží** – od vjezdového návěstidla NL až po úroveň námezníku výhybky č. 22a

Popisované regionální tratě č. 276 a 277 využívají obvod "místní nádraží" a nástupiště 5a, 5b, 5c. Přístup na tato nástupiště je přes úroňové přechody. Vlaky ze směru od Oder pravidelně přijíždí na kolej č. 10 a vlaky od Fulneku na kolej č. 8. Stanice včetně nástupišť je bezbariérově přístupná. Ve stanici je v provozu osobní pokladna ČD zajišťující odbavení cestujících ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě včetně rezervačních dokladů a dalších služeb např. ČD Kurýr, úschova zavazadel, jízdních kol. (12)

Stanice je obsazena dirigujícím dispečerem pro místní tratě D3 a pohotovostním výpravčím pro hlavní trať D2. Staniční zabezpečovací zařízení ESA 11 je ovládáno dálkově z CDP Přerov s možností místní obsluhy pohotovostním výpravčím. Organizování drážní dopravy na místních dirigovaných tratích D3 je prováděno prostřednictvím řídicího dispečerského systému Remote 98 vyvinutého firmou AK Signal Brno a.s. Jedná se o elektronický systém určený pro komplexní řešení provozu uceleného úseku trati, lze jej použít jako dispečerský a diagnostický systém. Základem systému je síť přenosových zařízení

a řídicí počítačový systém. Prvky sítě tvoří malé technologické počítače (procesní stanice TESID), které jsou umístěny přímo v technologii daného zabezpečovacího zařízení a jedna centrální stanice, která soustřeďuje informace ze všech procesních stanic a předává je ke zpracování do řídicího počítačového systému. K systému Remote 98 lze připojit téměř jakoukoliv zabezpečovací techniku. Data jsou zobrazována na monitoru zadávacího počítače obslužného pracoviště dispečera. Způsob obsluhy a zobrazování vyhovuje "Základním technickým podmínkám pro Jednotné obslužné pracoviště" (JOP). Dispečer má na monitoru zobrazen reliéf celé řízené trati s indikací stavů jednotlivých zabezpečovacích zařízení, poloh výměn, návěstidel a další informace.

Systém dispečerského řízení odbočných tratí Remote 98 byl ve stanici zprovozněn v červnu roku 2004 společně s aktivací staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11. Do systému jsou zapojeny dopravní Odry a Heřmánky osazené samovratnými výhybkami, dopravní Vítkov, Svatoňovice, Budišov nad Budišovkou a Fulnek jsou osazeny klasickými výhybkami s výměnovými zámky se závislostmi do zařízení Remote 98. Prostřednictvím procesních stanic TESID jsou do systému zapojena i některá přejezdová zabezpečovací zařízení. Dále je prostřednictvím systému ze stanoviště dispečera dálkově ovládán staniční rozhlas ve všech dopravnách. (13)

2.3 Popis tratě Suchdol nad Odrou — Fulnek

Trať Suchdol nad Odrou — Fulnek začíná u vjezdového návěstidla FL v km 0,855 ŽST Suchdol nad Odrou a končí v dopravně D3 Fulnek zaráždlem kusé koleje č. 1a v km 9,740. Trať je ohraničena jedním prostorovým oddílem mezi vjezdovým návěstidlem FL v km 0,855 ŽST Suchdol nad Odrou a lichoběžníkovou tabulkou v km 9,195 před dopravnou D3 Fulnek. V následující tabulce jsou uvedeny stanice, dopravní a zastávky, jejich kilometrické polohy a nadmořské výšky. (9)

Tabulka 5 Dopravní a zastávky na trati 277

Km	Stanice	Typ	Nadmořská výška [m. n. m]
0	Suchdol nad Odrou	ŽST	255
5	Hladké Životice místní nádraží	Z	275
7	Stachovice	Z	265
10	Fulnek	D3	280

Zdroj: autor, (8)

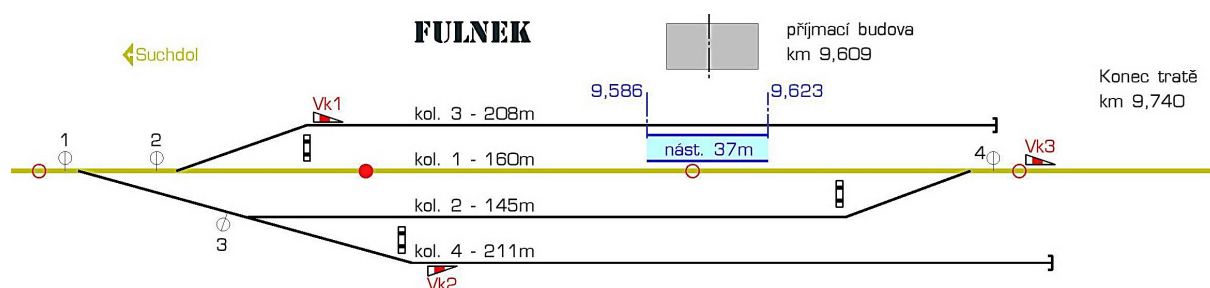
Organizování drážní dopravy se provádí dirigováním podle předpisu SŽDC D3 o zjednodušeném řízení drážní dopravy s dirigováním. Dirigující stanicí je Suchdol nad Odrou. Odjezdy vlaků a PMD a vjezdy na nebo z dirigované trati do dirigující stanice a ve stanici organizuje dirigující dispečer a traťový dispečer z CDP Přerov. Trať je vybavená rádiovým systémem (typ TRS – SRD). Na trati se nachází 17 úroňových křížení dráhy s pozemními komunikacemi. Z toho 2 křížení jsou se silnicemi III. třídy vybavené přejezdovými zabezpečovacími zařízeními typu AŽD PZZE a VÚD PZS. Všechny ostatní křížení jsou s polními cestami a přejezdy jsou vybaveny pouze výstražnými kříži. Nejvyšší traťová rychlost je 60 km/h, platí téměř v celé délce tratě. Na 40 km/h je rychlost omezena pouze na začátku tratě z důvodu nevyhovujícího poloměru oblouku a před dopravnou Fulnek z důvodu nevyhovujícího zabezpečení výhybek proti nežádoucímu přestavení vlivem jízdy vlaku. Na následujícím obrázku je schematické znázornění tratě. (9)



Obrázek 7 Grafické znázornění tratě 277

Zdroj: (11), autor

Vozbu osobních vlaků zajišťují motorové vozy řady 810. Křižování, předjíždění, dostižení vlaků je na trati D3 povoleno pouze v dopravně Fulnek. Na následujícím obrázku je znázorněn plánek dopravní D3 Fulnek.



Obrázek 8 Plánek dopravní D3 Fulnek

Zdroj: (9)

Dle současného GVD 2013 je na trati v obou směrech v pracovní dny zavedeno 12 párů osobních vlaků a o víkendech 8 párů vlaků. V nákladní dopravě je zde zaveden jeden pár

vlaků pravidelně jedoucích v úterý a v pátek a další dva páry jedoucí PP. Dopravní zastávky ani zastávky nejsou obsazeny a nejsou bezbariérově přístupné. Nástupiště ve Fulneku je otevřené zvýšené panelové v délce 37 m. Na zastávkách Stachovice a Hladké Životice místní nádraží jsou nástupiště otevřené zvýšené vydlážděné délky 39 m a 54 m. V základní poloze jsou v dopravně Fulnek výhybky uzamčeny na kolej č. 1. Všechny výhybky jsou obsluhovány ručně zaměstnancem dopravce. Staniční budova je od roku 2009 trvale uzavřena, vedle staniční budovy byl postaven zděný přístřešek. (9)

2.4 Města, obce a okolí tratí

Tratě leží v turisticky atraktivní oblasti převážně na území přírodního parku Oderské vrchy, částečně pak na území CHKO Poodří a přírodního parku Moravice. Díky Klubu českých turistů se zde nachází velmi kvalitní systém pěších turistických tras. Ty jsou dobře značeny a postupně přibývá i doprovodná infrastruktura (mapy, přístřešky, posezení). Oblastí také prochází mnoho značených cyklistických tras. Následující podkapitoly jsou věnovány významnějším městům na trati, jejich okolí, možnostem rekreace, turistického a sportovního využití.

2.4.1 Suchdol nad Odrou

Suchdol nad Odrou je městyš průmyslově – zemědělského charakteru ležící v okrese Nový Jičín v Moravskoslezském kraji. Městyš se svými 2 508 obyvateli (údaje z roku 2011) tvoří největší sídelní jednotku svazku obcí Region Poodří, kterého je součástí. (14)

Nachází se mezi Beskydami a Oderskými vrchy na rovině v oblasti Moravské brány v nadmořské výšce mezi 270 až 280 m. n. m. Do katastru zasahuje úpatí tabule Nízkého Jeseníku, nejvyššími vrcholky blízkého okolí jsou kopce Pohoř a Olšová s nadmořskou výškou 481 a 475 m. n. m. Jihovýchodně od městyse a částečně i na jeho území se rozkládá CHKO Poodří. Na severozápadní straně s osadou Kletné leží přírodní park Oderské vrchy. Největším vodním tokem je řeka Odra, do které se v Suchdole vlévá místní Kletenský potok pramenící v Pohořských vrších. Na tomto potoce je u Kletenského lesa vybudovaná vodní nádrž Kletná sloužící k rekreačním účelům.

V seznamu nemovitých kulturních památek ČR jsou v Suchdole nad Odrou zapsány čtyři objekty, pozdě renesanční katolický kostel Nejsvětější trojice z roku 1605, evangelický kostel z roku 1858 postavený v novorománském slohu, místní fara a výpravní budova železničního nádraží. Mezi další kulturní památky a zajímavosti patří např. Muzeum

Moravských bratří, Muzeum městyse Suchdol nad Odrou, nebo socha císaře Josefa II. v životní velikosti. (14)

Kulturní a sportovní život zajišťují akce jako např. Velikonoční taškařice v maskách (březen), Suchdolská pouť (květen), Hry bez venkovských hranic (červen) nebo Pooderské koštování (klání o nejlepší slivovici). Místní tradicí je od roku 1985 každoroční jízda československého a dnes i evropského Pony Expressu. V Suchdole je také velký sportovní areál s fotbalovým hřištěm, tenisovými kurty a basketbalovým hřištěm.

Katastrům městyse vede několik turistických tras, např. žlutá turistická trasa č. 7836 vedoucí od vodní nádrže Kletné přes Bernartice nad Odrou a Starý Jičín do Kojetína nebo modrá turistická trasa z Oder do Hradce nad Moravicí. Přes Suchdol vedou také cyklotrasy č. 6078 (Suchdol nad Odrou – Opava) a č. 6131 (Suchdol nad Odrou – Dolní Nový Dvůr). Pro cyklisty bylo v centru městyse v roce 2010 vybudováno jednotné cyklistické zastavení regionu Poodří. V místní části Kletné slouží k rekreaci vodní plocha přírodní nádrže Kletná s chatovou oblastí a kempem.

V následující tabulce jsou uvedeny zařízení občanské vybavenosti v Suchdole.

Tabulka 6 Přehled zařízení občanské vybavenosti v Suchdole nad Odrou

Školy	Kulturní zařízení	Sportoviště	Ubytování
ZŠ Suchdol nad Odrou	Knihovna	Fotbalové hřiště	Penzion Poodří
MŠ Suchdol nad Odrou	Muzeum městyse	Tenisové kurty	Penzion Barton City
Lidová škola umění	Muzeum Moravských bratří	Víceúčelové hřiště	Kemp Kletné
—	Kulturní dům	Bowling	—

Zdroj: autor

2.4.2 Odry

Město Odry se nachází v okrese Nový Jičín v Moravskoslezském kraji. Leží v jižní části Oderských vrchů, v Oderské kotlině Nízkého Jeseníku, který zde přechází do Moravské brány. Město se rozkládá na obou stranách řeky Odry. Ke dni 1. ledna 2012 zde žilo 7 423 obyvatel. (15)

Historické jádro, tedy Masarykovo náměstí a přilehlé ulice, jsou městskou památkovou zónou. Tu tvoří renesanční měšťanské domy na náměstí, socha Nanebevzetí Panny Marie, neoklasicistní kašna na náměstí z roku 1897, části opevňovacích hradeb

a polokruhová bašta, kostel svatého Bartoloměje, fara, a socha svatého Floriána z roku 1751. Hranice městské památkové zóny jsou vymezeny přirozeným průběhem linie bývalých městských hradeb. Relikty původního městského opevnění se dochovaly na ulici Zámecká a část hradební zdi obepíná rovněž areál farního chrámu svatého Bartoloměje. Jádrem městské památkové zóny tvoří slohově rozmanitý soubor šenkovních měšťanských domů pozdně středověkého, renesančního a raně barokního založení. Nejstaršími domy jsou objekty bývalých zájezdních hostinců. Pod bývalými hradbami se rozkládá městský park. Ve městě se také nachází Městské muzeum Odry, kino, víceúčelová sportovní hala, letní koupaliště, sportovní areál s fotbalovým hřištěm, tenisovými kurty a střelnicí. (15)

V městské části Loučky lze navštívit nově zrekonstruovaný vodní mlýn Wesselsky, někdy též nazýván Pazderův mlýn. Konají se zde různé kulturní akce jako například Slezská muzejní noc. Mlýn se v roce 2012 stal součástí projektu Moravskoslezského kraje TECHNO TRASA. Tento projekt „Industriální atraktivita v Moravskoslezském kraji“ má prezentovat Moravskoslezský kraj především jako oblast plnou technických atraktivit a přilákat turisty z celé České republiky k návštěvě technických atraktivit s možností shlédnutí dalších zajímavých turistických míst, které kraj nabízí. Program tohoto projektu a jednotlivé akce probíhají v průběhu měsíců srpna a září, jinak je mlýn veřejnosti přístupný celoročně.

V městské části Tošovice bylo před několika lety otevřeno nově vybudované multifunkční sportovně rekreační centrum HEIPark Tošovice. Areál leží v předhůří Oderských vrchů mezi městy Odry a Fulnek asi 4 km východně od Oder a 5,5 km západně od Fulneku. Středisko je určeno jak pro zimní, tak i letní aktivity, můžete zde očekávat plnou občanskou vybavenost. Součástí areálu je i hotel HEIPARK a restaurace HEIkalka.

V zimní sezóně lze využít celkem 5 sjezdových tratí, speciálně upravený běžkařský okruh o délce 600 m a další dva okruhy, SNOWpark s umělými překážkami a skoky pro snowboardisty, Big Air Bag – nafukovací polštář pro akrobatické skoky, nebo sněhové koryto určené pro jízdu na bobech a speciálních pneumatikách tzv. SNOWtubing. Celková délka všech sjezdovek, vybavených kotvovými vleky, je 2,2 km. Celková přepravní kapacita vleků je 4 300 osob za hodinu. Všechny sjezdovky jsou osvětleny a umožňují tak i večerní lyžování. Areál je také vybaven systémem umělého zasněžování. Sjezdovky v areálu jsou celorepublikovou raritou, neboť jsou postaveny zcela uměle na původně téměř rovném terénu.

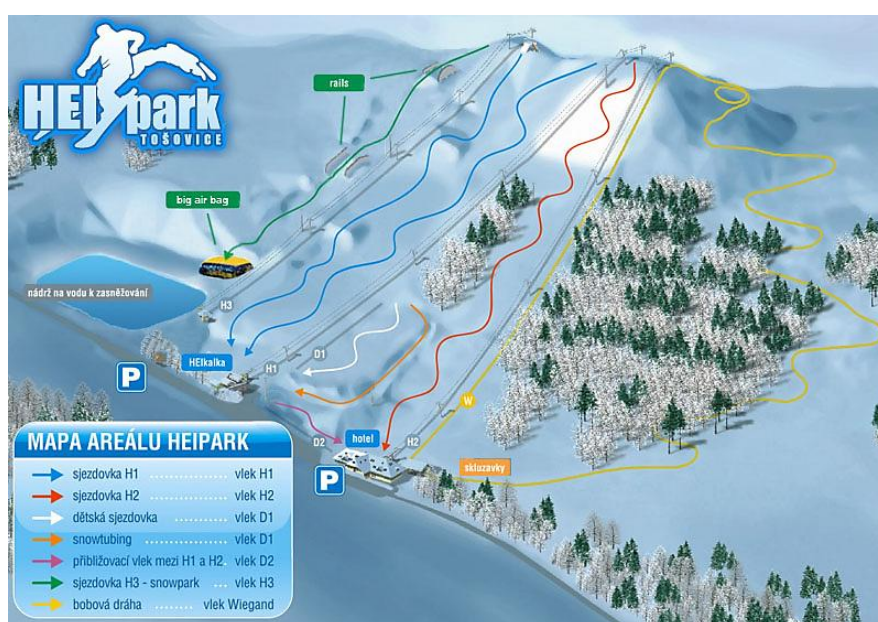
V letní sezóně jsou sjezdovky upraveny pro travní lyžování, dále je v areálu k dispozici víceúčelové hřiště s umělým povrchem, hřiště na plážový volejbal, badminton, přírodní koupaliště s čištěnou vodou, lukostřelba, lanové centrum s horolezeckou stěnou, fourcrossová trať pro horská kola, golfové odpaliště a další. Celoročně je v provozu bobová dráha Alpine Coaster o délce 965 m, s převýšením 77 m a rychlostí jízdy až 45 km/h. Bobová dráha je vybavená vlastním vlekem. V následující tabulce jsou uvedeny parametry jednotlivých atrakcí HEIparku. (16)

Tabulka 7 Parametry vybavení HEIparku

Název	Délka [m]	Převýšení [m]	Šířka [m]
Sjezdovka H1	350	70	70
Sjezdovka H2	350	80	40
Snowpark H3	270	80	70
Dětská 1	100	30	
Dětská 2	60	30	
Snowtubing	120	—	
Bobová dráha	965	77	

Zdroj: autor

V areálu se každoročně koná mnoho sportovních akcí často spojených i s kulturním programem, koncerty nebo diskotékami. Mezi sportovní akce patří např. závody ve slalomu na lyžích, recesistické závody "na čemkoliv", závody na travních lyžích, horských kolech nebo turnaje v plážovém volejbalu. Na následujícím obrázku je plánec areálu v zimní sezóně.



Obrázek 9 Zimní mapa areálu HEIparku

Zdroj: (16)

Na jižním okraji města leží soustava pěti rybníků: Trněný, Trávný, Emauzský, Vraženský a Cíp. Rybníky slouží jako chovné. Hnízdí zde velké množství různých druhů ptáků včetně divokých kachen, na které je každoročně pořádán podzimní hon. Kolem rybníků vede značená cyklotrasa č. 503 a naučná stezka Stříbrný chodník. Název stezky byl inspirován historickou těžbou stříbrné rudy – galenitu na úbočí Pohořského kopce nad soustavou rybníků. Stezka je dlouhá 7,5 km a má 13 zastavení. Naučná stezka seznamuje návštěvníky s historií těžby stříbrnosných rud, historií osídlení Oderské kotliny a Moravské brány, zdejší faunou a flórou nebo rybníkářstvím.

Do katastru města Odry patří také městské části Dobešov, Kamenka, Klokočůvek, Loučky, Pohoř, Tošovice, Veselí a Vítovka. V následující tabulce jsou uvedeny zařízení občanské vybavenosti.

Tabulka 8 Přehled zařízení občanské vybavenosti v Odrách

Školy	Kulturní zařízení	Sportoviště	Ubytování
ZŠ Odry, Komenského ul.	Kulturní dům	Tenisové kurty	Hotel Dělnický dům
ZŠ Odry, Pohořská ul.	Kino	Fotbalové hřiště	Hotel Max
ZUŠ Odry	Knihovna	Střelnice	Hotel HEIpark
SŠ pedagogická a zdravotnická	Galerie	Koupaliště	Penzion Staré Odry
SŠ Odry	Muzeum	Sportovní hala	Penzion U Zdeňků
MŠ Čtyřlístek	—	—	Penzion Wesselsky

Zdroj: autor

2.4.3 Vítkov

Město Vítkov se nachází v okrese Opava v Moravskoslezském kraji. K 1.lednu 2012 zde žilo 5 819 obyvatel. Vítkov leží v nadmořské výšce 480 m v členitém terénu Vítkovské vrchoviny, která náleží ke geomorfologickému celku Nízkého Jeseníku. Nejvyšší kopec v okolí se nazývá Horka (603 m. n. m.) a nachází se nad obcí Klokočov asi 2 km od Vítkova. Zajímavá okolní krajina je výrazně rozčleněna údolními dvou významných řek, Moravice a Odry. Přítok Odry, říčka Čermná, vytváří osu malebného údolí mezi Vítkovem a Klokočůvkem, kterým prochází i železniční trať. Vzhledem k ojedinělým krajinářským hodnotám a vzácné flóře a fauně je oblast Vítkovska dlouhodobým předmětem zájmu přírodovědců. Zejména v době letních měsíců se počet obyvatel díky cestovnímu ruchu, turistům a chatařům výrazně zvyšuje. (17)

Krajem prochází několik turistických tras, nejzajímavější vede po obou stranách řeky Moravice od Kružberské přehrady přes Jánské Koupele a Podhradí až do Hradce nad Moravicí. Celá oblast je z hlediska turistiky velice atraktivní a je předmětem čilého turistického ruchu. Vítkovskem také prochází značené cyklistické trasy. Cykloturistická trasa "Moravice" (č. 551) je dlouhá 41 km a u Kružberské přehrady se napojuje na trasu "Odersko" (č. 503) vedoucí až na mezinárodní cykloturistickou trasu "Moravská brána" (č. 5).

Dominantou města je poměrně nový novogotický farní kostel Nanebevzetí Panny Marie z let 1910 – 1914. Tento kostel je považován za nejkrásnější stavbu ve městě i širokém okolí a je nazýván "Vítkovská katedrála". Kostel se nachází v těsné blízkosti městského parku, na který pak navazuje sportovní areál s tenisovými kurty, fotbalovým hřištěm, minigolfem a letním koupalištěm. K rekreaci slouží i nedaleká umělá vodní nádrž zvaná "Vítkovský Balaton". Dále se ve městě mimo jiné nachází kino Panorama, které bylo v roce 2005 rozhodnutím ministerstva kultury ČR prohlášeno za kulturní památku. (17)

Přibližně 4 km severovýchodně od Vítkova se na vysokém skalním vrchu nad meandry řeky Moravice tyčí zřícenina gotického hradu Vikštejn. Z původního hradu se zachovaly tři brány, hradby dolního hradu, část parkánové hradby a z části přístupná sklepení. Ve zdi budovy jižního parkánu je zasazena koule z Třicetileté války. Zbytky hradeb zakrývá les. Hradní věž je dnes upravena na vyhlídku. V areálu hradu jsou pořádány různé kulturní akce. Od zříceniny se otevírá pěkný výhled do údolí Moravice. Hradní zříceniny jsou volně přístupné. Přístup k hradu vede po značené turistické cestě staré hradní cestě od severu ze silnice Vítkov – Melč, jinak je hradní svah na všech stranách velmi srázný.

Celá oblast leží v přírodním parku Moravice. Pod přehradní hrází nedalekého vodního díla Kružberk začíná hluboko zaříznuté údolí toku řeky Moravice. Údolím kolem meandrů řeky vedou dvě značené turistické trasy, zelená a červená. Nachází se zde mnoho osad, kempů a rekreačních objektů. Nedaleko od Kružberku po proudu řeky Moravice leží osada Jánské Koupele, které byly od začátku 19. století do první poloviny 20. století vyhledávaným lázeňským místem. Ve zdejších lázních probíhala léčba nemocí srdečních, oběhového ústrojí, nemocí kůže, revmatismu či dýchacích potíží. Po skončení druhé světové války již nebyly lázně znovu zprovozněny. Dnes se zde nachází rekreační objekt Ústřední hasičské školy Jánské Koupele. Nedaleko lázní byl vybudován Moravický Mlýn, který byl hospodářským zázemím lázní a zdejší elektrárna dodávala do lázní elektřinu.

Město je tvořeno místními částmi Vítkov, Jelenice, Klokočov, Lhotka u Vítkova, Nové Těchanovice, Podhradí, Zálužné a Prostřední Dvůr. V následující tabulce jsou uvedeny zařízení občanské vybavenosti. (17)

Tabulka 9 Přehled zařízení občanské vybavenosti ve Vítkově

Školy	Kulturní zařízení	Sportoviště	Ubytování
1. ZŠ Vítkov	Kino Panorama	Fotbalové hřiště	Kemp Podhradí
2. ZŠ Vítkov	Kulturní dům	Tenisové kurty	Hotel Vítkov
3. ZŠ Vítkov	Muzeum	4 sportovní haly	Penzion Slezský Dvůr
Gymnázium Vítkov	Knihovna	Koupaliště	Rekreační středisko Hadinka
SŠ Vítkov – Podhradí	—	Minigolf	Rekreační a školící zařízení Podhradí
MŠ Vítkov	—	Pozemní hokej	Ústřední hasičská škola Jánské Koupele

Zdroj: autor

2.4.4 Budišov nad Budišovkou

Město Budišov nad Budišovkou leží v okrese Opava v kotlině mezi Oderskými vrchy a pohořím Nízkého Jeseníku v nadmořské výšce 512 m. n. m. Nejvyšším vrcholem na území Budišova je 3,3 km dlouhý hřbet Červené hory (749 m. n. m.), který se vypíná nad Guntramovicemi 6 km západně od města. Městem protéká řeka Budišovka. K 1. lednu 2012 zde žilo 3 036 obyvatel. Dominantou a nejvyšší stavbou ve městě je kostel Nanebevzetí Panny Marie z roku 1745. V bezprostřední blízkosti kostela se nachází budova městské radnice z roku 1635, která původně sloužila jako soud pro oblast Budišovska. (18)

Mezi další památky patří kamenný most přes řeku Budišovku se sochou Jana Nepomuckého z roku 1725. Poblíž mostu stojí památkově chráněná stavba bývalého vodního mlýna z první poloviny 18. století. Dnes se zde nachází Muzeum břidlice, které je svým charakterem na našem území ojedinělé. Mapuje nejen více jak 700 letou historii města, ale především se zaměřuje na vznik, zpracování a využití břidlice, která je pro tuto oblast charakteristická. Mezi nejzajímavější exponáty patří břidlicové hodiny, břidlicové školní tabulky nebo fosílie rostlin a zvířat. V roce 2008 prošlo muzeum kompletní rekonstrukcí. Další památkou je městský hřbitov s barokními a rokokovými náhrobky a hrobkami. Historické centrum Budišova bylo v roce 2003 vyhlášeno městskou památkovou zónou. (18)

Na jihovýchodním okraji města leží malý rybník sloužící jako přírodní koupaliště, na jeho břehu byl založen kemp. V areálu kempu se každoročně koná dvoudenní Open Air hudební festival Budišovské Letnice. Tradice festivalu sahá až do roku 1957, kdy se konal první ročník, a poté každoročně až do roku 1987, kdy byla tradice z neznámých důvodů přerušena. Pauza trvala až do roku 2011, ve kterém byl festival znovu obnoven. Letošní v pořadí již 33. ročník se uskuteční ve dnech 21. – 23. 6. 2013. Společně s festivalem probíhá řada doprovodných akcí například řezbářská soutěž v rychlořezbě motorovou pilou nebo přehlídka automobilových veteránů. Festival každoročně přiláká až 4 000 návštěvníků a popularita festivalu se od znovuobnovení stále zvyšuje. (19)

Oblast Budišovska a Vítkovska je známa těžbou jílové břidlice, která se zde těží již od konce 19. století. Zpočátku těžba probíhala v povrchových lomech, ale z důvodu nízké kvality břidlice bylo nutné přejít k těžbě podzemní hlubinné. Kolem roku 1880 existovalo v moravskoslezské oblasti asi 52 závodů na těžbu a zpracování břidlice. Dnes je již většina dolů uzavřená, avšak několik zůstalo v provozu dodnes. U železniční stanice začíná rozšířená přírodní expozice městského Muzea břidlice 33 km dlouhá naučná turistická trasa Břidlicová stezka. Trasa má 13 zastavení, návštěvníky provede po devíti důlních dílech (štoly, jámy, haldy, jezírka v zatopených jámách...). Naučná stezka tvoří okruh, který vede z Budišova do Svatoňovic, dále do Čermné ve Slezsku a přes Staré Oldřůvky zpět k Muzeu břidlice v Budišově. Kromě velkého 33 kilometrového okruhu lze absolvovat i 2 kratší okruhy s využitím značených spojek. V obci Staré Oldřůvky byla těžba po druhé světové válce obnovena a břidlice z tohoto dolu byla použita na opravu střechy Národního divadla v Praze. (18)

Kromě Břidlicové stezky městem prochází další dvě značené turistické trasy, červená a modrá a také jedna cyklistická trasa. Přibližně 4 km západně od Budišova leží městská část Guntramovice, ve které se nachází SKI Areál Horní Guntramovice. V areálu je k dispozici sjezdovka o délce 590 m, šířkou 100 m a převýšením 130 m, vybavená vlekem délky 600 m. Dále v areálu začínají 2 běžkařské okruhy délek 8 a 12 km, okruhy jsou strojně upravovány. Trasy návštěvníky mimo jiné zavedou na nejvyšší vrchol v okolí bývalou sopku Červená hora, jejíž vrchol je se svými 749 m. n. m. nejvýše položeným místem v okrese Opava. Na vrcholu se nachází meteorologická stanice Červená u Libavé. Z vrcholu Červené hory se nabízí pohled na vzdálené vrcholky pohorí Hrubého Jeseníku s nejvyšší horou Moravy Pradědem nebo na blíže položené vrcholy bývalých sopek Velký a Malý Roudný. Dále pak trasa pokračuje k památnému stromu Zlatá lípa s odhadovaným stářím kolem

400 let, který v roce 2010 získal druhé místo v ČR v anketě Strom roku. Poté trasa vede na sever směrem k Rejchaticím kolem obrovské větrné elektrárny. Elektrárna má výkon 2 MW, výška sloupu je kolem 80 m a délka lopatky 35 m. Nakonec se okruhy stáčí jižně zpět ke Guntramovicím. Město Budišov nad Budišovkou má ve svém dlouhodobém záměru plán na další rozšíření SKI areálu. (20)

V letech 1948 – 1955 byla přibližně 4 km severně od Budišova vybudována na řece Moravici vodní nádrž Kružberk pojmenována po nedaleké stejnojmenné obci. Jedná se o druhé největší vodní dílo v Moravskoslezském kraji. Původní záměr především energetického využití byl s ohledem na zvyšující se spotřebu pitné vody na Ostravsku přehodnocen, a přehrada slouží k vodárenským účelům jako zásobárna pitné vody pro Ostravsko a okolí. Po 32,6 m vysoké a 285 m dlouhé betonové tížní hrázi vede značená turistická trasa (červená) a cyklotrasy č. 551 a 503. V útrokách hráze je vodní elektrárna se dvěma turbínami s instalovaným výkonem 2×100 kW. V povodí nádrže jsou z důvodu zachování potřebné jakosti vody stanovena pásma hygienické ochrany, proto zde platí zákaz koupání a provozování vodních sportů, ale je zde povolen rybolov. V okolí přehrady se natáčel seriál České televize Velké sedlo. Součástí vodního díla i je zemní sypaná hráz o výšce 19,6 m na pravostranném přítoku Lobník, sloužící k zachycení splavenin. Kružberská přehrada navazuje na severně ležící největší vodní dílo v Moravskoslezském kraji, přehradu Slezská Harta. (21)

V okolí přehrady se nachází hned několik zřícenin hradů, konkrétně hradů Kružberk, Medlice, Šternek a Vildštejn. Posledně jmenovaná zřícenina hradu Vildštejn je nejzachovalejší a nejnavštěvovanější. Kolem hradu prochází červená turistická trasa. Původní hrad ležel na zalesněném skalnatém ostrohu tyčícím se nad říčkou Lomnicí asi 3 km severozápadně od Budišova. Z původního hradu se do dnešních dnů zachovaly pozůstatky hradeb v přední části hradu, části základových zdí, část bývalé věže, valy a rozlehlý příkop. Zbytky hradu jsou ukryté v lesním porostu, hrad je volně přístupný. Nedaleko zříceniny se zvedá skála s názvem Kazatelna. Skála je pojmenována podle pověsti, že se zde v roce 1621 údajně ukrýval Jan Ámos Komenský poté, co musel utéct z města Fulneku.

Východním směrem od přehradní hráze po toku řeky Moravice jsou skalní útvary, využívané horolezci jako cvičné stěny. Asi 2 km od hráze po červené turistické trase leží obec Kružberk. Zde je možno navštívit lanové centrum Davidův mlýn. Nově zrekonstruovaný areál nabízí mnoho možností využití volného času, je zde již zmíněné lanové centrum, keramická

dílna, wellness centrum s venkovním vyhříváním bazénem, putting golf, nebo dva rybníky s možností rybaření. Součástí areálu je penzion pro 70 hostů a 2 rybářské restaurace známé především výborně připravenými pstruhy na mnoho způsobů, kteří jsou chováni v rybnících přímo v areálu Davidova mlýna. Areál je možné využít jako výchozí bod při výletech do okolí. (22)

Součástí města Budišov nad Budišovkou jsou také tři místní části, Guntramovice, Podlesí a Staré Oldřůvky. V následující tabulce jsou uvedeny zařízení občanské vybavenosti.

Tabulka 10 Přehled zařízení občanské vybavenosti v Budišově nad Budišovkou

Školy	Kulturní zařízení	Sportoviště	Ubytování
ZŠ Budišov nad Budišovkou	Kino	Fotbalové hřiště	Kemp
MŠ Budišov nad Budišovkou	Knihovna	Víceúčelové hřiště	Penzion Davidův mlýn (Kružberk)
—	Muzeum Břidlice	Betonové hřiště	Rekreační středisko Zálesí
—	—	—	Penzion Beseda

Zdroj: autor

2.4.5 Fulnek

Město Fulnek se rozkládá v okrese Nový Jičín na obou stranách historické zemské hranice Moravy a Slezska. Město leží na území přírodního parku Oderské vrchy ve Fulnecké kotlině, která je obklopena vrchovinami okraje Nízkého Jeseníku. V roce 2012 zde žilo téměř 6 000 obyvatel. (5)

Fulnek bývá často nazýván barokní perlou Moravského Kravařska pro své bohaté kulturní a historické památky a je kulturním centrem celého regionu. Během osvobozovacích bojů na konci 2. světové války bylo historické jádro města silně poškozeno velkým požárem. Městské dominanty sice zasaženy nebyly, zmizely však téměř všechny domy na náměstí a většina domů z přilehlých ulic. Zbyla jen radniční věž. Později byl střed města obnoven, současné domy pocházejí z 50. a 60. let 20. století. V roce 1992 bylo centrum města prohlášeno městskou památkovou zónou. (5)

Historický střed města tvoří Komenského náměstí, kterému dominuje radnice s radniční věží, farní kostel Nejsvětější Trojice s bývalým augustiniánským klášterem a městská zvonice Černá věž. Poblíž jihovýchodního rohu náměstí se nachází národní kulturní památka Památník Jana Ámose Komenského. Poslední biskup Jednoty bratrské a učitel

národů Jan Ámos Komenský zde pobýval a učil asi 3 roky v letech 1618 – 1621. Památník je v renesanční budově Bratrského sboru, kde Komenský působil. V současnosti je zde stálá expozice o jeho životě a díle. Na západní straně budova přiléhá k bočnímu křídlu Knurrova paláce. Čtyřkřídlý třípodlažní palác s obdélníkovým nádvořím byl postaven na počátku 18. století. V minulosti byl využíván jako dětský domov, v současnosti je v přízemí městské informační centrum, pro ostatní prostory rozsáhlého komplexu zatím město nemá využití. (5)

Nedaleko náměstí stojí na ulici Fučíkova vila Polak (Retex). Novorenesanční budova je příkladem podnikatelské reprezentativní vily. Postavena byla v roce 1881 pro fulneckého průmyslníka Friedricha Pollaka. Vila je jedním z dokladů hospodářské prosperity města na konci 19. století. V současné době je zde 8 bytů. V roce 2003 byla vila prohlášena za kulturní památku.

Severně od náměstí se za Husím potokem nachází druhé bývalé církevní centrum s Kapucínským klášteřem, kostelem sv. Josefa a areálem starého hřbitova s ohradní zdí, kostnicí a kaplí sv. Rocha. Naproti této kaple stojí trojpodlažní vila Loreta, která v současnosti slouží jako dětský domov.

Nejvýznamnější dominantou města je zámecký komplex. Zdaleka viditelný fulnecký zámek tvoří charakteristickou siluetu města pod ním. Zámek je z obou stran znázorněn na následujících obrázcích.



Obrázek 10 Zámek Fulnek 1

Zdroj: (11)



Obrázek 11 Zámek Fulnek 2

Zdroj: (11)

Rozsáhlý zámek a zámecká zahrada leží na vysokém trojúhelníkovém svahu protáhlého návrší v centru města nad náměstím Komenského. Zámek se skládá ze dvou částí, staršího tzv. Horního zámku a mladšího tzv. Dolního zámku. Jeho dnešní podoba je výsledkem složitého stavebního vývoje. Na místě Horního zámku stál původně již na konci 13. století gotický hrad. Starý chátrající hrad změnil ve 2. polovině 16. století majitele a byl

přestavěn na zámek. Ve 2. polovině 17. století byly postaveny budovy dnešního Dolního zámku a zřízena okrasná zahrada s fontánami. Současnou podobu zámek získal přestavbou po požáru na začátku 19. století. V posledních dvou letech zámek prochází rozsáhlou rekonstrukcí. Majitel plánuje přestavět Horní zámek na reprezentativní hotelový komplex a v Dolním zámku by měl být domov pro seniory. Zámek by se tak měl po desetiletích znovu stát pýchou města a regionu. (23)

Městem prochází tři značené turistické trasy, červená, zelená a modrá. Dále městem prochází cyklistické trasy č. 6078 Suchdol nad Odrou – Opava, č. 6079 Fulnek – Loučky, č. 6131 Suchdol nad Odrou – Nový Dvůr. Město má i svou vlastní naučnou stezku „Člověče zastav se...“. Trasa byla zřízena v roce 2009, má 13 zastavení a seznamuje návštěvníky s historií, památkami a významnými osobnostmi města.

Město Fulnek je součástí Euroregionu Silesia a mikroregionu Poodří, různými aktivitami se snaží podporovat cestovní ruch. Jedním z problémů je nedostatečná kapacita hotelů, které je možno využít třeba jako výchozí bod při výletech do okolí. Z hlediska počtu je sice nabídka ubytování dostatečná, ale kvalita ubytování je na nízké úrovni a v lokalitě chybí ubytování vyšší kategorie. Zlepšení lze očekávat po zprovoznění hotelu na zámku.

Zařízení občanské vybavenosti jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 11 Přehled zařízení občanské vybavenosti ve Fulneku

Školy	Kulturní zařízení	Sportoviště	Ubytování
ZŠ J. A. Komenského	Kino	Fotbalové hřiště	Hotel AMOS
ZŠ a MŠ T. G. Masaryka	Divadlo	Tenisové kurty	Penzion Na Stovce
ZUŠ	Letní kino	2 sportovní haly	Penzion Relaxko
MŠ Fulnek	Knihovny	Bowling	—
SŠ Šenov U Nového Jičína	Muzeum	—	—

Zdroj: autor

3 NAVRHOVANÁ ŘEŠENÍ

Možností zatraktivnění železniční dopravy na řešených tratích je několik. Dále jsou jako jedny z možných řešení popsány modernizace vozového parku, podpora turistického ruchu, modernizace některých prvků infrastruktury nebo přizpůsobení jízdnic řádů.

3.1 Modernizace vozového parku

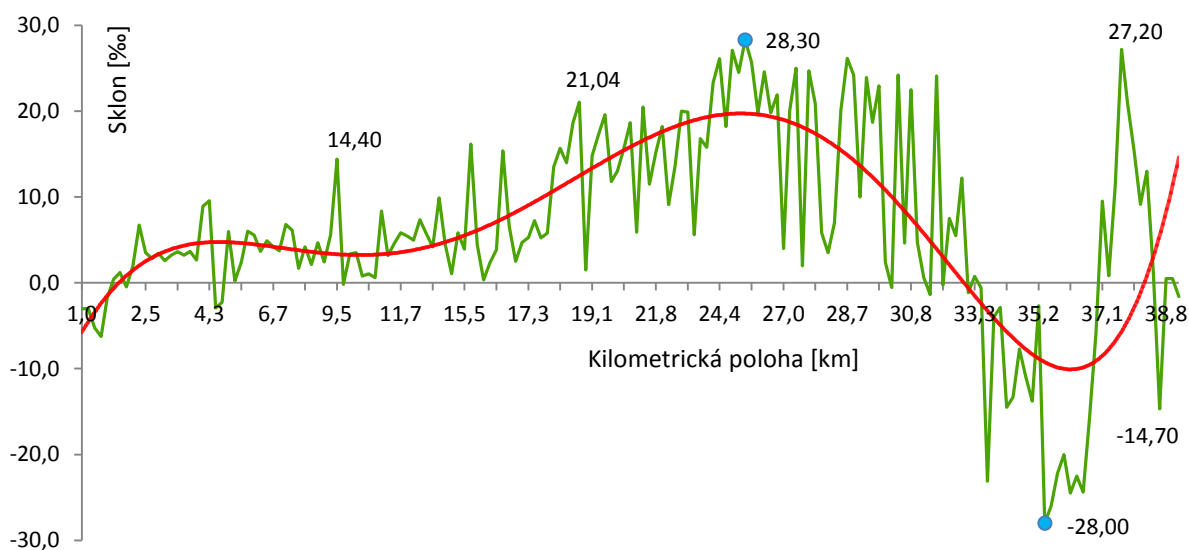
Suchdolské depo ČD spadá pod DKV Olomouc PJ Bohumín PP Suchdol nad Odrou. Vozbu osobních vlaků na řešených tratích dosud zajišťují motorové vozy řady 810 s přípojnými vozy řad Btax⁷⁸² a Btax⁷⁸⁰. V současnosti je v depu dislokováno 12 motorových vozů řady 810, konkrétní stroje jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 12 Motorové vozy řady 810 v depu Suchdol (stav k 04/2013)

DKV Olomouc PJ Bohumín PP Suchdol nad Odrou			Celkem
810 002 – 6	810 162 – 8	810 476 – 2	12 vozidel
810 009 – 1	810 180 – 0	810 479 – 6	Turnusová potřeba
810 036 – 4	810 291 – 5	810 524 – 9	
810 052 – 1	810 371 – 5	810 678 – 3	8 vozidel

Zdroj: autor, (24)

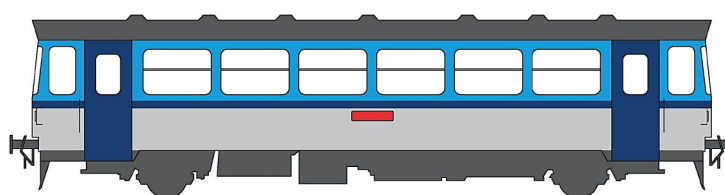
Trat' Suchdol — Budišov je sklonově poměrně dost náročná. Převýšení mezi nejnižší a nejvyšší položenými místy na trati (ŽST Suchdol nad Odrou a dopravnou D3 Svatoňovice) činí 295 m. Nejvyšší stoupání je 28,3 ‰ a spád -28 ‰. Následující graf zobrazuje sklonové poměry na trati.



Obrázek 12 Sklonové poměry na trati 276
Zdroj: autor

3.1.1 Motorové vozy řady 810

Motorové vozy řady 810 jsou již fyzicky i morálně značně zastaralé. Sériová výroba probíhala v letech 1975 – 1982 v šesti sériích ve Vagonce Studénka. Poslední dobou často diskutovaný standart kvality a kultury cestování není u těchto vozů příliš vysoký. Vozy samozřejmě nejsou vybaveny klimatizací, elektrickými zásuvkami, WIFI internetem, a nejsou ani částečně nízkopodlažní. Interiér vozu je dost hlučný, hluk způsobuje zastaralý spalovací (naftový) motor umístěný pod podlahou ve střední části vozu. Občas je v interiéru cítit nafta nebo olej. Na následujícím obrázku je zobrazen motorový vůz řady 810 v novém barevném řešení ČD podle studia Najbrt.



Obrázek 13 Motorový vůz řady 810

Zdroj: (25)

Nepříliš pohodlné sedačky (dřevěné lavice s tenkou vrstvou molitanu potaženého koženkou) jsou ve velkoprostorovém oddíle uspořádány ve schématu 2 + 3 proti sobě s uličkou uprostřed. Jedním z dalších důvodů všeobecné neoblíbenosti vozů jsou okna s minimální možností otevření. Okna spolu se spalovacím motorem a chybějící klimatizací způsobují někdy až nesnesitelné horko v letních měsících. Neergonomické a velmi stísněné je i stanoviště strojvedoucího. Z důvodu čistě mechanické regulace spalovacího motoru soustavou táhel ze stanoviště strojvedoucího vozy neumožňují vícečlenné řízení. Z jednoho stanoviště však lze ovládat pneumaticky ovládané dveře v celé soupravě. Vybrané technické parametry jsou uvedeny v následující tabulce. (26)

Tabulka 13 Technické parametry motorových vozů řady 810

Trvalý výkon	Přenos výkonu	Uspořádání pojezdu	Služební hmotnost	Míst k sezení + stání	Nejvyšší rychlost
155 kW	hydromechanický	1'A'	20 t	55 + 40	80 km/h

Zdroj: autor, (26)

Relativně nízký výkon vozidel a uspořádání pojezdu 1'A' (dvounápravové vozidlo s jednou hnací nápravou) nejsou příliš vhodné pro takto sklonově náročnou trať. U některých vlaků s více přípojnými vozy musí být zařazeny 2 motorové vozy, na takovém vlaku pak musí být z důvodu nemožnosti vícečlenného řízení 2 strojvedoucí.

3.1.2 Motorové vozy řady 840

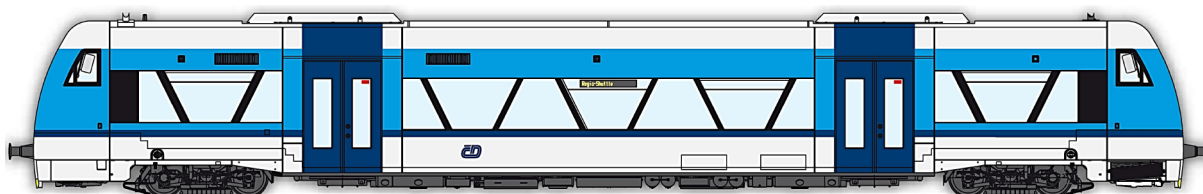
Motorové vozy řady 840 jsou podvozkové 4 – nápravové se všemi nápravami hnacími. Vozidla jsou vybavena dvěma samostatnými naftovými agregáty Iveco Cursor 8. Uspořádání pojezdu společně s výkonnými motory umožňují dosáhnout zrychlení až $1,2 \text{ m/s}^2$. Hodnota zrychlení je velmi důležitým parametrem u osobních zastávkových vlaků z důvodu častého brzdění a rozjíždění ze zastávek. Vozidla disponují pěti nezávislými brzdovými systémy, samočinnou pneumatickou brzdou, elektropneumatickou přímočinnou, hydrodynamickou, magnetickou kolejnicovou a střadačovou brzdou. Jako provozní slouží hydrodynamická brzda. Každý podvozek je opatřen třemi brzdovými kotouči elektropneumatické brzdy. Parametry pohonu a brzdové systémy těchto vozů mnohem lépe vyhovují sklonovým poměrům na trati. Pneumatické sekundární vypružení zajišťuje komfortní, pohodlnou jízdu a klidné chodové vlastnosti. Prostor pro cestující je rozdělen na dvě menší vysokopodlažní části a jednu velkou nízkopodlažní část. Výška podlahy v nízkopodlažní části je 600 mm, ve vysokopodlažních částech 1 000 mm nad temenem kolejnice. Spalovací motory jsou umístěny na obou koncích vozu pod stanovišti strojvedoucího. Toto umístění motorů umožňuje nízkopodlažní provedení střední části vozu. Nízkopodlažních je 65 % z celkové podlahové plochy. V následující tabulce jsou uvedeny vybrané technické parametry. (27)

Tabulka 14 Technické parametry motorových vozů řady 840

Trvalý výkon	Přenos výkonu	Uspořádání pojezdu	Služební hmotnost	Míst k sezení + stání	Nejvyšší rychlost
2 x 265 kW	hydromechanický	B'B'	48,5 t	71 + 97	120 km/h

Zdroj: autor, (27)

Samozřejmostí je klimatizace, elektrické zásuvky 230 V, bezbariérově přístupné sociální zařízení s uzavřeným vakuovým systémem nebo audio – vizuální informační systém. Na vývoji vozu se podílel i VÚKV Praha, který projektoval vozovou skříň, vyvinul hrubou stavbu skříně a prováděl její statické zkoušky. Motorový vůz řady 840 přezdívaný "RegioSpider" (dříve "RegioShuttle") v novém jednotném vizuálním stylu ČD je zobrazen na následujícím obrázku.



Obrázek 14 Motorový vůz řady 840 "RegioSpider"
Zdroj: (25)

3.2 Modernizace některých prvků infrastruktury

Následující podkapitoly se budou zabývat možnostmi modernizace některých prvků infrastruktury. Především těmi finančně méně náročnými a časově relativně rychle proveditelnými jako například nahrazení vybraných klasických výhybek výhybkami samovratnými nebo zrušením některých přejezdů. Celkové rekonstrukce a modernizace tratí jsou finančně velmi náročné a vzhledem k významu těchto tratí a současné ekonomické situaci jsou téměř nereálné.

3.2.1 Trať Suchdol nad Odrou — Fulnek

Na trati Suchdol nad Odrou — Fulnek není z pohledu infrastruktury žádný zásadní problém. Nenachází se zde žádná mezilehlá dopravná s kolejovým rozvětvením, pouze dvě zastávky, tudíž se vlaky na trati nekřížují. Tímto odpadají případné problémy a zdržení s přestavováním výhybek a stavěním vlakových cest.

Jízdní doba je v obou směrech 12 minut, což je na 10 km dlouhé regionální trati velmi dobrý čas. Cestovní rychlost dosahuje 50 km/h a je vypočítána podle následujícího vztahu.

$$v = \frac{s}{t} = \frac{10000}{720} = 13,89 \text{ m/s} = \mathbf{50 \text{ km/h}} \quad (1)$$

kde:

v	cestovní rychlost [m/s]
s	délka tratě [m]
t	jízdní doba včetně pobytu v zastávkách [s]

(28)

Tato cestovní rychlost se blíží nejvyšší povolené traťové rychlosti 60 km/h, které vlak na širé trati běžně dosahuje. Další zvýšení cestovní rychlosti by bylo finančně velmi náročné a s ohledem na již nyní krátkou jízdní dobu 12 minut by ani nemělo žádný větší význam.

3.2.2 Trať Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou

Na této trati je stav infrastruktury o poznání horší, především v úseku Odry — Budišov. Celkově se na trati nachází 50 úrovnových křížení dráhy s pozemními komunikacemi, z toho je 10 vybavených světelným signalizačním zařízením s úplnými závislostmi bez závor, 4 se závorami a ostatní jsou vybaveny pouze výstražnými kříži. V úseku Suchdol — Odry je traťová rychlost 60 km/h, omezení na 40 km/h je až těsně před dopravnou Odry, zde ale vlaky pravidelně zastavují, takže toto omezení má na celkovou

jízdní dobu zanedbatelný vliv. Od Oder dále směrem na Budišov je však stav tratě podstatně horší než v předcházejícím úseku. Nejvyšší traťová rychlost je zde 50 km/h, ta je ale často omezována až na 20 km/h. Nejčastějšími důvody omezení jsou nedostatečné rozhledové poměry na přejezdech, nevyhovující poloměry oblouků nebo železniční svršek dlouhodobě nevyhovující nejvyšší traťové rychlosti. (9)

Dále je omezena rychlost při průjezdu všemi dopravnými z důvodu nezávislosti výhybek na hlavních návěstidlech. To ale vzhledem k faktu, že vlaky ve všech dopravních zastavují, nepředstavuje problém. Průměrná jízdní doba vlaků ve směru Suchdol — Budišov je 1 hodina 8 minut, v opačném směru 1 hodina 12 minut. Průměrná cestovní rychlost vlaků ve směru Budišov — Suchdol činí 32,5 km/h a je vypočítána podle následujícího vztahu.

$$v = \frac{s}{t} = \frac{39000}{4320} = 9,03 \text{ m/s} = \mathbf{32,5 \text{ km/h}} \quad (2)$$

kde:

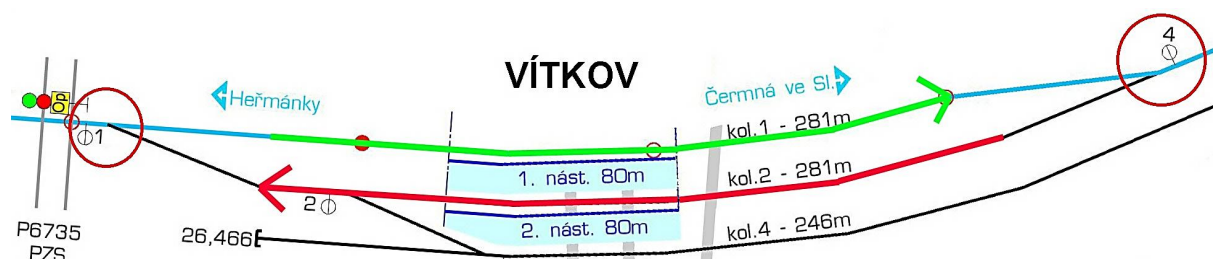
v	cestovní rychlost [m/s]
s	délka tratě [m]
t	jízdní doba včetně pobytu v zastávkách [s]

(28)

Největší zpomalení představuje 1,76 km dlouhý úsek od km 35,580 do km 37,340 kde je snížena rychlost na 30 km/h z důvodu dlouhodobě nevyhovujícího stavu železničního svršku. Další zpomalení představuje 723 m dlouhý úsek od km 16,200 do km 16,923 kde je rychlost snížena na 20 km/h, nejprve z důvodu železničního svršku nevyhovujícího nejvyšší traťové rychlosti a poté ještě z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů na přejezdech P6721 a P6722. Jedná se o křížení dráhy s účelovými komunikacemi zabezpečené výstražnými kříži. Tyto účelové komunikace tvoří jediné napojení vlečky Vojenské lesy a přilehlých objektů jiných vlastníků na silniční síť, proto nemohou být tyto přejezdy zrušeny oba. Ale vzhledem k tomu, že obě komunikace vedou ke stejným objektům, mohl by být jeden z přejezdů zrušen. V uvedených úsecích by bylo vhodné zvážit provedení opatření ke zvýšení traťové rychlosti. (9)

Další problém představuje křížování vlaků v dopravně Vítkov. Podle současného GVD probíhá křížování běžně v dopravních Odry a Vítkov. V dopravně Odry jsou nejpoužívanější výhybky č. 1sv a 7sv, účastníci se vlakových cest na první a druhou dopravní kolej vybaveny samovratnými přestavníky s povoleným nedestruktivním rozřezem. Přestavování výhybek tedy probíhá vlivem jízdy vlaku a není potřeba s výhybkami nijak

ručně manipulovat. V dopravně Vítkov ale nejpoužívanější výhybky č. 1 a 4 na první a druhou dopravní kolej nejsou samovratné. Jedná se o výhybky s klasickými přestavníky zabezpečené odtlačnými zámky. Obsluhovány jsou ručně zaměstnancem dopravce řídícím posun. Na následujícím obrázku je zobrazena část dopravní Vítkov, zmiňované výhybky jsou zvýrazněny červeně.



Obrázek 15 Dopravna D3 Vítkov se zvýrazněním výhybek 1 a 4

Zdroj: (9), autor

Ruční přestavování výhybek významně prodlužuje čas potřebný pro křižování vlaků. Navíc zatěžuje zaměstnance dopravce, kteří musí výhybky přestavovat. Zaměstnanci dopravce tak prakticky přebírají část povinností (stavění vlakových cest) provozovatele dráhy SŽDC. Při křižování v této dopravně jsou upřednostněny vlaky ve směru ze Suchdola. Tyto vlaky zde mají pobyt pouze 1 minutu, vlaky z opačného směru zde mají pobyt 8 až 10 minut.

Před popisem samotného postupu při křižování je potřeba vysvětlit základní pojmy. "První vlak" je vlak, který má podle GVD nebo písemného rozkazu do dopravny D3 přijet dříve (jako první). "Druhý vlak" je vlak, který do dopravny D3 přijede později (jako druhý). Hranice dopravy jsou vyznačeny lichoběžníkovými tabulkami. Při křižování pravidelných vlaků musí mít druhý vlak v tabelárním jízdním řádu ve sloupci "Zvláštní opatření" značku lichoběžníkové tabulky. Tato značka nebo písemný rozkaz dirigujícího dispečera udává strojvedoucímu povinnost zastavit vlak před lichoběžníkovou tabulkou dopravny D3. Vlak, kterému není nařízeno zastavení (první vlak), může vjet do dopravny D3. Strojvedoucí druhého vlaku nemusí zastavit před lichoběžníkovou tabulkou, dává – li mu člen doprovodu vlaku prvního ruční speciální návěst "Souhlas k posunu". Tato návěst smí být druhému vlaku dána pouze v případě když (9):

- a) je rušící posun zastaven
- b) vjezdová kolej pro druhý vlak je volná
- c) výhybky a výkolejky jsou postaveny a zajištěny ve správné poloze

Jako první do dopravní D3 Vítkov pravidelně přijíždí vlak ze směru od Budišova. Tento vlak nemá povinnost před hranicí dopravní zastavit, takže vjíždí bez zastavení přes výhybku č. 4 na druhou kolej až k nástupišti. Výhybka č. 4 je v základní poloze v přímém směru na druhou kolej. Strojvedoucí mají v této dopravně ohlašovací povinnost, tzn. příjezd do dopravní musí rádiovým spojením nahlásit dirigujícímu dispečerovi.

Po příjezdu prvního vlaku se strojvedoucí rádiovým spojením ohlásí dirigujícímu dispečerovi a doprovod tohoto vlaku začne stavět vlakovou cestu pro druhý vlak. Po postavení a zajištění vjezdové vlakové cesty dá člen doprovodu prvního vlaku strojvedoucímu druhého vlaku návěst "souhlas k posunu" a tím mu povolí vjezd do dopravní. Další člen doprovodu prvního vlaku zatím postaví a zajistí odjezdovou cestu pro druhý vlak. Po příjezdu druhého vlaku do dopravní se strojvedoucí tohoto vlaku také ohlásí dirigujícímu dispečerovi. Po postavení a zajištění odjezdové vlakové cesty a se souhlasem dirigujícího dispečera může druhý vlak odjet z dopravní. Doprovod prvního vlaku poté postaví a zajistí odjezdovou cestu pro první vlak a po souhlasu dirigujícího dispečera může tento vlak odjet.

Celý proces je značně zdlouhavý a pro zaměstnance také fyzicky náročný. Výrazně se tímto jednomu z vlaků prodlužuje pobyt v dopravně. Tento problém by byl vyřešen, pokud by zmiňované výhybky č. 1 a 4 byly vybaveny samovratnými přestavníky. V dopravně Odry, vybavené samovratnými výhybkami, je doba pobytu vlaků při křížování pouze 2 minuty. (9)

V případě realizace navrhovaných řešení na trati 276 Suchdol — Budišov, především dosazení samovratných výhybek v dopravně D3 Vítkov a rekonstrukcí uvedených dvou nejkritičtějších úseků na trati, by bylo možné dosáhnout zkrácení jízdní doby přibližně o 10 až 15 minut. K dalšímu mírnému zkrácení jízdní doby by přispělo i nasazení zmiňovaných nových výkonných motorových vozů. Jízdní doba by se tak zkrátila ze současné 1 hodiny 12 minut na přibližně 1 hodinu. Tím by došlo také ke zvýšení cestovní rychlosti ze současných 32,5 km/h na 39 km/h. Výpočet nové hodnoty cestovní rychlosti je uveden v následujícím vztahu.

$$v = \frac{s}{t} = \frac{39000}{3600} = 10,83 \text{ m/s} = \mathbf{39 \text{ km/h}} \quad (3)$$

kde:

v	cestovní rychlost [m/s]
s	délka tratě [m]
t	jízdní doba včetně pobytu v zastávkách [s]

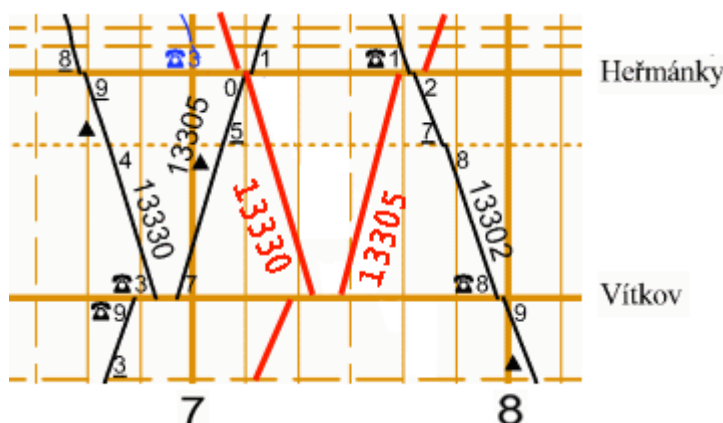
3.3 Přizpůsobení jízdních řádů

Tato podkapitola se zaměřuje na přizpůsobení jízdních řádů především pro dojíždění do školských zařízení ve Vítkově a v Odrách a dále na zajištění přestupních vazeb z regionální dopravy na dálkovou v Suchdole nad Odrou. Knižní jízdní řád 2012/2013 pro obě tratě je uveden v příloze C.

3.3.1 Trať Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou

Ve Vítkově se nachází 3 základní školy, gymnázium a střední škola. Současné řešení jízdních řádů není pro školáky a studenty dojíždějící do Vítkova příliš vhodné. Ze směru od Suchdola přijíždí vlak 13330 do Vítkova v 6:53, což je příliš brzo. Další vlak 13302 přijíždí v 7:58, což je naopak příliš pozdě. V opačném směru od Budišova přijíždí vlak 13305 do Vítkova v 6:49.

Řešením by bylo posunutí odjezdů vlaků 13330 a 13305 přibližně o 30 minut. V tomto případě by muselo být křižování vlaků 13305 a 13302 přesunuto z Odr do dopravní Heřmánky. Tato doprava je stejně jako doprava Odry vybavena samovratnými výhybkami, takže přesun křižování do této dopravní by nezpůsobil žádné prodloužení celkové jízdní doby. Na následujícím obrázku je zobrazen detail listu nákrešného jízdního řádu mezi 7 a 8 hodinou ranní v úseku Heřmánky — Vítkov. Černou barvou je znázorněn současný stav, červenou barvou jsou provedeny navrhované úpravy.

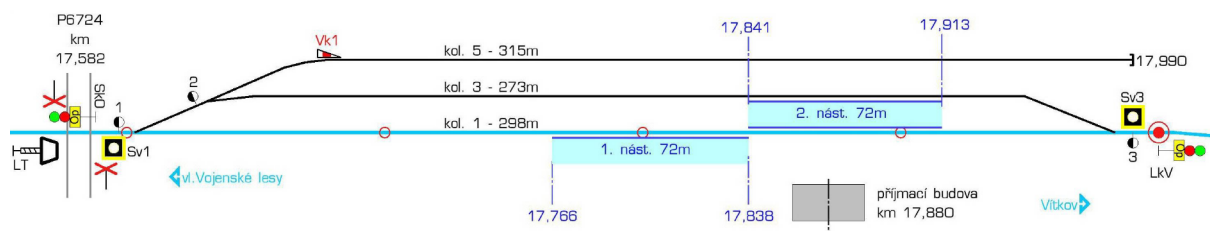


Obrázek 16 Detail nákrešného jízdního řádu tratě 276

Zdroj: (9), autor

Druhou variantou by bylo společně s vlaky 13330 a 13305 posunout o daný čas i odjezd vlaku 13302. V tomto případě by křižování vlaků 13305 a 13302 bylo zachováno v dopravně Odry. Následující vlak 13304 jede až 2 hodiny po vlaku 13302, takže pro posunutí vlaku 13302 je dostatečný prostor. Vlak 13302 však ve své původní časové poloze vhodně

zajišťuje dojíždění pro školáky a studenty ze směru od Suchdola do Oder, kam pravidelně přijíždí v 7:24. Lepší variantou by tedy bylo ponechat tento vlak v původní časové poloze a přesunout křižování tohoto vlaku s vlakem 13305 do dopravní Heřmánky.



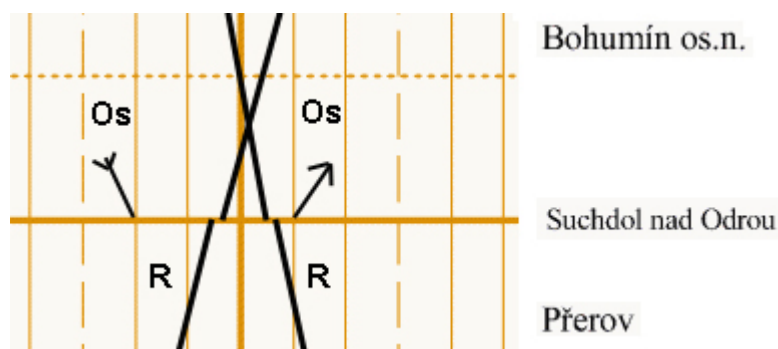
Obrázek 17 Plánek dopravní D3 Heřmánky

Zdroj:(9)

Na obrázku výše je znázorněna dopravní D3 Heřmánky ležící v km 17,880 mezi Odrami a Vítkovem. Dopravní je vybavena samovratnými výhybkami 1sv a 3sv umožňujícími bezproblémové křižování vlaků.

Dalším důležitým parametrem při přizpůsobování jízdních řádů je zajištění přestupních vazeb v Suchdole nad Odrou. Železniční stanice Suchdol nad Odrou je na hlavní trati č. 270 obsluhována všemi vlaky kategorie Os spojující Suchdol s Přerovem a Ostravou. Dále pak všemi "brněnskými rychlíky" čísel 730 až 747 (Brno hl.n. — Bohumín a zpět) s intervalem 2 hodiny. V Suchdole zastavují také ranní a večerní expresy Ex 542 a 543 "Ostravan" a Ex 540 a 541 "Hutník" zajišťující mimo jiné přímé spojení ve směru Praha hl.n.

V současném GVD jsou přestupní vazby na "brněnské rychlíky" zajištěny. Regionální osobní vlaky ze směru od Budišova pravidelně přijíždí do Suchdola mezi 38 a 43 minutou. Vlaky opačného směru ze Suchdola pravidelně odjíždí v 10 minutu. Rychlíky ve směru od Bohumína pravidelně přijíždí vždy v 5 minutu, ze směru od Brna vždy v 57 minutu.



Obrázek 18 Přestupní vazba Os – R

Zdroj: autor

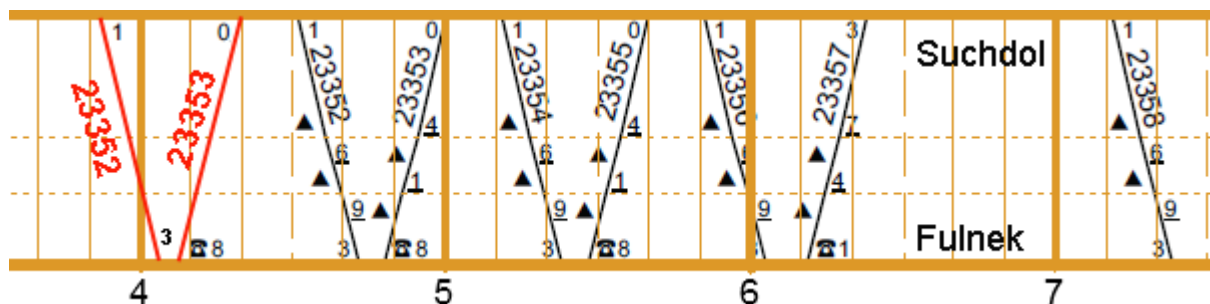
Přestup na Ex 542 ve směru Praha hl.n. s pravidelným odjezdem ze Suchdola ve 4:27 zajišťuje OS 13301, který do Suchdola přijíždí ve 4:20. Na následující Ex 540 s pravidelným

odjezdem v 6:27 však již přestup zajištěn není. Osobní vlak 13331 přijíždí do Suchdola až v 6:38. Zde je tedy navrženo posunout vlak 13303 o 40 minut tak, že do Suchdola bude přijíždět v 6:18. Toto opatření by si vynutilo křižování vlaků 13303 a 13300 v dopravně Heřmánky, což ale nepředstavuje žádný problém. Expres 540 by tak mohli využít např. cestující dojíždějící do Olomouce za prací nebo studenti.

Dále by bylo vhodné zvážit dřívější odjezd posledního vlaku 13316 ve směru Budišov s pravidelným odjezdem ze Suchdola ve 23:41. Tento vlak sice tvoří přípoj z Ex 543 s pravidelným příjezdem do Suchdola ve 23:36, ale z dřívějšího Ex 541 s příjezdem ve 21:36 žádný přípoj zajištěn není. Předposlední vlak 13314 ve směru Budišov odjíždí ze Suchdola již v 19:10. V návrhu změn je vlak 13316 posunut tak, že ze Suchdola odjíždí ve 21:45 a tvoří tak přípoj z Ex 541. Nákrešné a knižní jízdní řády navrhovaných změn jsou uvedeny v přílohách D a E. Obrázky navrhovaných motorových vozů 840 jsou uvedeny v poslední příloze G.

3.3.2 Trať Suchdol nad Odrou — Fulnek

V případě této tratě se jedná především o zajištění přestupních vazeb na dálkovou dopravu v Suchdole. První ranní vlak 23353 přijíždí z Fulneku do Suchdolu v 5:00. Expres 542 ve směru Praha hl.n. však ze Suchdola odjíždí již ve 4:28. Zde je tedy navrženo posunout odjezd vlaků 23352 a 23353 o 40 minut dříve. Situace je znázorněna na následujícím obrázku, navrhované změny jsou provedeny červenou barvou.



Obrázek 19 Detail nákrešného jízdního řádu tratě 277

Zdroj: (9), autor

Přestup na následující Ex 540 s pravidelným odjezdem ze Suchdolu v 6:28 zajišťuje vlak 23357, který přijíždí v 6:23. Případní studenti nebo žáci dojíždějící ze Suchdola do Fulneku mohou využít vlak 23358 s pravidelným příjezdem do Fulneku v 7:23.

4 ZÁVĚR

Význam těchto dvou tratí je především v rozvozu a svozu cestujících do regionálního přestupního uzlu Suchdol nad Odrou. Tyto přepravy tvoří většinu z celkového přepravního výkonu, přeprava mezi jednotlivými zastávkami na tratích tvoří pouze menší část těchto výkonů. Na trati Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou je frekvence cestujících hlavně v úseku Suchdol — Vítkov, od Vítkova dále je už počet přepravených cestujících nižší. Trať je významná také pro turisty, kteří především v letních měsících tvoří početnou část cestujících. Turistického potenciálu oblasti, popisovaného v kapitole 2.4, by se dalo využít k dalšímu zvýšení počtu cestujících a zatraktivnění železniční dopravy, především na trati 276.

Silnou konkurenci železniční dopravě na těchto tratích tvoří doprava silniční, zejména silnice II/442, II/441 a I/57, které vedou téměř souběžně s těmito tratěmi a navíc jsou přímo napojeny na dálnici D 1 u obcí Mankovice a Hladké Životice. V tomto srovnání za současného stavu jasně vítězí silniční doprava, např. v relaci Budišov — Suchdol je jízdní doba automobilem asi 45 minut, vlakem 1 hodina a 12 minut. Maximální povolená rychlost na silnici je 90 km/h, na železnici je to jen 50 km/h. V těchto parametrech je zde v současnosti železniční doprava jen málo konkurence schopná.

Realizací navrhovaných řešení by bylo dosaženo zkrácení jízdní doby asi na jednu hodnu v obou směrech. Popisovaná výměna dvou výhybek v dopravně Vítkov nebo přizpůsobení jízdních řádu nejsou nijak finančně ani časově náročná opatření, mohou ale výrazně přispět ke zlepšení současného stavu. Na trati 277 Suchdol — Fulnek nejsou z hlediska infrastruktury nutné žádné změny. Navrhovanou úpravou jízdního řádu na této trati by byla zajištěna přestupní vazba na Ex 542 ve směru Olomouc, Česká Třebová a Praha.

U vlaků tvořených více vozy, zejména na trati 276, by se nasazením navrhovaných vozidel také snížil potřebný počet strojvedoucích. Motorové vozy řady 840 umožňují vícečlenné řízení, na každém vlaku by tedy byl jen jeden strojvedoucí. Za současného stavu musí být strojvedoucí na každém motorovém voze. Nasazením navrhovaných motorových vozů by také došlo k výraznému zvýšení kvality kultury cestování vlakem. Provozovaná vozidla jsou pro cestující jedním z důležitých parametrů při rozhodování, jaký druh dopravy zvolí. Na základě toho by se dalo očekávat další zvýšení atraktivity železniční dopravy a zvýšení počtu cestujících na řešených tratích.

SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) *Ročenka dopravy České republiky 2011* [online]. 2011 [cit. 2013-05-23]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/es/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2011.pdf
- (2) *Portál provozování dráhy* [online]. 2013 [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/portal/>
- (3) 105 LET ŽELEZNIČNÍ TRATI SUCHDOL n. O. – BUDIŠOV n. B. *Oderské vrchy* [online]. 1996 [cit. 2012-11-28]. Dostupné z: <http://www.oderske-vrchy.cz/clanek/o-zeleznici/105-let-zeleznici-trati-suchdol-n-o-budisov-n-b/1/>
- (4) Jak 120 let slavily dvě lokálky ze Suchdola nad Odrou. *Vlaky.net* [online]. 16.10.2011 [cit. 2013-02-02]. Dostupné z: <http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4195-Jak-120-let-slavily-dve-lokalky-ze-Suchdola-nad-Odrou/>
- (5) *Informační centrum Fulnek* [online]. 2012 [cit. 2013-02-02]. Dostupné z: <http://www.ic-fulnek.cz>
- (6) *Oživlý svět technických památek: RELIKTY NEDOKONČENÉ ŽELEZNIČNÍ TRATI NA ÚSEKU OPAVA – FULNEK* [online]. 21.6.2012 [cit. 2013-02-02]. Dostupné z: <http://www.kristanovice.cz/>
- (7) Výpravní budova železničního nádraží. *Suchdol nad Odrou* [online]. 2003 [cit. 2012-11-28]. Dostupné z: <http://www.suchdol-nad-odrou.cz>
- (8) Popis trati 276 Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budišovkou. *ŽelPage* [online]. 2012 [cit. 2012-11-28]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-276>
- (9) Interní materiály Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- (10) *Prováděcí nařízení k předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy SŽDC D3 pro trať Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou, SŽDC, s.o.*
- (11) *Wikimedia Commons* [online]. 2010 [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: <http://commons.wikimedia.org/>
- (12) *Staniční řád železniční stanice SUCHDOL nad ODROU, SŽDC, s.o.*
- (13) AK Signal Brno a.s. *Dispečerské pracoviště odbočných tratí* [online]. 2004 [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.aksignal.cz/zpravy-040610.html>
- (14) *Suchdol nad Odrou* [online]. 2012 [cit. 2013-03-17]. Dostupné z: <http://www.suchdol-nad-odrou.cz/index.php?lang=cs>
- (15) *Město Odry* [online]. 2012 [cit. 2013-03-17]. Dostupné z: <http://www.odry.cz/>

- (16) *HEIPark Tošovice* [online]. 2013 [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.heipark.cz/>
- (17) *Oficiální stránky Města Vítkov* [online]. 2013 [cit. 2013-03-17]. Dostupné z: <http://www.vitkov.info/>
- (18) *Oficiální stránky Budišov nad Budišovkou* [online]. 2013 [cit. 2013-03-17]. Dostupné z: <http://www.budisov.eu/>
- (19) Budišovské letnice mají bohatou historii. *Opavský a Hlučínský deník* [online]. 20.6.2012 [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: http://opavsky.denik.cz/kultura_region/kultura-pozvanka-budisovske-letnice20062012.html
- (20) *SKI areál Horní Guntramovice* [online]. 2012 [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.skiguntramovice.cz/>
- (21) *Oficiální stránky obce Kružberk* [online]. 8.4.2013 [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.kruzberk.cz/>
- (22) *Davidův mlýn - dovolená trochu jinak* [online]. 2013 [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.daviduvmlyn.cz/>
- (23) Zámek ve Fulneku se mění v perlu města - bude z něj luxusní hotel. *Kudy z nudy* [online]. 19.9.2011 [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktuality/Zamek-ve-Fulneku-se-meni-v-perlu-mesta---bude-z-ne.aspx>
- (24) *Diskuze K-report: Železnice* [online]. 2013 [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <http://www.k-report.net/diskuse/messages/28/28.html>
- (25) Vnější barevné řešení lokomotiv, jednotek a vozů osobní dopravy. In: *TNŽ 28 0070* [online]. 2010 [cit. 2013-05-07]. Dostupné z: <http://najbrt.ic.cz/prehled-info.php>
- (26) Motorové vozy řady 810. *Atlaslokomotiv* [online]. 2011 [cit. 2013-05-23]. Dostupné z: <http://www.atlaslokomotiv.net/loko-810.html>
- (27) ČD představily veřejnosti svůj první motorový vůz řady 840. *Vlaky.net* [online]. 25.6.2011 [cit. 2013-05-23]. Dostupné z: <http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4063-CD-predstavily-verejnosti-svuj-prvni-motorovy-vuz-rady-840/>
- (28) ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. třetí rozšířené. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2010. ISBN 978-80-86530-67-3.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Jízdní řád tratí Suchdol — Budišov a Suchdol — Fulnek z roku 1918

Příloha B: Jízdní řády z roku 1988

Příloha C: Jízdní řády 2012 / 2013

Příloha D: Knižní jízdní řád navrhovaných změn na trati 276

Příloha E: Nákrešný jízdní řád navrhovaných změn na trati 276

Příloha F: Plánek ŽST Suchdol nad Odrou

Příloha G: Motorový vůz řady 840 "RegioSpider"

PŘÍLOHY

Příloha A: Jízdní řád tratí Suchdol — Budišov a Suchdol — Fulnek z roku 1918

246. 247. 248. 249. Řed. stát. drah v Olomouci.

S 2-3			246. Suchdol-Budišov.			S 2-3		
3351	3357	3359				3352	3354	3356
6 05	2 30	9 35	k.	o.	•Suchdol X 230, 248, 257 & 316 . p.	5 24	12 10	8 20
8 20	2 45	9 50	5	o	•Mankovice (s.) ↑	5 25	11 56	8 16
6 42	3 04	10 05	11	o	•Odry ↑	5 26	11 41	8 01
6 56	3 18	10 20	18	o	•Jakubčovice (s.) ↑	4 46	11 18	7 49
7 05	3 27	10 32	18	o	Hermaničky (s.) ↑	4 28	11 08	7 34
7 23	3 51	10 56	21	o	•Klokočov Velký (s.) ↑	4 28	10 55	7 23
8 03	4 25	11 30	27	o	Vitkov & 309 ↑	4 12	10 38	7 08
8 18	4 40	11 45	30	o	•Černá (s.) ↑	3 53	10 15	6 48
8 32	4 54	11 58	34	o	•Svatoňovice (s.) ↑	3 41	10 02	6 34
8 47	5 09	12 14	40	o	•Budišov & 317 ↑	3 20	9 40	6 13

247. Studénka-Bilovec.			S 2-3		
km.	3253	3251	3273	3255	3256
7	•Studénka X 230, 248 & 316 . o	4 40	8 35	11 40	3 15
7	Albrechtice (s.) ↑	5 28	8 55	12 00	3 35
8	Bilovec & 308 p	5 05	9 00	12 05	3 40

247. Bilovec-Studénka.			S 2-3		
km.	3254	3252	3256	3256	3256
8	•Bilovec & 308 u	8 25	5 35	10 28	11 17
7	Albrechtice (s.) ↓	3 43	5 43	10 38	1 25
7	•Studénka X 230, 255 & 316 . p	4 02	6 00	10 55	1 42

① Ve všed. dny po ned. neb svát. ② Ve všed. dny před ned. neb svát.

248. Suchdol-Fulnek.			S 2-3		
km.	3451	3453	3450	3450	3450
8	•Suchdol X 250, 246, 257 & 316 . o	6 25	1 45	9 40	
5	Životice (s.) & 316 ↓	6 41	2 01	9 56	
7	Stachovice (s.) ↓	6 48	2 08	10 02	
10	•Fulnek p	6 56	2 16	10 11	

248. Fulnek-Suchdol.			S 2-3		
km.	3450	3452	3460	3460	3460
8	•Fulnek u	5 08	10 37	7 50	
5	•Stachovice (s.) ↑	5 17	10 46	7 59	
5	•Životice (s.) & 316 ↑	5 26	10 55	8 08	
10	•Suchdol 230, 246, 257 & 316 . p	5 39	11 08	8 21	

249. Opava-Benešov.			S 2-3		
	3553	3555	3552	3554	
	8 40	6 34	7 39	3 39	
	8 47	6 39	7 39	3 33	
	8 57	6 45	7 23	3 23	
	9 11	7 03	7 11	3 11	
	9 21	7 13	7 01	3 01	
	9 30	7 22	6 52	2 52	
	9 43	7 33	6 45	2 45	
	10 01	7 50	6 29	2 29	
	10 20	8 08	6 14	2 14	
	10 40	8 27	6 00	2 00	

③ Zatím nejzdí.

Čísła vedle poštovních & udávají připojení poštovní.

Zdroj: <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-276>

Příloha B: Knižní jízdní řády z roku 1988

276 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou a zpět													Všechny vlaky ☒ a 2. tř.				
km	SD OI	Číslo vlaku	23300	23302		23304	23306		23308	23310	23312		23314	23316		23318	23320
0	Suchdol nad Odrou	270, 277, 278	odl. 23.50	4.49	...	6.14	7.43	...	9.38	12.52	14.10	...	16.00	17.33	...	19.43	22.10
5	Mankovice B		23.55	4.55	...	6.21	7.49	...	9.45	12.58	14.15	...	16.06	17.39	...	19.49	22.16
10	Odry		0.04	5.03	...	6.32	7.58	...	9.54	13.06	14.25	...	16.17	17.48	...	20.02	22.38
15	Jakubčovice nad Odrou		0.11	5.10	...	6.39	8.05	...	10.01	13.13	přij.	...	16.24	17.55	...	20.09	22.45
18	Heřmánky		0.18	5.17	...	6.46	8.12	...	10.08	13.30	...	...	16.31	18.02	...	20.16	23.00
21	Klakočov B				...	6.52	8.18	...	10.14	13.36	...	...	16.37		...	20.22	23.06
27	Vitkov		0.36	5.35	...	7.03	8.32	...	10.28	13.50	...	...	16.51	18.20	...	20.36	23.20
30	Černá ve Slezsku B		0.43	5.42	...	přij.	8.39	...	10.35	13.57	...	...	16.58	18.27	...	20.43	23.27
34	Svatoňovice B		0.51	5.50	...	...	8.48	...	10.44	14.06	...	...	17.07	18.36	...	20.52	23.36
39	Budišov nad Budišovkou		0.59	5.58	...	...	8.57	...	10.53	14.15	...	...	17.16	18.45	...	21.01	23.45

km	SD OI	Číslo vlaku	23301	23303		23305	23307		23309	23311		23313	23315		23317	23319	
0	Budišov nad Budišovkou		sdj. 2.54	4.24	...	6.54	10.58	...	12.06	...	...	14.34	15.39	17.50	...	19.05	22.17
5	Svatoňovice B		3.06	4.36	...	7.05	11.10	...	12.18	...	...	14.45	15.50	18.02	...	19.17	22.29
9	Černá ve Slezsku B		3.12	4.42	...	7.12	11.16	...	12.24	...	...	14.51	15.56	18.08	...	19.23	22.35
12	Vitkov		3.19	4.53	...	7.23	11.23	...	12.31	...	...	14.58	15.03	18.22	...	19.30	22.42
18	Klakočov B			5.02	...	7.32	11.32	...	12.40	...	...	15.07	15.12	18.31	...	19.39	22.51
21	Heřmánky		3.34	5.20	...	7.39	11.39	...	12.47	...	...	15.14	15.19	18.38	...	19.46	22.58
24	Jakubčovice nad Odrou		3.40	5.26	...	7.45	11.45	...	12.53	...	...	15.20	15.25	18.43	...	19.52	23.03
29	Odry		3.49	5.34	...	8.00	11.53	...	13.08	14.34	...	15.28	15.33	18.52	...	20.00	23.12
34	Mankovice B		3.55	5.40	...	8.06	11.59	...	13.15	14.41	...	15.35	15.39	18.58	...	20.06	23.18
39	Suchdol nad Odrou	270, 277, 278	sdj. 4.02	5.47	...	8.13	12.06	...	13.22	14.48	...	15.42	15.46	19.05	...	20.13	23.25

277 Suchdol nad Odrou – Fulnek a zpět													Všechny vlaky ☒ a 2. tř.				
km	SD OI	Číslo vlaku	23352	23354		23356	23358		23360	23362		23364	23366		23368	23370	23372
0	Suchdol nad Odrou	270, 276, 278	odl. 4.58	6.10	...	8.39	9.36	...	12.30	13.49	...	15.59	17.37	...	19.31	21.01	23.50
5	Hladké Zvitavice místní nadrž. B		5.06	6.17	...	8.45	9.43	...	12.37	13.57	...	16.07	17.45	...	19.38	21.08	23.57
7	Stachovice B		5.10	6.21	...	8.48	9.46	...	12.40	14.01	...	16.11	17.49	...	19.41	21.11	24.00
10	Fulnek		sdj. 5.15	6.26	...	8.53	9.51	...	12.45	14.06	...	16.16	17.54	...	19.46	21.16	24.05

km	SD OI	Číslo vlaku	23351	23353		23355	23357		23359		23361	23363		23365	23367	23369	23371	
0	Fulnek		sdj. 3.49	5.22	...	6.31	9.03	...	11.50	...	13.20	14.18	14.31	...	16.39	18.47	19.58	23.10
3	Stachovice B		3.53	5.26	...	6.35	9.07	...	11.54	...	13.24	14.22	14.35	...	16.43	18.51	20.02	23.14
5	Hladké Zvitavice místní nadrž. B		3.57	5.31	...	6.40	9.11	...	11.58	...	13.28	14.27	14.40	...	16.48	18.56	20.06	23.18
10	Suchdol nad Odrou	270, 276, 278	sdj. 4.04	5.38	...	6.47	9.18	...	12.05	...	13.35	14.34	14.47	...	16.55	19.03	20.13	23.25

Zdroj: <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-276>

276. 277

588

Příloha C: Knižní jízdní řády 2012 / 2013



JÍZDNÍ ŘÁD 2012 – 2013

276 Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budišovkou a zpět

⇌ ODIS

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	13300	13330	13302	13304	13332	13308	13340	13310	13312	13314	13316
0	Suchdol nad Odrou 86 ⇌79,87	19 ● 5 10	11 ● 6 10	7 10	9 10	11 10	13 10	19 ●14 10	15 10	10	10	48 23 41
5	Mankovice 8 ⇌80,87	5 16	11 × 6 16	7 17	9 17	11 17	13 17	×14 17	15 17	17 19	×19 17	×23 47
10	Odry ⇌80	5 24	19 6 26	7 27	9 25	11 25	13 25	19 14 24	15 25	17 27	19 25	23 54
13	Odry-Loučky 8 ⇌80	5 27	× 6 29	7 30	9 28	11 28	13 28		15 28	17 30	×19 28	×23 58
15	Jakubčovice nad Odrou 8 ⇌80,82	5 31	× 6 33	7 34	9 32	11 32	13 32		15 32	17 34	×19 32	× 0 01
18	Heřmánky 8 ⇌82	5 37	6 39	7 42	9 39	11 39	13 39		15 39	17 41	19 39	0 07
21	Klokočov 8 ⇌82,85		× 6 44	7 48	9 45	11 45	13 45		15 45	17 47	×19 45	
27	Vítkov ⇌85,98	5 58	19 6 53	7 59	9 56	11 55	13 56		15 56	17 58	19 56	0 21
30	Černá ve Slezsku 8 ⇌98	× 6 04		8 05	10 02		14 02		16 02	18 04	×20 02	× 0 26
34	Svatoňovice 8 ⇌98,99	6 10		8 11	10 08		14 08		16 08	18 10	20 08	0 32
39	Budišov nad Budišovkou 8 ⇌99	19 6 19		8 21	10 18		14 18		16 18	18 20	20 18	48 0 41

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	13301	13303	13331	13305	13307	13309	13333	13335	13315	13317	13319
0	Budišov nad Budišovkou 8 ⇌99	27 3 18	11 4 31	19 6 29	9 29	11 29				15 29	17 29	19 29
5	Svatoňovice 8 ⇌98,99	3 27	4 41	6 38	9 39	11 39				15 39	17 39	19 39
9	Černá ve Slezsku 8 ⇌98	× 3 32	× 4 47	× 6 43	9 45	11 45				15 45	17 45	19 45
12	Vítkov ⇌85,98	3 39	4 53	19 5 56	6 57	9 59	19 12 54	25 13 59		15 59	18 00	19 58
18	Klokočov 8 ⇌82,85			7 05	10 07	12 07	× 13 02	25 14 07		16 07	18 08	20 06
21	Heřmánky 8 ⇌82	3 52	5 07	6 09	7 11	10 13	12 13	13 08	14 13	16 13	18 14	20 12
24	Jakubčovice nad Odrou 8 ⇌80,82	× 3 59	× 5 15	× 6 17	7 18	10 21	12 21	13 16	14 21	16 21	18 22	20 20
26	Odry-Loučky 8 ⇌80	× 4 02	× 5 18	19 × 6 20	7 21	10 24	12 24	13 19	25 14 24	16 24	18 25	20 23
29	Odry ⇌80	4 07	5 28	11 6 25	7 26	10 29	12 29	13 26	40 14 29	16 29	18 30	20 28
34	Mankovice 8 ⇌80,87	× 4 13	× 5 34	× 6 31	7 33	10 36	12 36	13 32	×14 36	16 36	18 36	20 34
39	Suchdol nad Odrou 86 ⇌79,87	27 4 20	5 41	11 6 38	19 7 40	10 43	12 43	× 13 39	40 14 43	16 43	18 43	20 41

10 nejede 24., 31.XII. **25** jede v **6** a † **48** nejede v **6**/**7** a 23./24. – 25./26.XII., **1** v **6** a †
11 nejede 25.XII., 1.1. **27** jede v **6** a 1., 8.V., 5.VII., nejede 6.VII. 31.XII./1.I., 31.III./1.IV., 5./6.VII., 27./28.X.
19 jede v **6** nejede 27. – 31.XII. **40** nejede 27., 28., 31.XII. **86** 270,277,278

277 Suchdol nad Odrou - Fulnek a zpět

⇌ ODIS

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	23352	23354	23356	23358	23360	23362	23364	23366	23368	23370	23372	23374
0	Suchdol nad Odrou 86 ⇌79,87	19 ○ 4 31	19 ○ 5 11	27 ● 5 51	7 11	9 11	11 11	13 11	19 ●14 11	●15 11	19 ●16 21	17 13	19 11
5	Hladké Životice místní n 8 ⇌81,86,87	× 4 36	× 5 16	× 5 56	× 7 16	× 9 16	×11 16	×13 16	×14 16	×15 16	×16 26	×17 18	×19 16
7	Stachovice 8 ⇌81	× 4 39	× 5 19	× 5 59	× 7 19	× 9 19	×11 19	×13 19	×14 19	×15 19	×16 29	×17 21	×19 19
10	Fulnek 8 ⇌81	4 43	19 5 23	27 6 03	7 23	9 23	11 23	13 23	19 14 23	15 23	19 16 33	17 25	19 23
0	Fulnek 8 ⇌81	19 4 48	19 5 28	27 6 11	8 30	10 30		12 30	19 13 30	14 30	19 15 28	16 40	18 30
3	Stachovice 8 ⇌81	× 4 51	× 5 31	× 6 14	× 8 33	×10 33		×12 33	×13 33	×14 33	×15 31	×16 43	×18 33
5	Hladké Životice místní n 8 ⇌81,86,87	× 4 54	× 5 34	× 6 17	× 8 36	×10 36		×12 36	×13 36	×14 36	×15 34	×16 46	×18 36
10	Suchdol nad Odrou 86 ⇌79,87	19 5 00	19 5 40	27 6 23	8 42	10 42		12 42	19 13 42	14 42	19 15 40	16 52	18 42

10 nejede 24., 31.XII. **19** jede v **6** nejede 27. – 31.XII. **27** jede v **6** a 1., 8.V., 5.VII., nejede 6.VII. **86** 270,276,278

Zdroj: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/knizni-jizdni-rady.html>

Příloha D: Knižní jízdní řád navrhovaných změn na trati 276

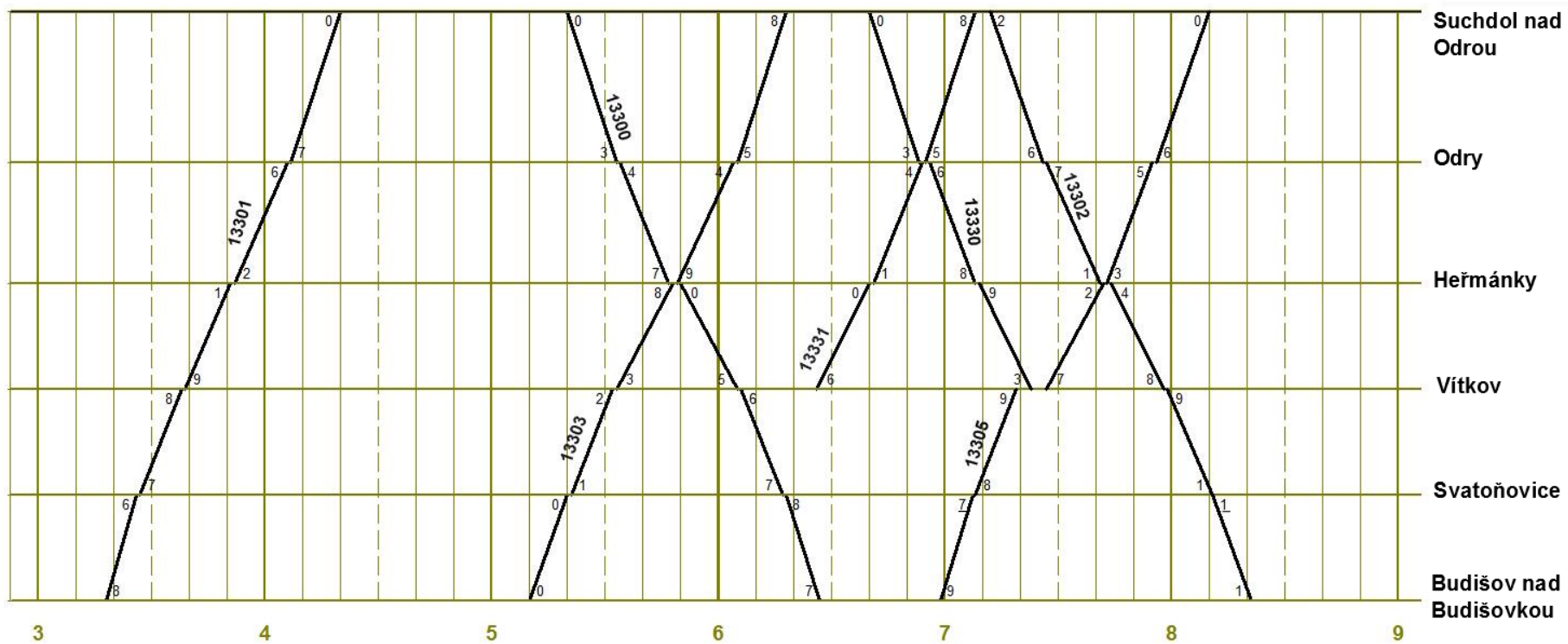
276 Suchdol nad Odrou — Budišov nad Budišovkou a zpět

km	SŽDC, s.o. / ČD, a.s. Vlak	13300	13330	13302	13304	13332	13308	13340	13310	13312	13314	13316
0	Suchdol nad Odrou	5 20	6 40	7 12	9 10	11 10	13 10	● 14 10	15 10	17 13	19 10	21 45
5	Mankovice	5 26	x 6 46	7 19	9 17	11 17	13 17	x 14 17	15 17	17 19	x 19 17	x 21 51
10	Odry	5 34	6 56	7 26	9 25	11 25	13 25	14 24	15 25	17 27	19 25	21 58
13	Odry – Loučky	5 37	x 6 59	7 30	9 28	11 28	13 28		15 28	17 30	x 19 28	x 22 02
15	Jakubčovice nad Odrou	5 41	x 7 03	7 34	9 32	11 32	13 32		15 32	17 34	x 19 32	x 22 05
18	Heřmánky	5 50	7 09	7 44	9 39	11 39	13 39		15 39	17 41	19 39	22 11
21	Klokočov	x 5 55	x 7 14	7 48	9 45	11 45	13 45		15 45	17 47	x 19 45	|
27	Vítkov	6 06	7 23	7 59	9 56	11 55	13 56		15 56	17 58	19 56	22 25
30	Černná ve Slezsku	x 6 14		8 05	10 02		14 02		16 02	18 04	x 20 02	x 22 30
34	Svatoňovice	6 18		8 11	10 08		14 08		16 08	18 10	20 08	22 36
39	Budišov nad Budišovkou	6 27		8 21	10 18		14 18		16 18	18 20	20 18	22 45

km	SŽDC, s.o. / ČD, a.s. Vlak	13301	13303	13331	13305	13307	13309	13333	13335	13315	13317	13319
0	Budišov nad Budišovkou	3 18	5 10		6 59	9 29	11 29			15 29	17 29	19 29
5	Svatoňovice	3 27	5 21		7 08	9 39	11 39			15 39	17 39	19 39
9	Černná ve Slezsku	x 3 32	x 5 26		x 7 13	9 45	11 45			15 45	17 45	19 45
12	Vítkov	3 39	5 33	6 26	7 27	9 59	11 59	12 54	13 59	15 59	18 00	19 58
18	Klokočov	|	x 5 40	|	7 35	10 07	12 07	13 02	14 07	16 07	18 08	20 06
21	Heřmánky	3 52	5 49	6 41	7 43	10 13	12 13	13 08	14 13	16 13	18 14	20 12
24	Jakubčovice nad Odrou	x 3 59	x 5 56	x 6 48	7 50	10 21	12 21	13 16	14 21	16 21	18 22	20 20
26	Odry – Loučky	x 4 02	x 5 59	x 6 51	7 53	10 24	12 24	13 19	14 24	16 24	18 25	20 23
29	Odry	4 07	6 05	6 55	7 56	10 29	12 29	13 26	14 29	16 29	18 30	20 28
34	Mankovice	x 4 13	x 6 11	7 01	8 02	10 36	13 36	13 32	x 14 35	16 36	18 36	20 34
39	Suchdol nad Odrou	4 20	6 18	7 08	8 10	10 43	12 43	13 39	14 43	16 43	18 43	20 41

Zdroj: autor

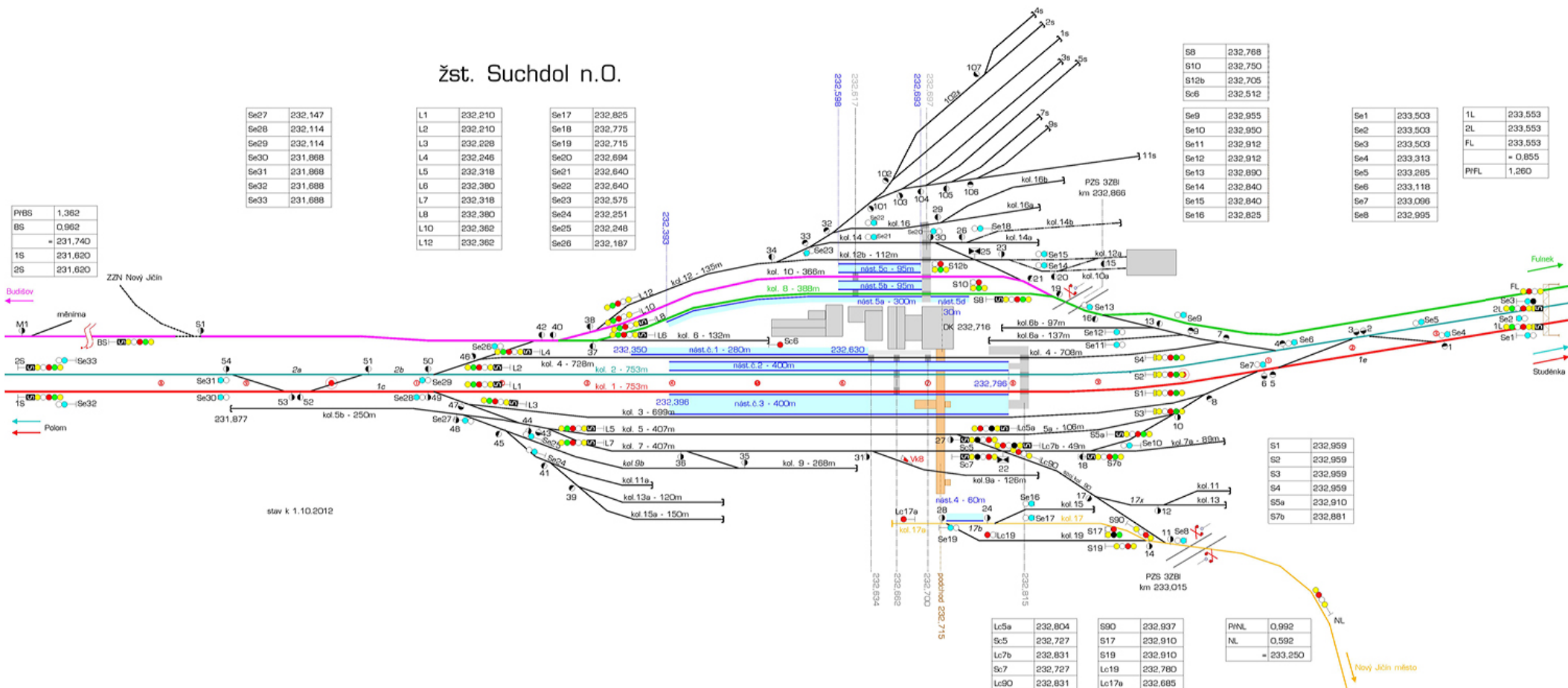
Příloha E: Nákrešný jízdní řád navrhovaných změn na trati 276



Zdroj: autor

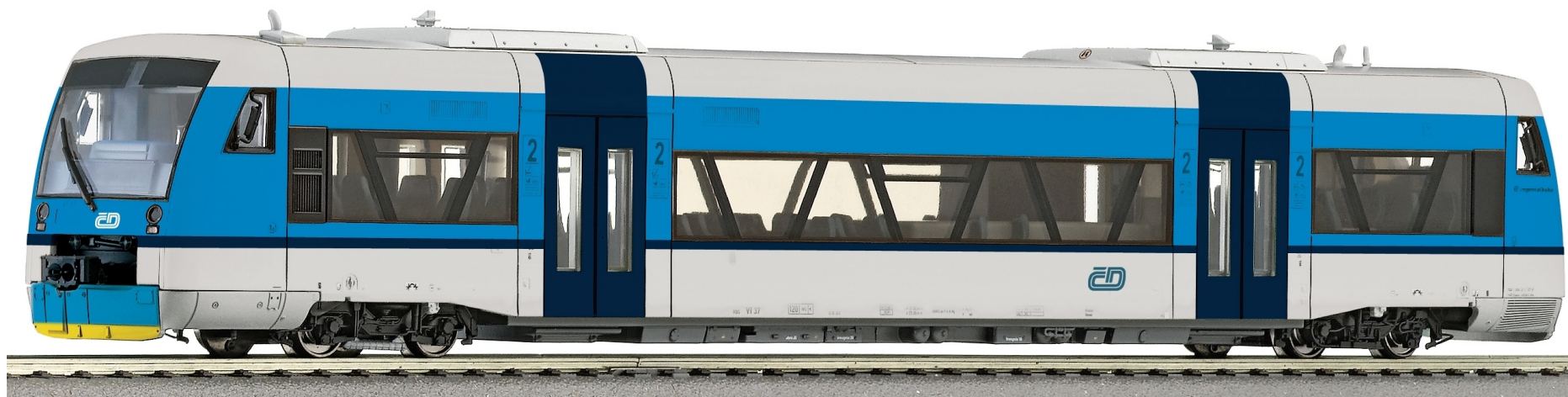
Příloha F: Plánek ŽST Suchdol nad Odrou

žst. Suchdol n.O.

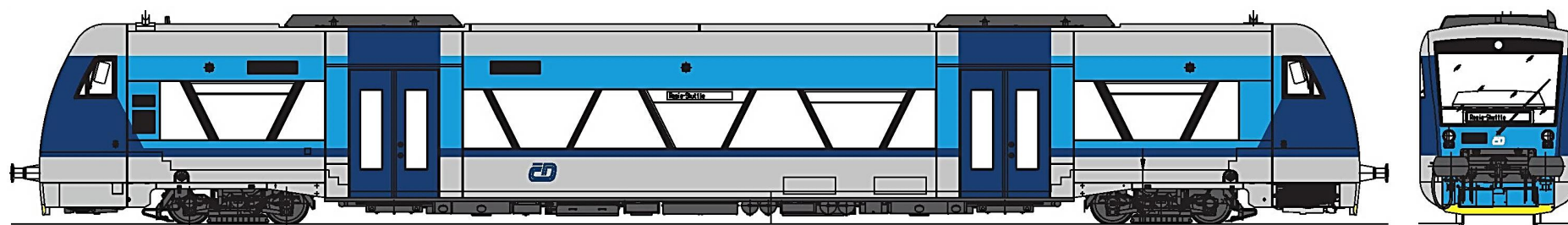


Zdroj: interní materiály SŽDC, s.o.

Příloha G: Motorový vůz řady 840 "RegioSpider"



Zdroj: TNŽ 28 0070, Vnější barevné řešení lokomotiv, jednotek a vozů osobní dopravy



Zdroj: TNŽ 28 0070, Vnější barevné řešení lokomotiv, jednotek a vozů osobní dopravy