

UNIVERZITA PARDUBICE  
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2022

Josef Plášek

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Přestupní vazby po elektrizaci trati 341

Bakalářská práce

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2021/2022

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Josef Plášek**  
Osobní číslo: **D19173**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**  
Téma práce: **Přestupní vazby po elektrizaci trati 341**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

## Zásady pro vypracování

Úvod  
1. Analýza současného stavu  
2. Návrh variant přestupních vazeb  
3. Výběr výsledné varianty  
Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **30-40**  
Rozsah grafických prací: **3-4**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. 3. upravené vydání. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2021. 434 s. ISBN 978-80-7560-361-6.  
*Správa železnic* [online]. Správa železnic, 2021 [cit. 2021-10-03]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz>  
ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2020. 282 s. ISBN 978-80-7560-309-8

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2022**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **13. května 2022**

L.S.

---

**doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.**  
děkan

---

**doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.**  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2022

Prohlašuji:

Práci s názvem Přestupní vazby po elektrizaci trati 341 jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 1. 5. 2022

Josef Plášek v. r.

Tímto bych rád poděkoval svému vedoucímu bakalářské práce doc. Ing. Pavlu Drdlovi, Ph.D. za cenné rady ohledně struktury a obsahu této práce. Také bych rád poděkoval Ing. Františku Brachtlovi a zaměstnancům společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. za konzultace a poskytnutí informací.

## **ANOTACE**

V rámci bakalářské práce je nejprve analyzován současný stav železniční infrastruktury, aktuální provoz a přestupní vazby. Dále je přiblížen plánovaný rozsah modernizace trati. V rámci závěrečné části práce jsou vytvořeny návrhy na úpravu přestupních vazeb po provedení modernizace trati. Tyto návrhy jsou porovnány mezi sebou a také se současným stavem.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

autobus, přestupní vazby, veřejná doprava, vlak, železniční trať

## **TITLE**

Transfers after electrification of the railway line No. 341

## **ANNOTATION**

The bachelor thesis first analyses the current railway infrastructure, traffic, and transfers. The thesis also presents the planned modernisation. The final part of the thesis includes proposals for the modification of the transfers after the modernisation of the railway line. The proposals are compared with each other and with the current situation.

## **KEYWORDS**

bus, transfers, public transport, train, railway line

# OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ.....	9
SEZNAM TABULEK .....	10
SEZNAM ZKRATEK .....	11
ÚVOD.....	12
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU.....	13
1.1 Historie trati .....	13
1.2 Aktuální význam trati.....	15
1.3 Parametry trati.....	15
1.4 Stanice a zastávky .....	16
1.5 Provoz na trati .....	16
1.6 Převážní proudy.....	19
1.7 Přestupní vazby .....	21
1.7.1 Staré Město u UH .....	22
1.7.2 Uherské Hradiště.....	23
1.7.3 Kunovice .....	23
1.7.4 Uherský Brod.....	24
1.7.5 Újezdec u Luhačovic.....	25
1.7.6 Luhačovice.....	26
1.7.7 Nezdenice.....	26
1.7.8 Bojkovice.....	27
1.7.9 Slavičín.....	28
1.7.10 Bylnice .....	29
1.7.11 Vlárský průsmyk.....	29
1.8 Shrnutí analýzy.....	29



2	PLÁNOVANÁ MODERNIZACE TRATI.....	31
2.1	Rozsah modernizace.....	31
2.2	Elektrizace trati .....	31
2.3	Zvýšení rychlosti.....	32
2.4	Zvýšení bezpečnosti a kapacity dráhy.....	32
2.5	Zvýšení komfortu .....	33
2.6	Shrnutí plánované modernizace .....	33
3	NÁVRHOVÁ ČÁST .....	34
3.1	Varianta 1 (Kunovice).....	37
3.2	Varianta 2 (Staré Město) .....	40
3.3	Varianta A (Slavičín „základ“) .....	41
3.4	Varianta B (Slavičín „rozšířený“) .....	44
4	POROVNÁNÍ NÁVRHOVÝCH VARIANT .....	46
4.1	Varianta 1A (Kunovice + Slavičín „základ“).....	46
4.2	Varianta 1B (Kunovice + Slavičín „rozšířený“) .....	47
4.3	Varianta 2A (Staré Město + Slavičín „základ“).....	48
4.4	Varianta 2B (Staré Město + Slavičín „rozšířený“).....	49
4.5	Výběr výsledné varianty .....	50
	ZÁVĚR .....	52
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....	53
	SEZNAM PŘÍLOH.....	56

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Trať 341 vyznačená na mapě .....	13
Obrázek 2 První vlak jedoucí přes Bojkovice .....	14
Obrázek 3 Setkání osobních vlaků Arriva a ZSSK v žst. Vlárský průsmyk .....	17
Obrázek 4 Schéma linkového vedení na železnici v IDZK .....	18
Obrázek 5 Autobusová stanoviště před stanicí Staré Město u UH .....	22
Obrázek 6 Přednádražní prostor v Kunovicích .....	24
Obrázek 7 Dopravní terminál v Uherském Brodě .....	25
Obrázek 8 Autobusové stanoviště v Luhačovicích .....	26
Obrázek 9 Zastávka Bojkovice, žel.st. ....	27
Obrázek 10 Nevyhovující stav zastávky Slavičín, žel.st. ....	28
Obrázek 11 Železniční doprava (8–15 h) podle Plánu dopravní obslužnosti ZK .....	36
Obrázek 12 Linkové vedení na Uherskohradištsku (varianta 1) .....	38
Obrázek 13 Linkové vedení na Uherskohradištsku (varianta 2) .....	40
Obrázek 14 Linkové vedení ve Slavičíně (varianta A) .....	42
Obrázek 15 Linkové vedení ve Slavičíně (varianta B) .....	45

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Počty cestujících z jednotlivých stanic a zastávek v tarifu IDZK (září 2021).....	20
Tabulka 2 Přibližné časy ve stanicích v úseku Staré Město u UH – Bylnice .....	35
Tabulka 3 Přibližné časy ve stanicích v úseku Bylnice – Staré Město u UH.....	35
Tabulka 4 Přibližné časy ve stanicích v úseku Uherský Brod – Luhačovice .....	36
Tabulka 5 Přibližné časy ve stanicích v úseku Luhačovice – Uherský Brod .....	36
Tabulka 6 Časové polohy linek v Kunovice,,žel.st. (směr Uherské Hradiště) .....	39
Tabulka 7 Časové polohy linek v Kunovice,,žel.st. (směr z Uherského Hradiště) .....	39
Tabulka 8 Časové polohy linek v Staré Město,,žel.st. (směr z Uherského Hradiště).....	41
Tabulka 9 Časové polohy linek v Staré Město,,žel.st. (směr Uherské Hradiště).....	41
Tabulka 10 Časové polohy linek v Slavičín,,žel.st. (směr centrum) .....	43
Tabulka 11 Časové polohy linek v Slavičín,,žel.st. (směr z centra) .....	44
Tabulka 12 Dopravní výkon linek Varianta 1A.....	47
Tabulka 13 Dopravní výkon linek Varianta 1B.....	48
Tabulka 14 Dopravní výkon linek Varianta 2A.....	49
Tabulka 15 Dopravní výkon linek Varianta 2B.....	50
Tabulka 16 Porovnání návrhových variant podle dopravního výkonu.....	50

## **SEZNAM ZKRATEK**

CDP – Centrální dispečerské pracoviště

ETCS – European Train Control System

IDS – Integrovaný dopravní systém

IDS JMK – Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

IDZK – Integrovaná doprava Zlínského kraje

MHD – Městská hromadná doprava

P+R – Park and Ride

Staré Město u UH – Staré Město u Uherského Hradiště

SJT – Systém jednotného tarifu

TEN-T – Trans-European Transport Networks

ZK – Zlínský kraj

žst – Železniční stanice

## ÚVOD

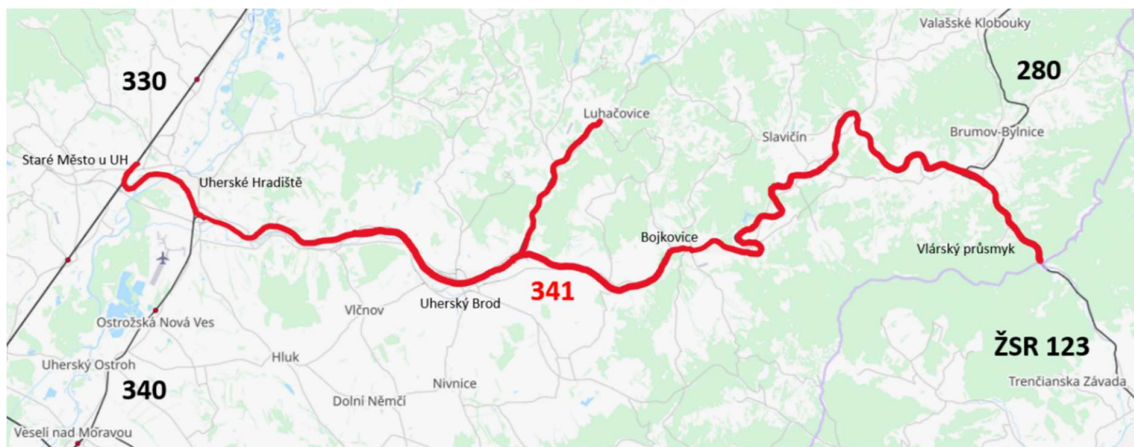
Bakalářská práce se bude zabývat nejprve analýzou současného stavu tratě 341, která se nachází ve Zlínském kraji. Práce přiblíží historický a aktuální význam trati, dále zhodnotí aktuální parametry trati, současný provoz a s ním spojené přestupní vazby ve veřejné osobní dopravě. Práce dále představí plány na modernizaci trati, přiblíží její rozsah a plánované technologie.

Na závěr budou vytvořeny návrhy, které budou řešit úpravu přestupních vazeb ve vybraných železničních stanicích a dopravních terminálech, které se poblíž nich nachází. Jednotlivé návrhové varianty budou porovnány mezi sebou a také se současným stavem.

**Cílem bakalářské práce je analyzovat provoz na trati 341 a vytvořit návrhy, které zlepší přestupní vazby ve veřejné osobní dopravě v okolí trati 341 po její plánované modernizaci.**

# 1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Železniční trať 341 je regionální dráha, která se nachází v jihovýchodní části Zlínského kraje. (1) Jedná se o mezinárodní trať s hraničním přechodem ve stanici Vlárský průsmyk, kde navazuje na slovenskou železniční síť. Někdy je také přezdívána jako Vlárská dráha podle řeky Vlavy, jejímž údolím trať prochází. (2) Trať 341 vede ze Starého Města u Uherského Hradiště (dále Staré Město u UH) přes Uherské Hradiště, Uherský Brod, Újezdec u Luhačovic, Bojkovice, Slavičín a Bylnici do stanice Vlárský průsmyk. (3) K trati 341 je přičleněna i odbočná trať Újezdec u Luhačovic – Luhačovice, která byla dříve vedena pod samostatným číselným označením 346.



Zdroj: (1), upraveno autorem

Obrázek 1 Trať 341 vyznačená na mapě

Trať 341 odbočuje ve Starém Městě u UH z trati 330, která spojuje Přerov s Břeclaví. Tato trať je součástí II. tranzitního železničního koridoru, který má mezinárodní význam. V Uherském Hradišti končí trať 340 vedoucí z Brna. Ve stanici Bylnice se k trati 341 připojuje trať 280, která vede z Horní Lidče. (4) V obrázku 1 je v mapě červeně zvýrazněna trať 341. Dále jsou zde očíslované také tratě, které na trať 341 navazují.

## 1.1 Historie trati

Vlárská dráha byla postavena v letech 1883–1888 mezi Brnem a Trenčianskou Teplou. Na obrázku 2 je zachycen začátek provozu na této trati. Byla budována jako součást Českomoravské transverzálky a jednalo se tak o poměrně důležitou trať. Měla mít původně velkorysejší parametry, ale z důvodu úspor byla část trati stavěná podle zásad pro místní dráhy. (5) Dnes je rozdělena na tratě 340 a 341 v České republice a na trať 123 na Slovensku. (2)

Do 90. let 20. století byly provozovány mezinárodní rychlíky Brno – Trenčianská Teplá a jejich jízdní doba trvala přibližně 3,5 hodiny. Rozdělení republiky a rozšíření autobusové dopravy na Slovensko zapříčinily ukončení těchto rychlíků a útlum provozu na celé trati. (6)

„Pozůstatek“ po rychlících je dodnes viditelný v podobě linky R56, která jezdí z Brna do Bojkovic a Starého Města u UH. Jeden spěšný vlak byl zachován v celém českém úseku Vlárské dráhy. Tento vlak nese jméno Javořina a je vypravován pouze v neděli. V dnešní době na Slovensko není zaveden žádný přímý spoj a je možné přes hranice přejet pouze s přestupem ve stanici Vlárský průsmyk. (3)



Zdroj: (2)

Obrázek 2 První vlak jedoucí přes Bojkovice

Přeshraniční spojení bylo dočasně obnoveno v letech 2016-2019, kdy přes Vlárský průsmyk provozovala vlaky společnost Arriva vlaky. (7) Jednalo se o spojení nejprve Prahy s Trenčínem a později byly expresy prodlouženy až do Nitry. V závěru provozu se jednalo až o 2 páry spojů každý den. (8) Kvůli rozšíření svých aktivit se však u této společnosti projevil nedostatek motorových jednotek, a proto dočasně provoz komerční linky pozastavila. (9) Provoz této linky nicméně dodnes nebyl obnoven. (3)

Od prosince roku 2019 provozuje osobní železniční dopravu na této trati zejména již zmíněná společnost Arriva vlaky, která převzala provoz osobních vlaků po Českých drahách. Ty neuspěly v tržních konzultacích, vyhlášených objednatelům – Zlínským krajem. (10)

## 1.2 Aktuální význam trati

Oproti minulosti trať slouží zejména regionální osobní dopravě a podílí se na zajištění tzv. dopravní obslužnosti. Cílem této služby je zabezpečení dopravy především do škol, zaměstnání, zdravotnických zařízení nebo k orgánům veřejné moci a uspokojení rekreačních a společenských potřeb lidí, včetně dopravy zpět. Tato služba je poskytována po všechny dny v týdnu. (11)

V úseku Staré Město u UH – Pitín zastávka vede v údolí řeky Olšavy, která protéká větší částí okresu Uherské Hradiště. Trať proto tvoří přirozenou páteř veřejné dopravy pro dojíždění do Uherského Brodu a Uherského Hradiště z východních částí okresu. Tato města jsou důležitým cílem pro dojíždění lidí do zaměstnání, za vzděláním nebo do zdravotnických zařízení.

Za Pitínem trať přechází do okresu Zlín a počet přepravených osob zde klesá (lze pozorovat v tabulce 1). Hlavními důvody jsou větší vzdálenost stanic a zastávek od obcí a měst a nevhodné směřování trati vůči spádovým oblastem, kam lidé dojíždějí spíše autobusy veřejné linkové dopravy nebo individuální automobilovou dopravou. Také je zde provozováno méně spojů než v úseku Staré Město u UH – Bojkovice město.

Z toho vyplývá, že se jedná o velmi významnou železniční trať pro regionální osobní dopravu je a potřeba její potenciál dále rozvíjet – zajistit její lepší parametry a také zvýšit počty spojů a jejich pravidelnost.

## 1.3 Parametry trati

Trať 341 je neelektrizovaná jednokolejná trať s maximální traťovou rychlostí  $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . Jedná se o regionální dráhu, která je v úseku Kunovice – Vlárský průmysk dálkově řízena z Centrálního dispečerského pracoviště (dále CDP) v Přerově a je vybavená zabezpečovacím zařízením III. kategorie – automatickým hradlem. Z CDP Přerov je řízena také stanice Staré Město u UH, která se nachází na II. tranzitním železničním koridoru. Stanice Uherské Hradiště je vybavena zabezpečovacím zařízením II. kategorie – TEST B. (12) Na trati se nachází automatická hradla Popovice a Pitín a rozdělují tak dlouhé mezistaniční úseky na 2 prostorové oddíly. Trať není vybavena žádným vlakovým zabezpečovačem.

Celková stavební délka trati činí 80,62 km a maximální sklon trati dosahuje 16 ‰. Traťová třída zatížení je zařazena do kategorie C3, což znamená, že hmotnost na nápravu musí být maximálně 20 tun a hmotnost na jednotku délky musí činit maximálně  $7,2 \text{ t}\cdot\text{m}^{-1}$ .

Většina výše uvedených parametrů vychází z Prohlášení o dráze, které vydává Správa železnic. (4) Podrobnější parametry trati 341 jsou uvedeny v příloze A.



Hlavní předností trati je její moderní zabezpečovací zařízení a dálkové řízení z CDP, které je na regionálních tratích v dnešní době poměrně unikátní. Největšími aktuálními slabými stránkami jsou zejména nízká traťová rychlost, nemožnost provozu drážních vozidel v elektrické trakci a neexistence vlakového zabezpečovače. Zejména z uvedených důvodů je potřeba provést modernizaci trati, aby mohla dále plnit svoji důležitou roli. Rozsah plánované modernizace je uveden v kapitole 2.

#### **1.4 Stanice a zastávky**

Pro zajištění provozu a plynulosti dopravy, bezpečného výstupu a nástupu cestujících se na trati nachází 13 stanic. Pro obsluhu menších obcí je na trati vybudováno 13 zastávek. (12) Všechny stanice a zastávky na této trati jsou vybaveny akustickým informačním systémem, který je v některých stanicích a zastávkách doplněn o vizuální informační systém.

V přílohách B a C je uveden seznam všech stanic a zastávek na trati 341 (včetně odbočné trati do Luhačovic). Obsahem obou příloh jsou základní informace o všech stanicích a zastávkách. Obě přílohy jsou vytvořeny na základě informací Zlínského kraje (12). Příloha B je autorem aktualizována o proběhlé modernizace zastávek Vésky, Popovice u Uherského Hradiště, Popov a Šumice. Modernizace zastávek zajistily, že jsou nově přístupné pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Z informací uvedených v přílohách B a C vyplývá, že velká část stanic a zastávek byla modernizována a tím pádem se železniční doprava stala dostupnější i pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Tato skutečnost je také podpořena vozovým parkem, který je na této trati v současnosti provozován a je přiblížen v následujícím oddíle 1.5.

#### **1.5 Provoz na trati**

Trat' 341 je využívána zejména regionální dopravou. Ta je navázána na dálkovou linku R18, která spojuje Prahu s Luhačovicemi (případně Veselím nad Moravou nebo Zlínem) a je provozována Českými drahami ve dvouhodinovém taktu. Vlaky jsou zajišťovány klasickou soupravou složenou z hnacího vozidla a přípojných osobních vozů. Ve stanici Staré Město u UH (případně v Otrokovicích) je potřeba přepřáhnout elektrické hnací vozidlo za hnací vozidlo nezávislé trakce.

Regionální vlaky, které objednává Zlínský kraj, zajišťuje společnost Arriva vlaky jednotkami Alstom Lint nebo Stadler GTW. Druhá jmenovaná jednotka je zachycena na obrázku 3. Všechny regionální vlaky jsou zintegrovány do krajského integrovaného dopravního systému Integrovaná doprava Zlínského kraje (dále IDZK).



Zdroj: (13)

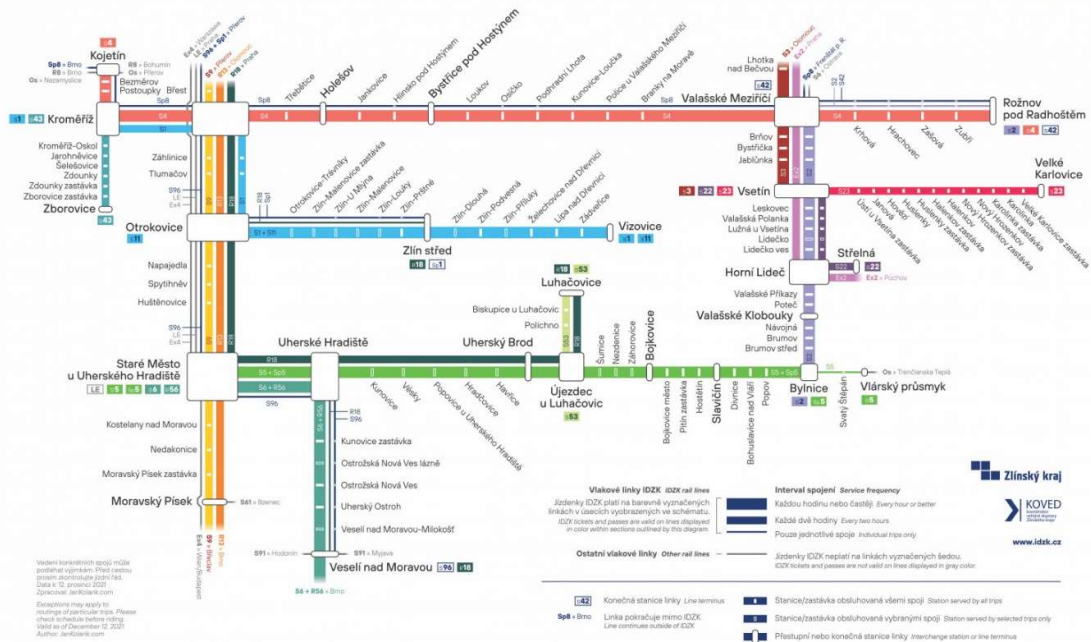
Obrázek 3 Setkání osobních vlaků Arriva a ZSSK v žst. Vlárský průsmyk

Integrovaný dopravní systém (IDS) podle Drdly lze charakterizovat jako:

*„způsob koordinovaného využití více druhů veřejné hromadné dopravy provozované více dopravci (včetně řízených návazností na individuální automobilovou dopravu) směřující k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obslužnosti zájmového území z hlediska ekonomických i mikroekonomických potřeb osob a institucí systémem dotčených.“* (14, s. 163)

Vytváření systémů IDS v České republice vychází ze zkušeností zejména německy mluvících zemí, kde se potvrdila výhodnost přechodu od provozování uzavřených sítí jednotlivých druhů dopravy k integrované formě s lepším využitím potenciálu a nabídky veřejné hromadné dopravy. (14)

Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji vznikl 1. 1. 2021 a neustále se rozvíjí. Organizátorem IDZK je společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje. Při změně jízdních řádů v prosinci 2021 bylo zavedeno značení vlakových spojů pomocí linek S (osobní vlaky) a Sp (spěšné vlaky). (15) Na trati 341 jsou tedy provozovány zejména linky S5, S6, S53 a Sp5. Také je obsluhována vlaky, které objednává Jihomoravský kraj – jedná se o linky S6 a R56. Aktuální linkové vedení je zachyceno v obrázku 4.



Zdroj: (15)

Obrázek 4 Schéma linkového vedení na železnici v IDZK

Jak již bylo zmíněno, páteří provozu na trati 341 jsou vlaky linky R18. Tyto rychlíky jsou doplněny v úseku Uherské Hradiště – Uherský Brod osobními vlaky linky S5, které zajišťují dopravní obslužnost ve stanicích a zastávkách, kterými rychlíky pouze projíždí. Ve stanici Uherský Brod jsou vytvořeny přestupní vazby na osobní vlaky linky S5 v úseku Uherský Brod – Bylnice a opačně z těchto osobních vlaků na rychlíky. Obě relace osobních vlaků jsou provozovány stejně jako rychlíky ve dvouhodinovém taktu.

Tento základní provoz je doplněn dvouhodinovým taktom osobních vlaků linky S5 v úseku Staré Město u UH – Bojkovice (město). Na tyto vlaky jsou ve stanici Újezdec u Luhačovic vytvořeny přestupní vazby na linku S53 směřující do Luhačovic. V odpoledních hodinách jsou přidány 3 spěšné vlaky linky Sp5, které si kladou za cíl zkrácení intervalu a jízdních dob oproti osobním vlakům. Většinou jsou vedeny až do Bylnice (případně do Pitína). V opačném směru jsou provozovány pouze 2 spoje linky Sp5. Jeden jede ráno z Bylnice, druhý odpoledne většinou jen z Uherského Brodu.

Mezi Starým Městem u UH a Uherským Hradištěm jezdí navíc oproti zmíněným spojům ještě spěšné vlaky linky R56 (směr Brno) ve dvouhodinovém taktu. Jeden pár těchto spěšných vlaků jede navíc každý den z Bojkovic do Brna. Dále je v rámci této linky veden jeden spoj v neděli ze Starého Města u UH do Vlárského průsmyku a z Vlárského průsmyku do Brna.

Provoz ze stanice Bylnice směrem ke hranicím se Slovenskem je využíván nejméně, protože Slovensko nemá příliš zájem objednávat dopravu směrem k českým hranicím. Dopravní obslužnost na území Zlínského kraje v okolí tohoto úseku je proto zajištěna veřejnou linkovou dopravou. Do příhraniční stanice Vlárský průsmyk zajíždí pouze 2 páry vlaků týdně z obou stran hranice a tyto vlaky zde na sebe navazují. Tato návaznost je zachycena na obrázku 3.

Osobní doprava na trati 341 je velmi významná, nicméně je potřeba ji dále rozvíjet. Důležité je zpravidelnění a zavedení dalších spojů a tím i snížení intervalů mezi nimi. Mezi novými spoji by neměly chybět spěšné vlaky, které umožní rychlejší spojení příhraničních oblastí s Uherským Brodem a Uherským Hradištěm. Důležitá je také úprava a zavedení nových přestupních vazeb, které tak zajistí další možnosti využití veřejné dopravy pro cestující.

## 1.6 Přepravní proudy

Poptávka a počty cestujících z jednotlivých stanic a zastávek jsou velmi důležitou informací pro plánování provozu. Podle tohoto ukazatele je možné sledovat počátky a cíle cest cestujících a například určit, jaká vozidla nebo jaký interval bude pro pokrytí poptávky potřeba. V tabulce 1 jsou uvedeny informace o počtu cestujících na trati 341 v září 2021 v tarifu IDZK, který platí ve Zlínském kraji a jeho nejbližším okolí. (16) Všichni dopravci zapojení do IDZK jsou povinni vydávat jízdní doklady podle tohoto tarifu. V rámci těchto dat jsou uvažovány pouze jednotlivé jízdenky. Počty cestujících nejsou kompletní, protože tato data nezahrnují ostatní tarify, které se v železniční dopravě ve Zlínském kraji využívají:

- TR 10,
- Systém jednotného tarifu (SJT),
- Tarif IDS JMK.

TR 10 je tarif Českých drah (17) a je využíván ve vlacích této společnosti, které nejsou objednávány Zlínským krajem – rychlíky linek R13 a R18 a mezinárodní vlaky EuroCity linky Ex4. Dále je využíván v regionálních vlacích při cestách mimo Zlínský kraj.

Systém jednotného tarifu (známý pod marketingovým označením OneTicket) (18) je uznáván ve většině vlakových spojů na území České republiky. Byl vytvořen z důvodu zjednodušení koupě jízdního dokladu po vstupu nových dopravců na železniční trh.

Tarif IDS JMK zasahuje pouze na část tratí, které jsou v bezprostředním sousedství s Jihomoravským krajem a platí v rámci tamějšího integrovaného dopravního systému. (19) Jednotlivé tarifní zóny IDS JMK na území Zlínského kraje jsou vedeny jako dojezdové, tzn. nelze je zakoupit samostatně, ale jen ve vazbě na navazující tarifní zóny na území Jihomoravského kraje. Tento tarif tak zjednodušuje cestování mezi těmito kraji.

Tabulka 1 Počty cestujících z jednotlivých stanic a zastávek v tarifu IDZK (září 2021)

Stanice/zastávka		Počty cestujících
Staré Město u UH		7 667
Uherské Hradiště		30 331
Kunovice		1 568
Vésky		601
Popovice u Uherského Hradiště		1 725
Hradčovice		937
Havřice		760
Uherský Brod		20 413
Újezdec u Luhačovic		1 606
	Polichno	329
	Biskupice u Luhačovic	56
	Luhačovice	4 284
Šumice		2 006
Nezdenice		1 146
Záhorovice		1 205
Bojkovice		1 976
Bojkovice město		3 662
Pitín zastávka		814
Hostětín		207
Slavičín		817
Divnice		544
Bohuslavice nad Vlárí		183
Popov		573
Bylnice		1 434
Svatý Štěpán		2
Vlářský průsmyk		11

Zdroj: autor na základě (16)

Data tabulky 1 potvrzují, že nejvýznamnějšími stanicemi jsou Uherské Hradiště a Uherský Brod, což koresponduje s dojížděním lidí do škol a zaměstnání. Další vytiženější stanice jsou Staré Město u UH a Luhačovice, které společně s dříve zmíněnými městy obsluhují také rychlíky linky R18.

Dále je možné v tabulce 1 pozorovat zlom v počtu cestujících mezi zastávkami Bojkovice město a Pitín zastávka. Tento zlom je dán tím, že některé spoje končí v Bojkovicích a dále směrem na Pitín se provozuje méně spojů. Druhý zlom se nachází ve stanici Bylnice, ze které je provoz ve směru na Vlárský průsmyk minimální a minimální jsou tedy i počty přepravených osob. Stanice Bylnice má mnohem více přepravených osob, protože je stanicí přestupní na trať 280 do Horní Lidče a Vsetína.

## 1.7 Přestupní vazby

Pro osobní dopravu je charakteristické, že významný podíl cestujících využívá více spojů veřejné dopravy. Přestupní vazby existují buď v rámci veřejné dopravy anebo také mezi dopravou veřejnou a individuální (např. automobilovou nebo cyklistickou). Pro budování přestupních vazeb je vhodné vytvořit uzpůsobené uzly tzv. přestupní terminály. (14)

Jak již bylo zmíněno, přestupní vazby představují důležitou součást veřejné dopravy. Železnice bývá obvykle páteří dopravy a veřejná linková doprava tvoří návazný systém zejména do míst, kam „nevedou“ železniční tratě. Je důležité vhodně vytvořit také přestupní vazby mezi jednotlivými vlaky. Pro správnou funkci přestupních vazeb je důležité správně určit místo, kde budou zajištěny.

V důležitějších stanicích již přestupní terminály vznikly. Jedná se o stanice Staré Město u UH, Uherský Brod, Luhačovice a Bojkovice. Plány Zlínského kraje hovoří o vybudování dalších přestupních terminálů u železničních stanic Kunovice a Slavičín. (12) Tyto plánované dopravní terminály by mohly zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a využít tak lépe její potenciál. Přestupní vazby jsou stěžejním tématem této práce, a proto je tomto oddílu analýzy současného stavu věnována největší pozornost – následující pododdíly blíže analyzují všechny stanice trati 341, kde jsou vytvořeny přestupní vazby nebo stanice, kde dosud přestupní vazby chybí nebo jsou nevyhovující.

Pro lepší přehled linkového vedení na trati 341 a v jejím blízkém okolí, jsou vytvořeny tabulky umístěné v přílohách. Přestupní vazby mezi železničními linkami v jednotlivých stanicích se nachází v příloze D. Příloha E obsahuje seznam linek veřejné linkové dopravy, které obsluhují zastávky umístěné v blízkosti jednotlivých železničních stanic.

### 1.7.1 Staré Město u UH

Staré Město u UH je jednou z nejdůležitějších stanic celé trati. Jedná se o stanici, kde se trať 341 připojuje na trať 330, neboli na II. tranzitní železniční koridor. V této stanici jsou zajištěny přestupní vazby typu vlak-vlak i vlak-bus. Z železniční dopravy lze zmínit zejména dálkové linky Ex4, R13 a R18, z regionální zejména linky Sp5, S5, S6 a S9. Z hlediska železniční dopravy jsou přestupní vazby vytvořeny vhodně a jednotlivé linky na sebe v určitých časových polohách navazují. Jako příklad lze uvést přestupní vazby mezi rychlíky linky R13 (z Brna i Olomouce) a spěšnými vlaky linky Sp5 směr Bylnice.

Před stanicí je vybudován autobusový terminál Staré Město,žel.st. se 6 stanovišti. Na terminál zajiždí spoje autobusových linek zejména z Brna a ze západní části okresu Uherské Hradiště a dále pokračují směrem do okresního města. Modernizovaný autobusový terminál vyhovuje nárokům, které jsou na něj kladeny a je zachycen na obrázku 5. V blízkosti stanice se nachází také parkoviště, díky kterému je možno využít kombinace veřejné dopravy a individuální automobilové dopravy. Některé spoje neobsluhují přímo zastávku u železniční stanice a zastavují na silnici I/50H na zastávce Staré Město,rozc.k žel.st.0.4.



Zdroj: autor

Obrázek 5 Autobusová stanoviště před stanicí Staré Město u UH

V případě nevybudování terminálu u stanice Kunovice by bylo vhodné na tuto zastávku prodloužit některé linky příměstské dopravy z oblasti, která se nachází jihovýchodně od Uherského Hradiště. Tím by byly vytvořeny alespoň částečně návaznosti mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou v oblasti Uherskohradištska. Jedná se o jednu z variant, která bude řešena v rámci návrhové části této práce.

### **1.7.2 Uherské Hradiště**

Uherské Hradiště je pravděpodobně nejdůležitější město na této trati. Směřuje sem velké množství lidí za studiem, do práce nebo k lékaři. Tato stanice není vhodná pro tvorbu přestupních vazeb mezi vlaky a linkovými autobusy z důvodu velké vzdálenosti mezi železničním a autobusovým nádražím (zhruba 750 m). Přestupní vazby jsou zde tedy pouze typu vlak-vlak, které jsou nicméně velmi důležité – jedná se o vazby mezi provozem na tratích 341 a 340. Z autobusové dopravy lze zmínit zastávku MHD, která ale není vhodná pro budování přestupních vazeb na veřejnou linkovou dopravu.

Řešením absence přestupních vazeb mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou v Uherském Hradišti je jejich zavedení v sousedních stanicích Staré Město u UH a Kunovice. Napojení individuální automobilové dopravy je vhodně řešeno za pomoci parkovišť umístěných v sousedství stanice. Oblast kolem Uherského Hradiště je poměrně rovinatá a je tak vhodná také pro rozvoj cyklistické dopravy. V rámci tohoto rozvoje je vhodné vybudovat více míst pro kola u železniční stanice. Stojany na kola zde již jsou umístěny, nicméně jejich počet je podle autora do budoucna nevyhovující.

### **1.7.3 Kunovice**

Ve stanici Kunovice dochází k návaznostem zejména mezi vlaky linky R56 směřujícími do Brna a vlaky linky S5 z/do Uherského Hradiště. Tato stanice je nyní využívána zejména lidmi pracujícími ve firmách, které se nachází v okolí stanice. Poblíž se nachází autobusová zastávka Kunovice,,rozc.k žel.st.0.5, která svou vzdáleností a umístěním na frekventované silnici I/55 není vhodná pro jakékoliv tvoření návazností mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou. V minulosti u železniční stanice existovala zastávka pro účely městské hromadné dopravy (MHD), frekvence spojů zde však byla minimální. Pro zajištění individuální automobilové dopravy jsou vedle stanice vyznačena místa ke stání.



Tato železniční stanice nevyužívá potenciálu, který díky své poloze má. Pro jeho využití je vhodné vybudovat zde již zmíněný terminál a vhodně na něj „přivést“ linky jak příměstské, tak také městské hromadné dopravy. O vybudování terminálu u této železniční stanice hovoří také plány Zlínského kraje. (12) Aktuální stav přednádražního prostoru je zachycen na obrázku 6. Toto místo je vzhledem ke své poloze vhodné pro rozvoj systému Park and Ride (P+R). Je vhodné zmírnit dopady dojíždění individuální automobilovou dopravou až do centra Uherského Hradiště, protože silnice I/55 trpí v období špiček dopravními kongescemi.



Zdroj: autor

Obrázek 6 Přednádražní prostor v Kunovicích

Návrhová část této práce se zabývá úpravou linkového vedení a vytvořením přestupních vazeb v případě, že bude provedena modernizace a elektrizace trati 341 a vybudován přestupní terminál u této stanice.

#### **1.7.4 Uherský Brod**

Po Uherském Hradišti se jedná o stanici s nejvíce přepravenými osobami, dle dostupných údajů ze září 2021. (16) Je důležitá jak pro přestup mezi vlaky, mezi vlakem a autobusem, tak také mezi samotnými autobusy. Přímo vedle železniční stanice leží zastávka Uherský Brod, „dopravní terminál, viz obrázek 7. Terminál obsahuje 12 stanišť a jeho stavba včetně opravy nádražní budovy a železničních nástupišť byla dokončena v roce 2016. (20)

V případě zastavení vlaku na prvním nástupišti vpravo je možné přestoupit na autobusová stanoviště 1 až 6 v režimu hrana-hrana. Z Uherského Brodu vedou autobusové linky do všech směrů a jsou důležité zejména pro východní část okresu Uherské Hradiště. Velmi důležité jsou také přestupy mezi vlaky samotnými, tzn. mezi vlaky linky R18 a osobními vlaky linky S5, které směřují do Bojkovic a Bylnice. Tato vazba je zajištěna i obráceně, tzn. z osobního vlaku na rychlík.

Tato stanice je vhodně řešena také pro individuální dopravu. Pro automobily se nachází poblíž stanice parkoviště. Pro cyklisty jsou před stanicí připraveny stojany na kola.



Zdroj: (20)

Obrázek 7 Dopravní terminál v Uherském Brodě

### 1.7.5 Újezdec u Luhačovic

Ve stanici Újezdec u Luhačovic se připojuje odbočná trať do Luhačovic od hlavního ramene trati 341. V této menší stanici proto probíhá přestup mezi osobními vlaky linky S5 jedoucími ze Starého Města u UH do Bojkovic a osobními vlaky linky S53 směřujícími do lázeňského města. V sousedství stanice je umístěna zastávka Uherský Brod, Újezdec, žel.st.

Zastávka nemá vytvořeny přestupní vazby, protože jsou zajištěny v sousední stanici Uherský Brod. Je využívána pouze linkou 802310, která plní dopravní obslužnost města Uherský Brod. Nouzově lze využít pro účely přestupu také zastávku Uherský Brod, Újezdec, která se nachází v docházkové vzdálenosti od železniční stanice.

### 1.7.6 Luhačovice

Stanice Luhačovice je koncovou pro trať z Újezdce u Luhačovic a tím pádem v této stanici končí i všechny vlaky. Přestupní vazby jsou tedy mezi vlaky a autobusy, případně mezi samotnými autobusy. Přímo vedle stanice se nachází nově zrekonstruovaný autobusový terminál Luhačovice, „aut.st“, který je zobrazen na obrázku 8. (21) Z Luhačovic odjíždí autobusy směrem na Zlín (příčemž je mnoho variant linkového vedení) nebo směrem na Slavičín, Valašské Klobouky a Bojkovice. U dálkových linek se jedná např. o Brno nebo Ostravu.



Zdroj: (21)

Obrázek 8 Autobusové stanoviště v Luhačovicích

Vedle stanice se nachází parkoviště a je zde tedy možnost propojení mezi veřejnou a individuální automobilovou dopravou.

### 1.7.7 Nezdenice

V této obci jsou vytvořeny přestupní vazby z důvodu obslužení sousední obce Rudice. Poblíž železniční stanice se proto nachází zastávka Nezdenice, „žel.st“. Tato zastávka je ve špatném technickém stavu a zasloužila by si rekonstrukci a přesunutí blíže k samotné stanici. V rámci modernizace by bylo vhodné vybudovat také malé parkoviště a stojany pro kola. Přestupní vazby jsou zde vytvořeny zejména v režimu vlak-bus, nicméně v určitých případech zde na sebe navazují také samotné autobusy. Přestup mezi autobusy je v jednom případě zaveden také na zastávce Nezdenice, „pohostinství Jednota“.

### 1.7.8 Bojkovice

Bojkovice jsou důležité pro přestupy zejména mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou. Pro tyto účely byla nově zrekonstruována zastávka Bojkovice, „žel.st. nacházející se přímo před železniční stanicí. Aktuální stav této zastávky po rekonstrukci je na obrázku 9. V rámci rekonstrukce autobusového terminálu vznikla také místa pro stání automobilů a instalovány zde byly také stojany na kola.



Zdroj: autor

Obrázek 9 Zastávka Bojkovice, „žel.st.

V této zastávce jsou vytvořeny přestupní vazby zejména na autobusové linky do blízkého okolí Bojkovic, tzn. do menších obcí. Mezi další přestupní vazby lze také zařadit návaznosti mezi spěšnými vlaky linek Sp5 nebo R56 a osobními vlaky linky S5. Z Bojkovic dále pokračuje buď osobní nebo spěšný vlak – záleží na konkrétním spoji. Linka Sp5 je vedena ze Starého Města u UH do Bylnice a před ní osobní vlak, který končí v Bojkovicích. Cestující v osobním vlaku, kteří chtějí pokračovat dále, musí využít spěšného vlaku. Cestující, kteří využívají jednoho páru vlaků linky R56 Brno – Bojkovice, se přepraví v úseku Bojkovice – Bylnice pomocí návazného osobního vlaku. Tato přestupní vazba funguje i z Bylnice do Brna.

### 1.7.9 Slavičín

Z hlediska počtu přepravených osob (16) je Slavičín méně významnou stanicí, ve které jsou přestupní vazby vytvořeny pouze mezi vlakem a autobusem. Železniční stanici obsluhuje 6 linek veřejné linkové dopravy pomocí zastávek Slavičín,,žel.st. a Slavičín,,u žel.st. Tyto linky obsluhují zejména nejbližší okolí Slavičina nebo směřují do Zlína. Slabou stránkou tohoto řešení je menší přehlednost a nemožnost vybudování přestupních vazeb mezi spoji veřejné linkové dopravy.

Z těchto důvodů se jedná o nevyhovující stav. Zlínský kraj proto uvažuje o výstavbě dopravního terminálu přímo u železniční stanice. (12) Tato stavba umožní lepší vytvoření přestupních vazeb a také ovlivní současné linkové vedení. Důležitým benefitem bude také zpřehlednění veřejné linkové dopravy v okolí železniční stanice. Zároveň se celé okolí železniční stanice stane příjemnějším – v dnešní době se jedná o nevzhlednou plochu, která obsahuje pouze označení zastávky a jízdni řády. Současná podoba zastávky Slavičín,,žel.st. je zachycena na obrázku 10.



Zdroj: autor

Obrázek 10 Nevyhovující stav zastávky Slavičín,,žel.st.

Změnou linkového vedení a vytvořením přestupních vazeb po modernizaci trati 341 a vytvoření přestupního terminálu se zabývá návrhová kapitola této práce. Návrh je vypracován ve více variantních řešeních, které se od sebe liší linkovým vedením.

### **1.7.10 Bylnice**

Stanice Bylnice je poslední větší stanicí než se trať 341 přiblíží ke hranicím se Slovenskem. Větší a významnější je z důvodu, že se zde setkávají tratě 341 a 280. Proto je zde zajištěn přestup mezi vlaky linky Sp5 a S5 ze Starého Města u UH (respektive Uherského Brodu) s vlaky linky S2 směr Vsetín (respektive Horní Lideč). Návaznosti jsou vytvořeny i v opačném směru.

V blízkosti stanice (150 m) se nachází autobusová zastávka Brumov-Bylnice,žel.st., ve které jsou zajištěny přestupní vazby na vlak pouze v některých případech. Pro vybudování lepších přestupních vazeb by bylo vhodné zřídit zastávku přímo u železniční stanice.

### **1.7.11 Vlárský průsmyk**

V této pohraniční stanici jsou vytvořeny pouze přestupy mezi vlaky. Setkávají se zde spoje z České republiky s těmi, které přijíždí ze Slovenska. Jak již bylo uvedeno v oddíle 1.5, jedná se v dnešní době pouze o 2 páry spojů týdně. Přestupní vazba v této stanici je zachycena na obrázku 3. Je zde vytvořena jedna nástupní hrana, která je rozdělena pomocí cestových návěstidel. Poblíž stanice se nachází také autobusová zastávka Brumov-Bylnice,Sidonie,Vlára žel.st., která je vytvořena k obslužení obce Sidonie. Kuriozitou této zastávky je, že stanoviště ve směru Sidonie leží již na území Slovenska.

## **1.8 Shrnutí analýzy**

V rámci této kapitoly byla provedena analýza současného stavu trati 341 a jejího bezprostředního okolí. Nejprve byl analyzován historický a současný význam tratě. Tato část analýzy potvrdila důležitost tratě, a to jak z historického, tak ze současného hlediska. Trať je důležitá v dnešní době zejména pro provoz osobní regionální dopravy.

Silnou stránkou této tratě je zabezpečovací zařízení III. kategorie, které zajišťuje plynulejší a bezpečnější provoz. Mezi slabé stránky patří sklonové a směrové poměry a s tím související nízká traťová rychlost. Dále se jedná bezesporu také o horší technický stav trati, absence elektrizace a vlakového zabezpečovače.

Dále byla provedena analýza týkající se přímo provozu osobní dopravy na trati a návazné veřejné linkové dopravy. Byl analyzován aktuální provoz na trati a počty cestujících z jednotlivých stanic a zastávek. Na základě těchto informací lze určit zlom v počtu cestujících, který nastává zejména v Bojkovicích a Bylnici.

Na závěr této kapitoly byly analyzovány přestupní vazby v jednotlivých železničních stanicích. V některých uzlech jsou již vybudovány moderní přestupní terminály, ve kterých jsou vhodně vytvořeny také přestupní vazby. Některé uzly na své vybudování nebo obnovu teprve čekají – Kunovice a Slavičín. V těchto uzlech proto neexistují přestupní vazby anebo jsou nevyhovující. Návrhy přestupních vazeb v těchto dvou přestupních terminálech jsou předmětem návrhové části této práce.

## 2 PLÁNOVANÁ MODERNIZACE TRATI

Tato kapitola pojednává o rozsahu a parametrech plánované modernizace. Cílem modernizace je zejména elektrizovat trať, zajistit vyšší rychlost a tím i snížit cestovní doby. V neposlední řadě je cílem zvýšit bezpečnost provozu a komfort cestujících na dané trati. V rámci modernizace bude také kladen důraz na tzv. interoperabilitu. Jedná se provozní a technickou propojitelnost evropského železničního systému a jsou proto definovány požadované parametry a vlastnosti na dráhu, vozidla a další zařízení (např. sdělovací a zabezpečovací zařízení). (11) V následujících oddílech jsou dále přiblíženy plánované parametry trati po modernizaci.

### 2.1 Rozsah modernizace

Rozsah modernizace je plánován v několika variantách, přičemž jednotlivé varianty se od sebe liší zejména rozsahem elektrizace, případně zvýšením rychlosti. Plány zahrnují kromě elektrizace trati 341 také úsek trati 340 z Uherského Hradiště do Veselí nad Moravou. Pro přehlednění je rozsah modernizace rozdělen na následující traťové úseky:

1. Staré Město u UH (mimo) – Kunovice (včetně) – Veselí nad Moravou (mimo),
2. Kunovice (mimo) – Újezdec u Luhačovic – Luhačovice,
3. Újezdec u Luhačovic (mimo) – Bojkovice město (včetně),
4. Bojkovice město (mimo) – Bylnice (včetně).

Kompromisem z hlediska přínosů a ekonomicky nejvýhodnější variantou vychází jako nejlepší možnost modernizace a elektrizace prvních 3 úseků a modernizace bez elektrizace úseku z Bojkovic do Bylnice. Výstavba by mohla probíhat v letech 2025 až 2032 po 4 etapách, které odpovídají výše uvedenému rozdělení. (22)

### 2.2 Elektrizace trati

Elektrizace železničních tratí se provádí z důvodu, že tyto tratě poté umožňují provoz vozidel závislé trakce, které mají lepší jízdní vlastnosti a jsou ekologičtější. V České republice se nachází 4 trakční soustavy (2 stejnosměrné a 2 střídavé). Hlavními trakčními systémy jsou stejnosměrný DC 3 kV a střídavý AC 25 kV 50 Hz. Centrální komise Ministerstva dopravy v roce 2016 schválila koncepci přechodu na jednotnou napájecí soustavu:

*„Studie, kterou společně vypracovaly společnosti SUDOP Praha a SUDOP Brno, potvrdila, že dosavadní stejnosměrná soustava již nepostačuje současným nárokům provozu a jejím posílením by bylo dosaženo jen omezených přínosů při nepřiměřeně vysoké ekonomické náročnosti. Řešením je tedy postupný přechod na výhodnější střídavou soustavu.“ (23)*



Hlavní přínosy střídavé soustavy oproti stejnosměrné (23) jsou zejména:

- výkonnější napájení,
- zvýšení energetické účinnosti,
- kompatibilita napájení vysokorychlostních a konvenčních železničních tratí.

Jako pilotní projekt konverze na střídavou napájecí soustavu byl vybrán úsek Nedakonice – Říkovice na trati 330. (24) V tomto úseku se nachází stanice Staré Město u UH, ze které odbočuje trať 341. Také trať 340 v úseku Blažovice – Veselí nad Moravou má plánovanou modernizaci a elektrizaci střídavou trakční soustavou AC 25 kV 50 Hz. (22) Pro elektrizaci trati 341 je tedy vhodné, z již zmíněných důvodů, použít také střídavou trakční soustavu AC 25 kV 50 Hz.

### **2.3 Zvýšení rychlosti**

Pro zvýšení maximální traťové rychlosti jsou uvažovány zejména 2 varianty: 120 km·h<sup>-1</sup> případně 145 km·h<sup>-1</sup>. Jako pravděpodobnější se jeví první varianta, která s sebou přináší nižší investiční náklady. Již tato varianta přináší benefity zkrácení jízdních dob (oproti dnešní maximální rychlosti 80 km·h<sup>-1</sup>). Zmíněné maximální rychlosti jsou uvažovány v úseku Kunovice – Újezdec u Luhačovic, v ostatních úsecích se uvažují maximální rychlosti nižší. (22)

### **2.4 Zvýšení bezpečnosti a kapacity dráhy**

Z důvodu zajištění bezpečnosti je uvažována instalace evropského vlakového zabezpečovače ETCS, který splňuje nejvyšší nároky na bezpečnost a splňuje také parametry interoperability. Tento vlakový zabezpečovač je nyní instalován v rámci České republiky na 650 km tratí, zejména na celostátních tratích zařazených do transevropské dopravní sítě TEN-T. (25)

Systém má definovány různé aplikační úrovně, přičemž každá je vhodná pro různé kategorie tratí. Rozdíl mezi jednotlivými úrovněmi je v technickém řešení a finanční nákladnosti instalace a provozu tohoto systému. V rámci modernizace a elektrizace trati 341 je uvažována aplikační úroveň L1 v celém traťovém úseku. Tato úroveň představuje bodový vlakový zabezpečovač. Přenos informací z traťové části do mobilní části ETCS je zajištěn pomocí eurobalíz. Systém zajišťuje neprojetí návěsti „Stůj“ a dohlíží na maximální rychlost, kterou smí vlak daným úsekem projet. Aplikační úroveň ETCS L1 se buduje na tratích s maximální traťovou rychlostí do 160 km·h<sup>-1</sup>. (25)

V rámci zvýšení kapacity dráhy je plánováno částečné zdvoukolejnění traťového úseku mezi stanicemi Uherské Hradiště a Kunovice. Tento úsek trati je využíván, jak vlaky pokračujícími po trati 341, tak také po trati 340. Jedná se tedy o vytížený úsek.

## 2.5 Zvýšení komfortu

Zvýšení komfortu pro cestující je zejména výstavbou bezbariérových nástupišť. Jedná se tedy o pohodlnější nástup do železničních vozidel. Železniční doprava se tak stane přístupnější také pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

V rámci zvýšení komfortu lze také zmínit vybudování nového spodku a svršku trati. Budou zde zavedeny bezстыkové koleje a jízda vlaku tak bude tišší a plynulejší. Na závěr lze také zmínit vylepšení informačního a orientačního systému. (22)

## 2.6 Shrnutí plánované modernizace

Cílem této kapitoly bylo analyzovat rozsah a parametry plánované modernizace trati 341. Tato trať je v mnoha parametrech již zastaralá a je proto vhodné zajistit její konkurenceschopnost i v dnešní době a posílit její roli ve veřejné dopravě.

Pravděpodobně nejdůležitější z celé modernizace je elektrizace trati střídavou napájecí soustavou AC 25 kV 50 Hz. S tím souvisí také možnost zavedení provozu vozidel závislé trakce. Tato vozidla jsou energeticky účinnější, mají lepší jízdní vlastnosti a také jsou tišší a ekologičtější. Z důvodu ekonomické návratnosti investice bude pravděpodobně elektrizován pouze úsek Staré Město u UH – Bojkovice město a odbočná trať do Luhačovic. Zbývající úsek Bojkovice město – Vlárský průsmyk zůstane neelektrizován.

Vyměněn bude také kompletně železniční spodek a svršek a ve všech stanicích a zastávkách budou zřízena nástupiště v normové výšce 550 mm nad temenem kolejnice. Tato změna přinese také možnost zvýšení traťové rychlosti, která by měla dosahovat 120 km·h<sup>-1</sup>. Cestování železniční dopravou tak bude rychlejší, komfortnější a dostupnější i pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Zabezpečovací zařízení na trati je již v dnešní době moderní, nicméně chybí vlakový zabezpečovač. Proto se z důvodu zvýšení bezpečnosti železničního provozu uvažuje s instalací evropského vlakového zabezpečovače ETCS v úrovni L1.

Z hlediska navýšení kapacity dopravní cesty se uvažuje zdvoukolejnění mezi stanicemi Uherské Hradiště a Kunovice. Pro zajištění stability plánovaného jízdního řádu (viz kapitola 3) by bylo nicméně vhodnější zdvoukolejnění delšího úseku trati.

Tato modernizace přinese odstranění v dnešní době již nevyhovujících parametrů a jejich nahrazení novější alternativou. V rámci modernizace bude také kladen důraz na plnění parametrů tzv. interoperability. Po modernizaci tak bude železniční doprava v regionu konkurenceschopnější.

### 3 NÁVRHOVÁ ČÁST

Cílem této kapitoly je vytvoření návrhů na zlepšení současného stavu. Autor vychází z informací zjištěných analýzou současného stavu provedenou v kapitole 1, parametrů a rozsahu plánované modernizace trati v kapitole 2 a také z Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021–2025 s výhledem do roku 2030. (12) Zlínský kraj v tomto dokumentu plánuje vznik 2 přestupních terminálů u železničních stanic – Kunovice a Slavičín. Návrhová část byla proto vypracována ve více variantách, které se zabývají změnami u těchto železničních stanic.

Základem návrhové části je vypracování dvou variant návrhů přestupních vazeb v aglomeraci Uherského Hradiště. Varianta 1 se zaměřuje na vznik a využití terminálu v Kunovicích. Varianta 2 je navržena bez vybudování tohoto terminálu, a naopak je zde snahou posílit přestupní vazby ve Starém Městě u UH tak, aby aglomerace měla vhodně vytvořeny přestupní vazby mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou.

Obě varianty mají dále vytvořeny dvě variantní řešení, které se zabývají přestupními vazbami na plánovaném dopravním terminálu u železniční stanice ve Slavičíně. Varianta A se zabývá minimální úpravou linkového vedení – podle Plánu dopravní obslužnosti. Ve variantě B je navržena autorem této práce větší úprava linkového vedení.

V rámci návrhové části této práce je také vytvořena společná část, která je stejná pro všechny varianty. Jedná se o železniční osobní dopravu na trati 341, která je již navržena v Plánu dopravní obslužnosti a autor z tohoto dokumentu vychází.

Struktura návrhové části je následující:

- Společná část pro všechny návrhy (železniční doprava),
- Varianta 1 (Kunovice),
  - Varianta 1A (Kunovice + Slavičín „základ“),
  - Varianta 1B (Kunovice + Slavičín „rozšířený“),
- Varianta 2 (Staré Město u UH),
  - Varianta 2A (Staré Město + Slavičín „základ“),
  - Varianta 2B (Staré Město + Slavičín „rozšířený“).

Důležitost jednotlivých linek veřejné linkové dopravy byla stanovena na základě statistik Sčítání lidu, domů a bytů 2011 (26) (dojížděka do škol a zaměstnání z obcí okresu Uherské Hradiště a Zlín). Dále bylo využito interních dat společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, která obsahovala informace o využití jednotlivých spojů dotčených linek. (16)

Společná část pro všechny návrhy zahrnuje přestupní vazby na železnici. Tyto vazby jsou již navrženy v Plánu dopravní obslužnosti (12) a autor z této koncepce vychází. V rámci tzv. střednědobého provozního konceptu jsou navrženy zrychlený a doplňkový segment.

Zrychlený segment (linka Sp5) je veden v relaci Staré Město u UH – Bojkovice město v intervalu 60 minut a zastavuje pouze ve stanicích Staré Město u UH, Uherské Hradiště, Uherský Brod a Bojkovice. Pokračování do Bylnice je možno řešit 2 způsoby v souvislosti s vozovým parkem a pravděpodobnou neelektrizací tratě v úseku Bojkovice město – Bylnice. V případě využití vozidel s alternativním pohonem je možno vést tyto vlaky přímo až do Bylnice. V případě využití klasických vozidel nezávislé trakce je potřeba zavést v Bojkovicích přestup. V úseku Bojkovice – Bylnice je uvažován interval 120 minut, který lze snížit ve špičkách na 60 minut.

Doplňkový segment (linka S5) je veden v úseku Staré Město u UH – Bojkovice město v intervalu 60 minut a zastavuje ve všech stanicích a zastávkách (ve vybraných zastávkách na znamení). V tabulkách 2 a 3 se nachází přibližné časy vlaků rychlého a doplňkového segmentu ve stanicích v úseku Staré Město u UH – Bojkovice (- Bylnice) a obráceně. Časová poloha je vyjádřena písmeny XX v každou hodinu, LL v liché hodině a SS v sudé hodině.

Tabulka 2 Přibližné časy ve stanicích v úseku Staré Město u UH – Bylnice

<b>Směr Bojkovice (Bylnice)</b>	<b>Rychlý segment (Sp5)</b>	<b>Doplňkový segment (S5)</b>
Staré Město u UH	XX:55	XX:25
Uherské Hradiště	XX:00	XX:30
Uherský Brod	XX:10	XX:50
Bojkovice	XX:25	XX:05
Slavičín	LL:45	---
Bylnice	SS:00	---

Zdroj: autor na základě (12)

Tabulka 3 Přibližné časy ve stanicích v úseku Bylnice – Staré Město u UH

<b>Směr Staré Město u UH</b>	<b>Rychlý segment (Sp5)</b>	<b>Doplňkový segment (S5)</b>
Bylnice	SS:00	---
Slavičín	SS:15	---
Bojkovice	XX:35	XX:55
Uherský Brod	XX:50	XX:10
Uherské Hradiště	XX:00	XX:30
Staré Město u UH	XX:05	XX:35

Zdroj: autor na základě (12)

Luhačovice jsou obsluhovány vlaky z Uherského Brodu (linka S53). V intervalu 120 minut jsou navázány na zrychlený segment (linka Sp5) a také v intervalu 120 minut jsou navázány na doplňkový segment (linka S5). V tabulkách 4 a 5 se nachází přibližné časy vlaků ve stanicích v úseku Uherský Brod – Luhačovice a obráceně.

Tabulka 4 Přibližné časy ve stanicích v úseku Uherský Brod – Luhačovice

Směr Luhačovice	Hlavní segment	Doplňkový segment
Uherský Brod	LL:15	SS:05
Luhačovice	LL:30	SS:20

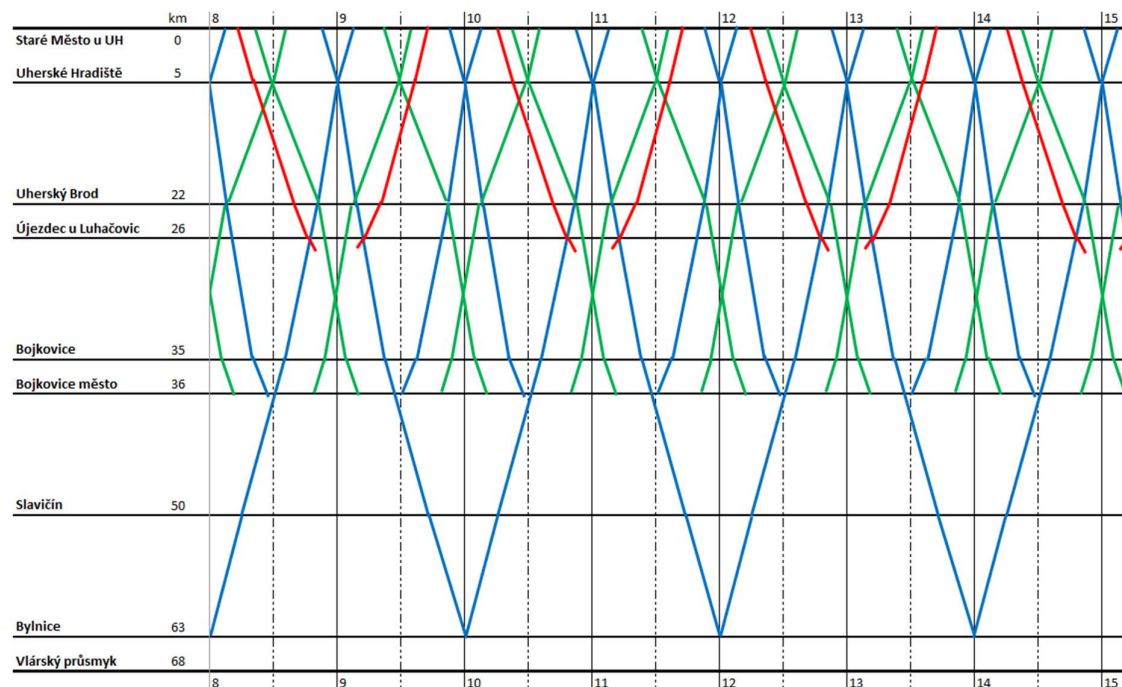
Zdroj: autor na základě (12)

Tabulka 5 Přibližné časy ve stanicích v úseku Luhačovice – Uherský Brod

Směr Uherský Brod	Hlavní segment	Doplňkový segment
Luhačovice	SS:30	LL:40
Uherský Brod	SS:45	LL:55

Zdroj: autor na základě (12)

V obrázku 11 se nachází výřez grafikonu vlakové dopravy výše uvedeného řešení v úseku Staré Město u UH – Bylnice. Počítá se také s rychlíky linky R18, které jsou provozovány tak jako nyní, v intervalu 120 minut. Jsou nicméně v upravených časových polohách. V obrázku 11 je dálkový segment (linka R18) zachycen červenou barvou, zrychlený segment (linka Sp5) modrou barvou a doplňkový segment (linka S5) zelenou barvou.



Zdroj: autor na základě (12)

Obrázek 11 Železniční doprava (8–15 h) podle Plánu dopravní obslužnosti ZK

### 3.1 Varianta 1 (Kunovice)

Tato varianta se zaměřuje na zlepšení přestupních vazeb v Kunovicích. Linky veřejné linkové dopravy vedoucí z oblasti, která se nachází jihovýchodně od Kunovic, v návrhu obsluhují nově zřízený dopravní terminál u železniční stanice. Autorem je vytvořen návrh na úpravu linkového vedení některých linek v této oblasti.

Linka 350 je v současné době vedena do Strání 2 trasami – přes Hluk a Vlčnov. Autor navrhuje rozdělení na 2 samostatné linky, které jsou každé vedeny jednou trasou. Linka 350 je proto ponechána pro obslužnost Hluku a pokračuje dále do Strání. Pro trasu do Strání přes Vlčnov je vytvořena linka nová, např. s číslem 353. Některé spoje obou linek jsou ukončeny i dříve než ve Strání.

Další návrh na úpravu linkového vedení je zkrácení linky 352 pouze do Popovic a spoje směřující do Veletin a Vlčnova je vhodné zahrnout pod výše zmíněnou novou linku 353. Důvodem je zpřehlednění situace, kdy většina spojů této linky je ukončena již v Popovicích.

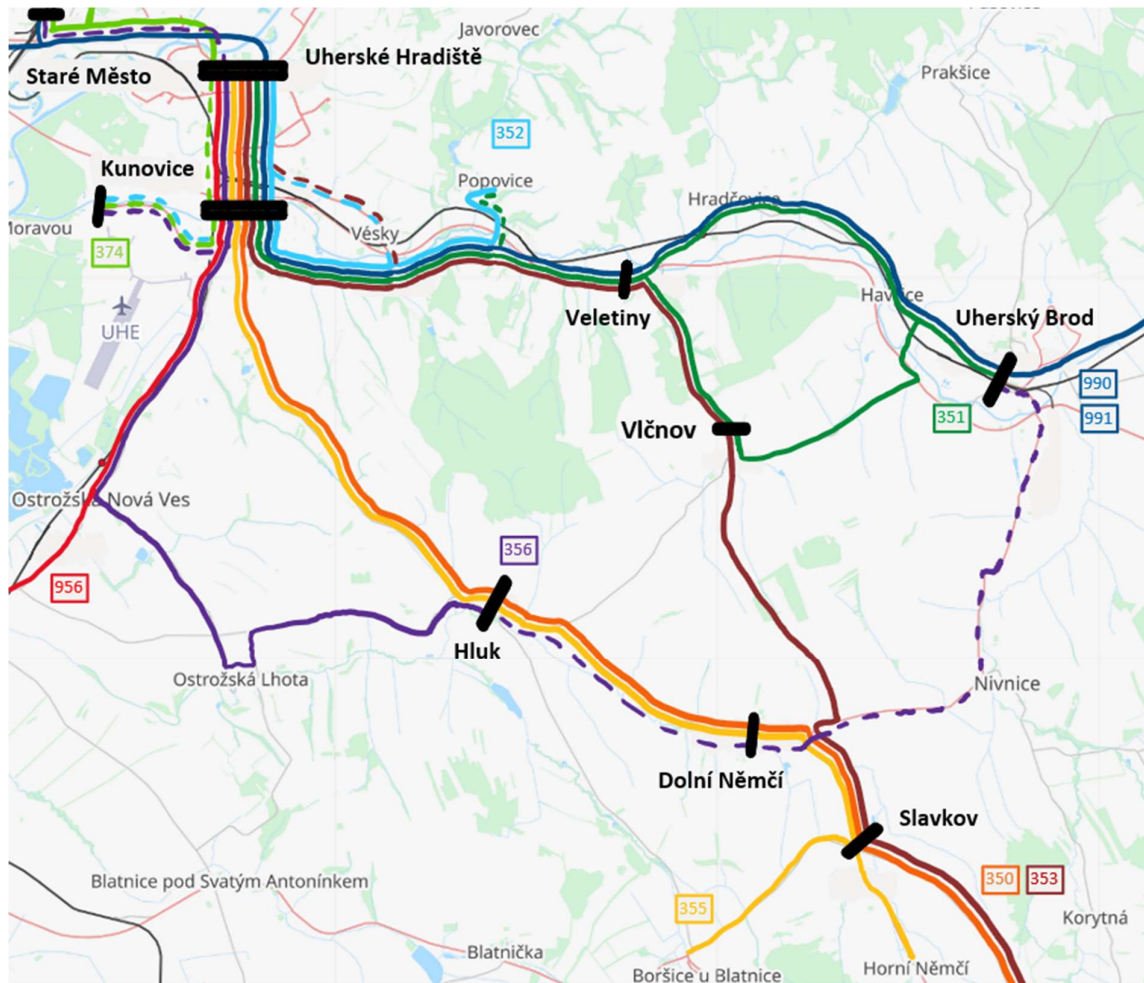
Ostatní linky vedoucí přes Kunovice jsou zachovány v současném vedení:

- 351: Uherské Hradiště – Veletiny – Uherský Brod,
- 355: Uherské Hradiště – Horní Němčí – Boršice u Blatnice,
- 356: Staré Město – Uherské Hradiště – Ostrožská Lhota – Hluk – Uherský Brod,
- 374: Kunovice – Uherské Hradiště – Jalubí,
- 956: Uherské Hradiště – Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou,
- 990: Valašské Klobouky – Luhačovice – Uherské Hradiště – Brno,
- 991: Luhačovice – Uherské Hradiště – Brno.

Z výše zmíněných linek jsou nejdůležitější, jak z hlediska počtu spojů, tak také podle jejich obsazenosti, linky 350, 355 a 356. (16) Po vytvoření linky 353 lze očekávat, že se bude jednat také o významnou linku. Při návrhu přestupních vazeb je proto kladen důraz zejména na tyto linky.

Nejmenší důraz při tvoření přestupních vazeb na železniční dopravu je naopak kladen na linky 351, 352, 374 a 956. Tyto linky jsou již vedeny obcemi a městy, kterými železniční tratě většinou přímo procházejí. Specifické jsou dálkové linky 990 a 991, které je potřeba řešit z větší perspektivy z důvodu jejich délek a návazností v jiných přestupních uzlech. V rámci této práce se proto uvažuje jejich ponechání v současném stavu.

Výše navržené upravení linkového vedení je zobrazeno v obrázku 12. Úseky linek, které jsou znázorněny čárkovaně, jsou obsluhovány pouze částí spojů. Aktuální linkové vedení na Uherskohradištsku je pro porovnání zobrazeno v příloze F.



Zdroj: (1), upraveno autorem

Obrázek 12 Linkové vedení na Uherskohradištsku (varianta 1)

Provoz osobních vlaků linky S5, které zastavují také v Kunovicích, je plánován v hodinovém taktu. Za těmito vlaky jsou vedeny rychlíky linky R18, které jsou velmi důležité pro napojení oblasti Slovácka na Olomouc, Pardubice a Prahu. Tato linka je vedena ve 2hodinovém taktu a v Kunovicích nyní nezastavuje. Pro vytvoření přestupních vazeb v plánovaném přestupním terminálu je vhodné, aby rychlíky v této stanici zastavovaly. Přibližné časové polohy by byly v Kunovicích následující:

- Směr Praha: LL:32,
- Směr Luhačovice: SS:28.

Z těchto rychlíků bude ve Starém Městě u UH také možno přestoupit na rychlíky linky R13, které mají časové polohy v této stanici plánovány v obou směrech stejné, a to příjezd v lichou hodinu a 51 minut a odjezd v sudou hodinu a 9 minut.

Je uvažováno, že cestující přestupují mezi těmito rychlíky v relaci (Brno -) Břeclav – Staré Město u UH – Uherské Hradiště (- Luhačovice). Přestup mezi rychlíky z/do Olomouce není uvažován, protože celou trasu lze absolvovat přímo linkou R18. Doba přestupu mezi linkami R13 a R18 činí 27 minut – jedná se tak o zlepšení současného stavu, kdy přestup trvá 37 minut.

Na rychlíky linky R18 je vhodné vytvořit návaznosti veřejnou linkovou dopravou. Jedná se zejména o linky 353 (směr Strání přes Vlčnov), 355 (směr Boršice u Blatnice přes Hluk) a 356 (směr Ostrožská Lhota). Autorem navržené časové polohy jednotlivých linek v Kunovicích jsou uvedeny v tabulkách 6 a 7.

Tabulka 6 Časové polohy linek v Kunovice,,žel.st. (směr Uherské Hradiště)

Časová poloha	Linka	Ze směru	Poznámka
LL:23	356	Ostrožská Lhota	méně významná linka
LL:25	353	Strání, Vlčnov	nově navržená linka
LL:27	355	Boršice u Blatnice, Hluk	nejvýznamnější linka

Zdroj: autor

Nejkratší dobu na přestup má linka 355, která vede z Boršice u Blatnice a Hluku do Uherského Hradiště. Jedná se o nejvýznamnější linku ze všech, a proto tomu byl přizpůsoben také nejrychlejší odjezd návazného spoje. Nejdelsí čekací doby jsou naopak navrženy pro linku 356, u které se uvažuje ukončení spojů v Ostrožské Lhotě. Jedná se o nejkratší a nejméně vytíženější linku z těchto tří linek.

Tabulka 7 Časové polohy linek v Kunovice,,žel.st. (směr z Uherského Hradiště)

Časová poloha	Linka	Směr	Poznámka
SS:33	355	Hluk, Boršice u Blatnice	nejvýznamnější linka
SS:35	353	Vlčnov, Strání	nově navržená linka
SS:37	356	Ostrožská Lhota	méně významná linka

Zdroj: autor

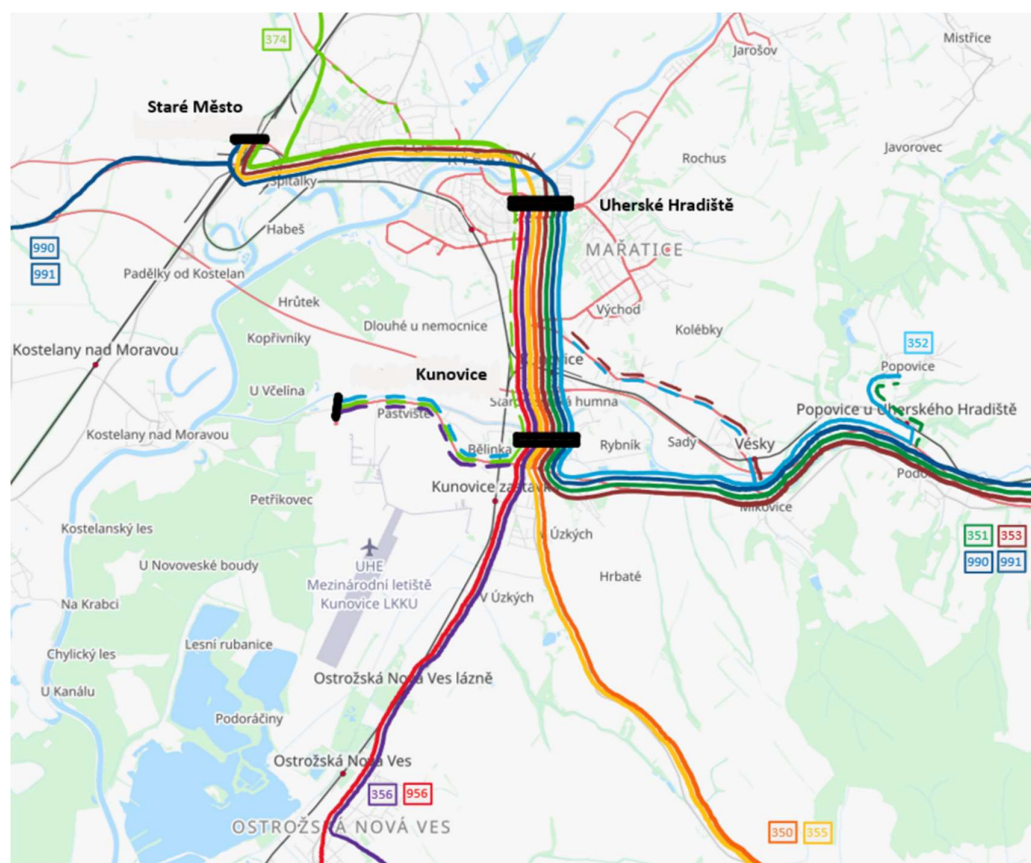
Tyto časové polohy jsou navrženy pro rozvoj přestupních vazeb a je potřeba tyto spoje brát jako doplněk k dnes již provozovaným spojům. Po realizaci modernizace trati a zřízení terminálu by mělo být snahou se přiblížit těmto časovým polohám dnes existujícími spoji.



### 3.2 Varianta 2 (Staré Město)

Tento návrh je oproti předchozí variantě zaměřen na zvýšení důležitosti již využívaného dopravního terminálu před železniční stanicí Staré Město u UH. Úprava linkového vedení je zachována stejná jako ve variantě 1 (včetně nové linky 353). Přestupní vazby mezi jednotlivými linkami zůstávají stejné, jsou nicméně přesunuty z Kunovic do Starého Města.

Změna nastává v řešení veřejné linkové dopravy na území souměstí Kunovice, Uherské Hradiště a Staré Město u UH. Jedná se o zkrácení nebo prodloužení jednotlivých linek z autobusového nádraží v Uherském Hradišti k železniční stanici ve Starém Městě u UH. Tímto je možné vybudovat přestupní vazby mezi železniční a autobusovou dopravou, které v Uherském Hradišti nelze vybudovat. Upravené linkové vedení (přiblížené na souměstí Staré Město, Uherské Hradiště a Kunovice) je zachyceno v obrázku 13.



Zdroj: (1), upraveno autorem

Obrázek 13 Linkové vedení na Uherskohradištsku (varianta 2)

Důležitost jednotlivých linek stejná jako ve variantě 1. Autor navrhuje prodloužení linek 353 a 355 do Starého Města. Touto úpravou je vybudováno přímé spojení z Hluku a také z Vlčnova. Z pohledu dojížděky do Uherského Hradiště se jedná o důležité směry, ze kterých lidé do okresního města dojíždí. (26) Časové polohy spojů jsou uvedeny v tabulkách 8 a 9.

Zkrácení je naopak uvažováno v případě linky 356, která může být v případě potřeby na železniční dopravu navázána na zastávce u lázní v Ostrožské Nové Vsi. Tato zastávka je vybavena zálivou, a proto autobusy stojící na zastávce minimálně ovlivňují provoz na silnici I/55. V současnosti do Starého Města zajíždí minimální počet spojů této linky. (29)

Tabulka 8 Časové polohy linek v Staré Město,žel.st. (směr z Uherského Hradiště)

Časová poloha	Linka	Ze směru	Poznámka
LL:30	353	Strání, Vlčnov	nově navržená linka
LL:32	355	Boršice u Blatnice, Hluk	nejvýznamnější linka

Zdroj: autor

V této variantě je kladen důraz na vytvoření přestupních vazeb na rychlíky linek R18 a R13. Linky 353 a 355 proto přijíždí do uzlu Staré Město u UH před odjezdem těchto vlaků. Vlaky linky R18 odjíždí směr Praha v LL:42 a linky R13 směr Brno v SS:09. Zároveň je plánován odjezd autobusů po příjezdu vlaků opačného směru. Linka R18 směr Luhačovice přijíždí v SS:18 a linka R13 směr Olomouc v LL:51. Je zde navrhován delší čas na přestup z důvodu větší velikosti železniční stanice Staré Město u UH. Dalším důvodem je také častá tvorba dopravních kongescí v Uherském Hradišti.

Tabulka 9 Časové polohy linek v Staré Město,žel.st. (směr Uherské Hradiště)

Časová poloha	Linka	Směr	Poznámka
SS:28	355	Hluk, Boršice u Blatnice	nejvýznamnější linka
SS:30	353	Vlčnov, Strání	nově navržená linka

Zdroj: autor

Také v této variantě je potřeba tyto spoje brát jako doplněk k dnes již provozovaným spojům. Po provedení modernizace trati by mělo být snahou se přiblížit těmto časovým polohám dnes existujícími spoji veřejné linkové dopravy. Nedostatkem tohoto řešení jsou delší přestupní doby mezi linkami 353, 355 a linkou R13 (přibližně 40 minut).

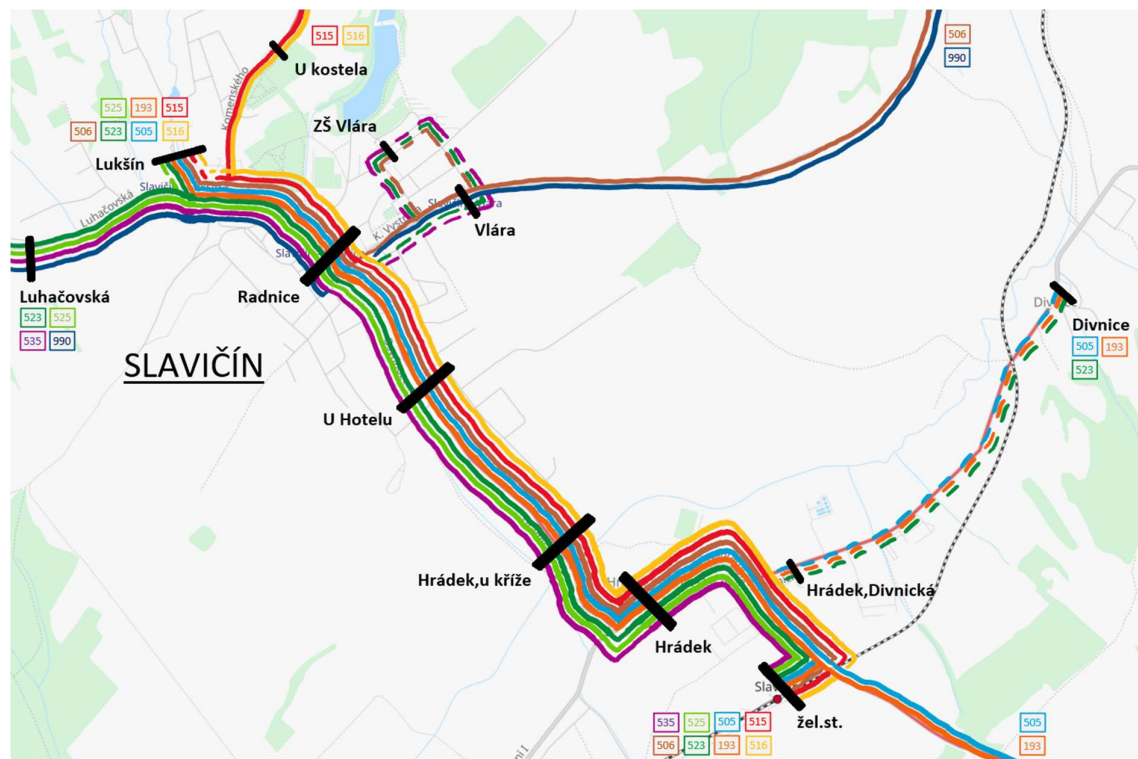
### 3.3 Varianta A (Slavičín „základ“)

U železniční stanice Slavičín je plánováno vybudování dopravního terminálu, pomocí kterého je možné vylepšit přestupní vazby v regionu. Umístění terminálu je plánováno v místě současné zastávky Slavičín,žel.st. Plánuje se zrušení zastávky Slavičín,u žel.st., čímž dojde pro cestující ke zřehlednění veřejné linkové dopravy u železniční stanice. V rámci tohoto terminálu se uvažuje jak s přestupy mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou, tak také mezi samotnou veřejnou linkovou dopravou.

V rámci varianty A se uvažuje s aktuálním linkovým vedením, které je mírně poupraveno tak, aby lépe reagovalo na vznik terminálu. Podle Plánu dopravní obslužnosti (12) je linkové vedení následující:

- 193: Slavičín,,Lukšín – Slavičín,,žel.st. – Šanov – Bojkovice,
- 505: Valašské Klobouky – Štítná n. Vl.-Popov – Slavičín,,žel.st. – Slavičín,,Lukšín,
- 506: Valašské Klobouky – Vlachovice – Slavičín,,Lukšín – Slavičín,,žel.st.,
- 515: Slavičín,,žel.st. – Slavičín,,Radnice – Loučka – Zlín,
- 516: Slavičín,,žel.st. – Slavičín,,Radnice – Újezd,
- 523: Slavičín,,žel.st. – Slavičín,,Radnice – Rudimov – Petrůvka,
- 525: Slavičín,,žel.st. – Slavičín,,Radnice – Dolní Lhota – Zlín,
- 535: Slavičín,,žel.st. – Slavičín,,Radnice – Luhačovice – Zlín.

Také se dále počítá s provozem dálkové linky 990, která má trasu Valašské Klobouky – Slavičín,,Radnice – Luhačovice – Uherské Hradiště – Brno. V rámci této linky se neuvažuje zajištění k železniční stanici, protože není vhodné více prodlužovat jízdní dobu této dlouhé linky. Cestující mají možnost přestoupit na tuto linku v zastávce Slavičín,,Radnice. Linkové vedení této varianty je znázorněno v obrázku 14. Aktuální linkové vedení ve Slavičíně je pro porovnání zobrazeno v příloze G.



Zdroj: (1), upraveno autorem

Obrázek 14 Linkové vedení ve Slavičíně (varianta A)

Základem návrhu přestupních vazeb jsou časové polohy vlaků linky Sp5 ve stanici Slavičín. Důležitější linky veřejné linkové dopravy jsou navázány právě na železniční dopravu. Ve směru Bylnice odjíždí vlak přibližně v lichou hodinu v minutě 45. Odjezd směr Staré Město u UH je plánován v sudou hodinu v 15. minutě. Linky 505, 515 a 535 tvoří návaznost na vlaky linky Sp5 směr Staré Město u UH a linka 525 tvoří návaznost na vlaky linky Sp5 směr Bylnice. Tyto návaznosti jsou zavedeny i v opačném směru, tzn. z linky Sp5 je možno přestoupit na linky 505, 515, 535 a 525.

Prokladem k železniční dopravě je linka 193 vedoucí z Bojkovic. Ta navazuje na vlaky linky Sp5, které končí v tomto městě v sudou hodinu a 25 minutu. Linka 193 vede ve volném souběhu s železniční tratí 341 a část obcí, kterými tato linka prochází, je obsluhována také železniční dopravou. Na zastávce Slavičín,žel.st. na linku 193 proto navazují další linky, které primárně tvoří návaznost na železniční dopravu. Jedná se zejména o linky 506, 516 a 523. Stejně jako u přestupních vazeb na železniční dopravu, i zde jsou přestupy zavedeny i v opačném směru.

Specifická je linka 523, která nemá v zastávce Slavičín,žel.st. tvořeny žádné přímé návaznosti a chová se tak jako doplňková linka v rámci Slavičina tak, aby nevznikla mezera v obslužnosti tohoto města větší než 30 minut. Linka volně navazuje jak na linku Sp5, tak také na již zmíněnou linku 193. Zachování této linky je důležité také z důvodu obslužnosti obce Rudimov. Tato obec však může být obsluhována v případě potřeby také linkami 525 nebo 535.

Tabulka 10 Časové polohy linek v Slavičín,žel.st. (směr centrum)

Časová poloha	Linka	Směr	Poznámka
LL:00	193	Slavičín, Lukšín	prokladová linka k Sp5
LL:05	506	Vlachovice, Valašské Klobouky	navazuje na 193 z Bojkovic
LL:10	516	Újezd	navazuje na 193 z Bojkovic
LL:30	523	Rudimov, Petrůvka	doplňková linka „MHD Slavičín“
LL:50	535	Luhačovice, Zlín	navazuje na Sp5 ze Starého Města
LL:55	515	Loučka, Dolní Lhota, Zlín	navazuje na Sp5 ze Starého Města
SS:10	505	Slavičín, Lukšín	tvoří návaznost na Sp5 do Starého Města
SS:20	525	Petrůvka, Dolní Lhota, Zlín	navazuje na Sp5 z Bylnice
SS:40	523	Rudimov, Petrůvka	doplňková linka „MHD Slavičín“

Zdroj: autor

V tabulkách 10 a 11 se nachází informace ohledně odjezdů linek z plánovaného terminálu Slavičín,,žel.st., a to jak ve směru do centra města Slavičina, tak také z centra. Ve sloupci poznámka je uveden důvod, proč je u jednotlivých linek navržena konkrétní časová poloha. Lze pozorovat, že v rámci tohoto návrhu je snaha co nejvíce v čase rozložit obslužnost centra města a místní části Hrádek, ve které se nachází železniční stanice.

Tabulka 11 Časové polohy linek v Slavičín,,žel.st. (směr z centra)

Časová poloha	Linka	Ze směru	Poznámka
LL:00	193	Slavičín,,Lukšín	prokladová linka k Sp5
LL:20	523	Petrůvka, Rudimov	doplňková linka „MHD Slavičín“
LL:40	525	Zlín, Dolní Lhota, Petrůvka	tvoří návaznost na Sp5 do Bylnice
LL:50	505	Slavičín,,Lukšín	navazuje na Sp5 ze Starého Města
SS:05	515	Zlín, Dolní Lhota, Loučka	tvoří návaznost na Sp5 do Starého Města
SS:10	535	Zlín, Luhačovice	tvoří návaznost na Sp5 do Starého Města
SS:30	523	Petrůvka, Rudimov	doplňková linka „MHD Slavičín“
SS:50	516	Újezd	tvoří návaznost na 193 do Bojkovic
SS:55	506	Valašské Klobouky, Vlachovice	tvoří návaznost na 193 do Bojkovic

Zdroj: autor

Obec Divnice je obsluhována zejména pomocí linek 193 a 523. Dopravní obslužnost je zajištěna také za pomoci minimálního počtu spojů linky 505. Tato místní část je z centra Slavičina obsluhována po následující trase: Slavičín,Hrádek – Slavičín,Hrádek,Divnická – Slavičín,Divnice – Slavičín,Hrádek,Divnická – Slavičín,,žel.st. V opačném směru je linka vedena po stejné trase.

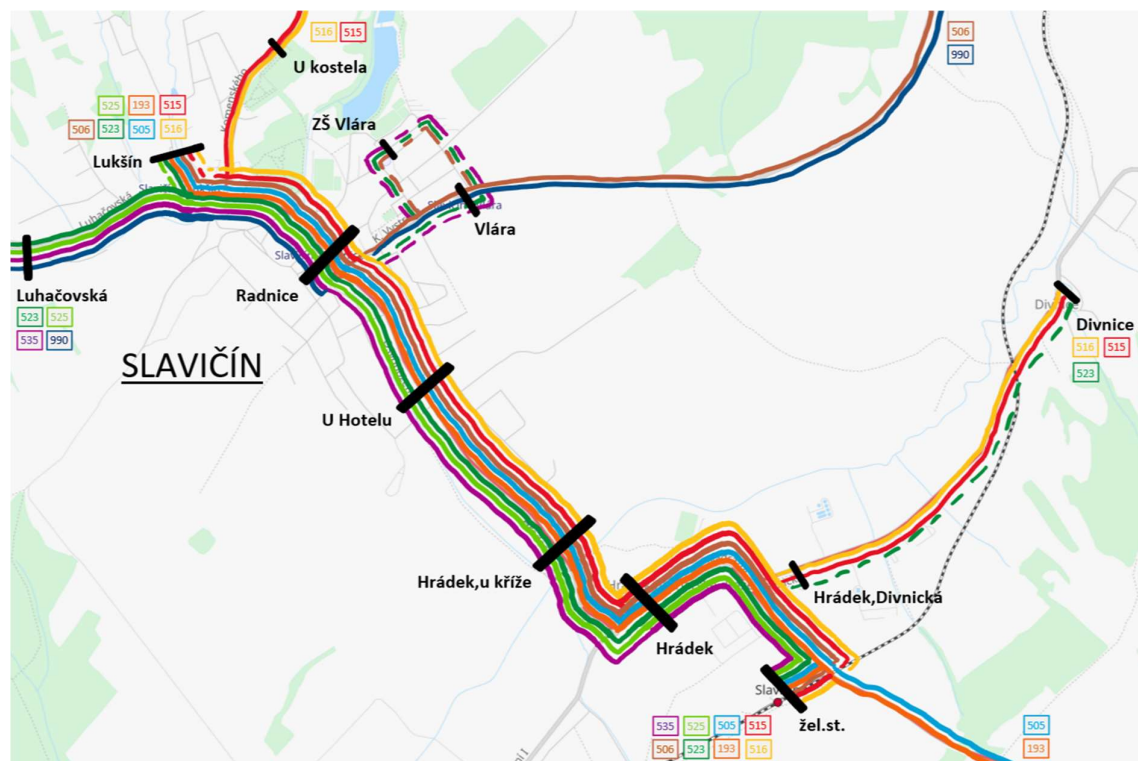
Také v této variantě je potřeba tyto spoje brát jako doplněk k dnes již provozovaným spojům. Mělo by proto být snahou se přiblížit těmto časovým polohám dnes existujícími spoji veřejné linkové dopravy.

### 3.4 Varianta B (Slavičín „rozšířený“)

Varianta B je velmi podobná jako předchozí – odlišují se od sebe pouze drobnými změnami. Obě varianty předpokládají vytvoření dopravního terminálu u železniční stanice ve Slavičíně, na místě aktuální zastávky Slavičín,,žel.st. Výstavbou tohoto terminálu zanikne zastávka Slavičín,,u žel.st. Všechny linky obsluhují nový terminál a cestující jednoznačně ví, odkud spoje odjíždí. Také jsou na tomto terminálu vytvořeny přestupní vazby typu vlak-bus a bus-bus.

V této variantě se uvažuje se stejnými časovými polohami železniční, a tudíž i veřejné linkové dopravy. Ve směru Bylnice odjíždí vlak přibližně v lichou hodinu v minutě 45. Odjezd směr Staré Město u UH je plánován v sudou hodinu v 15. minutě. Časové polohy veřejné linkové dopravy na zastávce Slavičín,žel.st. jsou uvedeny v tabulkách 10 a 11.

Tato varianta se odlišuje úpravou linkového vedení. Počet linek a jejich číselné označení je plánováno stejné. Úprava se týká obslužnosti místní části Slavičina – obce Divnice. Toto upravené linkové vedení lze pozorovat v obrázku 15.



Zdroj: (1), upraveno autorem

Obrázek 15 Linkové vedení ve Slavičíně (varianta B)

Podle autora není vhodné řešit obslužnost této místní části za pomoci „páteřní“ linky 193. Dopravní obslužnost je navržena zejména pomocí linek 515 a 516, které přijíždí do Slavičina ze směru Loučka a Lipová. Tyto linky byly vybrány, protože se jedná o méně významné linky z hlediska počtu cestujících než linky směřující na Petrůvku. Cílem tohoto návrhu je zpravidelnění linkové dopravy a zkrácení intervalů v rámci obslužnosti místní části Divnice. Linka 523 zajišťuje doplňkové výkony tak, jako ve variantě A.

Také v této variantě je potřeba tyto spoje brát jako doplněk k dnes již provozovaným spojům. Mělo by proto být snahou se přiblížit těmto časovým polohám dnes existujícími spoji veřejné linkové dopravy.

## 4 POROVNÁNÍ NÁVRHOVÝCH VARIANT

Cílem této kapitoly je porovnat jednotlivé návrhové varianty a stanovit nejvýhodnější variantní řešení. V následujících oddílech jsou shrnuty a na základě dopravního výkonu porovnány jednotlivé varianty. Jednotkou dopravního výkonu jsou vozidlové kilometry (vozk<sub>m</sub>). Výpočet dopravního výkonu je uveden v přílohách H a I. Poslední oddíl pojednává o nejvhodnějším variantním řešení.

Přestupní vazby jsou navrženy pouze ve všední dny a pro porovnání variant je využíván tzv. běžný týden. Jedná se o týden složený z 5 pracovních dní, soboty a neděle. Nejsou zde uvažovány státní svátky a školní prázdniny. K železničním stanicím jak v Kunovicích, tak také ve Starém Městě u UH a Slavičíně jsou vedeny pouze spoje, které zde mají vytvořeny přestupní vazby.

### 4.1 Varianta 1A (Kunovice + Slavičín „základ“)

Varianta 1A je založena na vytvoření nebo modernizaci přestupních terminálů u železničních stanic Kunovice a Slavičín. V rámci řešení oblasti Uherskohradištska je navržena drobná úprava linkového vedení, a to vytvoření linky 353. Zbytek linkového vedení je zachován přibližně v současné podobě. V Kunovicích u železniční stanice jsou navrženy časové polohy přestupních vazeb u významnějších linek. Jedná se o linky 353, 355 a 356. Všechny tyto linky jsou navázány na rychlíky linky R18 směřující do/z Prahy. Na tyto rychlíky jsou dále ve Starém Městě u UH navázány rychlíky linky R13 do/z Brna.

Oblast Slavičina je založena také na mírné úpravě linkového vedení. Úprava spočívá v protažení tras téměř všech linek obsluhujících toto město do nového přestupního terminálu u železniční stanice. Na tomto místě jsou budovány přestupní vazby mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou a také mezi veřejnou linkovou dopravou samotnou. Při obslužnosti Slavičina je dbáno na minimalizaci souběhů a rozložení jednotlivých spojů v čase. Z hlediska linkového vedení na Slavičíně se jedná o variantu s menším rozsahem úprav. Tato varianta tedy zejména navrhuje časové polohy vhodné pro budování přestupních vazeb.

Změna dopravního výkonu jednotlivých linek v této návrhové variantě je uvedena v tabulce 12. Linky, které byly zmíněny v návrhové části a nenachází se v této tabulce, mají stejný dopravní výkon jako v současném stavu. Navýšení oproti současnému stavu u této návrhové varianty tedy činí 6 500 vozk<sub>m</sub> za týden.

Tabulka 12 Dopravní výkon linek Varianta 1A

<b>Linka</b>	<b>Aktuální dopravní výkon</b>	<b>Dopravní výkon Varianta 1A</b>	<b>Rozdíl dopravních výkonů</b>
350	2 170	780	-1 390
352	1 675	1 025	-650
355	5 993	6 738	745
356	4 024	4 439	415
353	0	2 435	2 435
193	3 142	3 522	380
505	4 179	4 544	365
506	3 173	3 638	465
515	2 074	3 079	1 005
516	1 040	1 795	755
523	945	1 820	875
525	2 091	2 871	780
535	5 327	5 647	320
<b>Celkem</b>	<b>35 833</b>	<b>42 333</b>	<b>6 500</b>

Zdroj: autor

#### **4.2 Varianta 1B (Kunovice + Slavičín „rozšířený“)**

Varianta 1B je řešena v oblasti Uherskohradištska stejně jako předchozí varianta 1A. Rozdílem oproti předchozí variantě je úprava linkového vedení v oblasti Slavičína. Přestupní vazby jsou zde navrženy stejně jako v předchozí variantě. Změna linkového vedení se zabývá obcí Divnice, která v této variantě není obsluhována za pomoci páteřní linky 193 a také linky 505. Dopravní obslužnost je zajištěna zejména pomocí linek 515 a 516, které pokračují ze Slavičina dále směr Loučka. Doplňkovou dopravní obslužnost zajišťuje linka 523, která obsluhuje hlavně Slavičín a obce v jeho největší blízkosti (zejména Rudimov).

Také v rámci této varianty je podmínkou vytvoření nebo modernizace přestupních terminálů v Kunovicích a Slavičíně. Změna dopravního výkonu jednotlivých linek v této návrhové variantě je uvedena v tabulce 13. Navýšení oproti současnému stavu u této návrhové varianty tedy činí 6 815 vozkm za týden.



Tabulka 13 Dopravní výkon linek Varianta 1B

Linka	Aktuální dopravní výkon	Dopravní výkon Varianta 1B	Rozdíl dopravních výkonů
350	2 170	780	-1 390
352	1 675	1 025	-650
355	5 993	6 738	745
356	4 024	4 439	415
353	0	2 435	2 435
193	3 142	3 447	305
505	4 179	4 544	365
506	3 173	3 638	465
515	2 074	3 274	1 200
516	1 040	1 990	950
523	945	1 820	875
525	2 091	2 871	780
535	5 327	5 647	320
<b>Celkem</b>	<b>35 833</b>	<b>42 648</b>	<b>6 815</b>

Zdroj: autor

### 4.3 Varianta 2A (Staré Město + Slavičín „základ“)

Varianta 2A je odlišná od přechozích dvou variant v oblasti Uherskohradištska. Návrh této varianty je podmíněn vznikem přestupního terminálu ve Slavičíně. Přestupní terminál v Kunovicích, uvažovaný v předchozích návrhových variantách, je nahrazen již existujícím přestupním terminálem u železniční stanice Staré Město u UH.

Nejdůležitější linky veřejné linkové dopravy jsou zde proto nově navázány na železniční dopravu (zejména linky R18 a R13). Jedná se o linky 353 a 355, které jsou vedeny z důležitých měst a obcí nacházejících se jihovýchodně od Uherského Hradiště. Nedostatkem této varianty je dlouhý přestupní čas mezi uvedenými linkami a linkou R13. Linka 356, která je v současné době vedena pouze několika spoji ze Starého Města, je plánována zkrátit do Uherského Hradiště. V případě této linky je možné v omezené míře vytvořit přestupní vazby na zastávce Ostrožská Nová Ves, Novoveské lázně. Tyto přestupní vazby nejsou v této práci dále řešeny.

Oblast Slavičína je řešena stejně jako ve variantě 1A, tedy prodloužení linkového vedení k železniční stanici. Navrženy byly zejména nové časové polohy pro vybudování přestupních vazeb u železniční stanice v tomto městě. Změna dopravního výkonu jednotlivých linek v této návrhové variantě je uvedena v tabulce 14. Navýšení oproti současnému stavu u této návrhové varianty tedy činí 6 155 vozkm za týden.

Tabulka 14 Dopravní výkon linek Varianta 2A

<b>Linka</b>	<b>Aktuální dopravní výkon</b>	<b>Dopravní výkon Varianta 2A</b>	<b>Rozdíl dopravních výkonů</b>
350	2 170	780	-1 390
352	1 675	1 025	-650
355	5 993	6 663	670
356	4 024	3 964	-60
353	0	2 640	2 640
193	3 142	3 522	380
505	4 179	4 544	365
506	3 173	3 638	465
515	2 074	3 079	1 005
516	1 040	1 795	755
523	945	1 820	875
525	2 091	2 871	780
535	5 327	5 647	320
<b>Celkem</b>	<b>35 833</b>	<b>41 988</b>	<b>6 155</b>

Zdroj: autor

#### **4.4 Varianta 2B (Staré Město + Slavičín „rozšířený“)**

Varianta 2B je již kombinací předchozích variant. Oblast Uherskohradištska je řešena stejně jako ve variantě 2A a zakládá si tak na posílení přestupních vazeb ve Starém Městě u UH. Oblast Slavičína je řešena stejně jako ve variantě 1B a je založena na úpravě linkového vedení, tzn. změna obslužnosti obce Divnice.

Tato varianta je podmíněna modernizací terminálu ve Slavičíně. Zároveň se jedná o variantu posilující roli přestupních vazeb ve Starém Městě u UH. Změna dopravního výkonu jednotlivých linek v této návrhové variantě je uvedena v tabulce 15. Navýšení oproti současnému stavu u této návrhové varianty tedy činí 6 470 vozkm za týden.

Tabulka 15 Dopravní výkon linek Varianta 2B

<b>Linka</b>	<b>Aktuální dopravní výkon</b>	<b>Dopravní výkon Varianta 2B</b>	<b>Rozdíl dopravních výkonů</b>
350	2 170	780	-1 390
352	1 675	1 025	-650
355	5 993	6 663	670
356	4 024	3 964	-60
353	0	2 640	2 640
193	3 142	3 447	305
505	4 179	4 544	365
506	3 173	3 638	465
515	2 074	3 274	1 200
516	1 040	1 990	950
523	945	1 820	875
525	2 091	2 871	780
535	5 327	5 647	320
<b>Celkem</b>	<b>35 833</b>	<b>42 303</b>	<b>6 470</b>

Zdroj: autor

#### 4.5 Výběr výsledné varianty

Návrhová část této práce je založena na Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje. (12) V tomto strategickém dokumentu jsou navrženy nové přestupní terminály v Kunovicích a Slavičíně. Tyto terminály jsou podle názoru autora vhodně umístěny, a proto se staly základem jednotlivých návrhových variant.

Návrhové varianty byly podrobně popsány v kapitolách 3 a 4. Výsledné porovnání variant podle dopravního výkonu je uvedeno v tabulce 16. Z uvedené tabulky vychází jako nejlepší varianta 2A, která má nejmenší navýšení dopravního výkonu oproti současnému stavu. S tímto ukazatelem také souvisí nejnižší finanční nákladnost na realizaci této varianty. Navýšení dopravního výkonu u varianty 2A činí 6 155 vozkm za týden.

Tabulka 16 Porovnání návrhových variant podle dopravního výkonu

<b>Pořadí</b>	<b>Varianta</b>	<b>Dopravní výkon</b>	<b>Rozdíl dopravního výkonu</b>
<b>1</b>	2A	41 988	6 155
<b>2</b>	2B	42 303	6 470
<b>3</b>	1A	42 333	6 500
<b>4</b>	1B	42 648	6 815

Zdroj: autor

Návrhové varianty 1A a 1B jsou z hlediska nárůstu dopravního výkonu nejméně výhodné. Tyto varianty mají nicméně větší přínos kvůli vytvoření přestupních vazeb v Kunovicích. Cestující tak mají možnost se vyhnout cestě silniční dopravou na území Uherského Hradiště, kde se zejména ve špičkách tvoří dopravní kongesce. Tyto varianty také na rozdíl od variant 2A a 2B uvažují vytvoření přestupních vazeb v Kunovicích u linky 356. Ve variantách 2A a 2B se neuvažuje vytvoření přestupních vazeb u této linky a je zde zmíněna pouze možnost omezeně vytvořit přestupní vazby v Ostrožské Nové Vsi. Tyto varianty také trpí nedostatkem v podobě dlouhých přestupních časů mezi linkami 353, 355 a linkou R13. Autor proto doporučuje vytvoření přestupního terminálu v Kunovicích a využití variant 1A nebo 1B.

Z hlediska dopravní obslužnosti obce Divnice na Slavičínsku je finančně výhodnější ponechat linkové vedení v současném stavu (varianty 1A a 2A). V dlouhodobém horizontu je vhodné se zabývat spíše úpravou podle variant 1B nebo 2B.

Podle názoru autora je nejvýhodnější variantou jak z hlediska přínosů, tak také z hlediska nárůstu dopravního výkonu (a také finanční náročnosti) varianta 1A. Jedná se o kompromisní variantu, která v oblasti Uherského Hradiště volí vhodnější řešení a v oblasti Slavičina je založena na menší změně v dopravní obslužnosti území. V dlouhodobém horizontu rozvoje systému Integrované dopravy Zlínského kraje je vhodné zvážit změnu dopravní obslužnosti obce Divnice a přejít na variantu 1B.

## ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývala analýzou současného stavu trati 341, která je někdy přezdívána jako Vlárská dráha. Nejprve byla v práci přiblížena její historická úloha a využití a také aktuální význam trati. Další část této kapitoly se zaměřila na parametry samotné trati a na její stanice a zastávky. V neposlední řadě byl analyzován provoz, který je na trati v současné době, a také počty cestujících z jednotlivých zastávek. Poslední částí této analýzy byly podrobnější informace o stanicích, ve kterých jsou již v současnosti vytvořeny přestupní vazby nebo by byly vhodné pro jejich vytvoření v budoucnu.

Další kapitola řešila plánovaný rozsah, podobu a parametry, na které má být trať 341 v budoucnu modernizována a elektrizována. Tato modernizace ovlivní provoz na trati. Umožní nasazení nových elektrických, případně hybridních železničních vozidel a také přinese možnost úpravy jízdních řádů z důvodu odpadnutí přepřahu hnacích vozidel ve Starém Městě u UH a také zkrácení jízdních dob díky zvýšení traťové rychlosti.

Poslední kapitola se zabývala vytvořením 4 návrhů, jejich srovnáním mezi sebou a porovnáním se současným stavem. Jednotlivé variantní řešení návrhů bylo zpracováno na základě plánů Zlínského kraje o vybudování nových přestupních terminálů u železničních stanic Kunovice a Slavičín. Na závěr byla autorem vybrána nejvýhodnější návrhová varianta, kterou se stala varianta 1A. Tato varianta je podle autora výhodným kompromisem jednotlivých návrhových variant.

**Cíl bakalářské práce, stanovený v Úvodu, byl dle názoru autora splněn.**

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) OPENSTREETMAP FOUNDATION. *OpenStreetMap*. [online]. Cambridge: OpenStreetMap Foundation, 2022 [cit 25.3.2022]. Dostupné z: <https://www.openstreetmap.org/>
- (2) KUČEROVÁ, Alena. Vlárská dráha letos oslaví 130. narozeniny. *i60.cz*. [online]. Praha: i60 Publishers, 2018 [cit. 6.11.2021]. Dostupné z: <https://www.i60.cz/clanek/detail/20173/vlarska-draha-letos-oslavi-130-narozneniny>
- (3) SPRÁVA ŽELEZNIC. Jízdní řád trati 341. In: *Správa železnic*. [online]. Praha: Správa železnic, 2021 [cit. 22.12.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/142515241/k341.pdf>
- (4) SPRÁVA ŽELEZNIC. Prohlášení o dráze 2022. *Správa železnic*. [online]. Praha: Správa železnic, 2020 [cit. 30.10.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/dopravci/prohlaseni-o-draze-2022>
- (5) KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1991, 284 s. ISBN 80-7030-061-2.
- (6) HANUS, Miroslav. Vlárská dráha na Slovácku slaví sto třicet let. *Slovácký deník.cz*. [online]. Praha: Vltava Labe Media, 2018 [cit 29.12.2021]. Dostupné z: [https://slovacky.denik.cz/zpravy\\_region/vlarska-draha-na-slovacku-slavi-sto-tricet-let-30180218.html](https://slovacky.denik.cz/zpravy_region/vlarska-draha-na-slovacku-slavi-sto-tricet-let-30180218.html)
- (7) ČESKÁ TELEVIZE. Praha má po čtvrtstoletí přímé vlakové spojení s Trenčínem. *ČT24*. [online]. Praha: Česká televize, 2016 [cit 29.12.2021] Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1715929-praha-ma-po-ctvrtstoletu-prime-vlakove-spojenu-s-trencinem>
- (8) ŠINDELÁŘ, Jan. Arriva posílí spojení mezi Prahou a Nitrou na dva vlaky denně. *Zdopravy.cz*. [online]. Praha: Avizer Z, 2019 [cit 29.12.2021]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/arriva-posili-spojenu-mezu-prahou-a-nitrou-na-dva-vlaky-denne-33454/>
- (9) SŮRA, Jan. Arriva přeruší železniční spojení Prahy a Nitry, chybí jí vlaky. *Zdopravy.cz*. [online]. Praha: Avizer Z, 2019 [cit 29.12.2021]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/arriva-prerusi-zeleznicni-spojenu-prahy-a-nitry-chybi-ji-vlaky-39547/>

- (10) LIBIGER, Milan. Zlínský kraj ukončil monopol Českých drah, část zakázky získala Arriva. *iDNES.cz* [online]. Praha: MAFRA, 2019 [cit. 29.12.2021]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/zlinsky-kraj-zeleznice-vyberove-rizeni-dopravce-arriva-ceske-drahy.A190107\\_184953\\_zlin-zpravy\\_ras](https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/zlinsky-kraj-zeleznice-vyberove-rizeni-dopravce-arriva-ceske-drahy.A190107_184953_zlin-zpravy_ras)
- (11) ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2020. 282 s. ISBN 978-80-7560-309-8
- (12) ZLÍNSKÝ KRAJ. Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje. *Zlínský kraj*. [online]. Zlín: Zlínský kraj, 2021 [cit. 30.11.2021]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-80.html>
- (13) ŠAŠINKA, Jaroslav. ARR 848 206[fotografie]. Vlárský průsmyk, 2021. In: *vagonWEB.cz: Železniční osobní vozy* [online]. [cit. 27.12.2021]. Dostupné z: [https://www.vagonweb.cz/fotogalerie/CZ/ARR\\_848.php](https://www.vagonweb.cz/fotogalerie/CZ/ARR_848.php)
- (14) DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. 3. upravené vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2021. 434 s. ISBN 978-80-7560-361-6.
- (15) KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE. Vlaky IDZK získaly linkové označení. *Integrovaná doprava Zlínského kraje*. [online]. Zlín: Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, 2022 [cit. 25.2.2022] Dostupné z: <https://www.idzk.cz/vlaky-idzk-ziskaly-linkove-oznaceni>
- (16) KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE. *Interní materiály společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje*. Zlín: Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, 2021.
- (17) ČESKÉ DRÁHY. ČD ve Zlínském kraji. *České dráhy*. [online]. Zlín: České dráhy, 2021 [cit. 25.2.2022]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cd-v-regionech/zlinsky-kraj/cd-v-regionu/-7369/>
- (18) CENDIS. *OneTicket*. [online]. Praha: Cendis, 2022 [cit. 25.2.2022]. Dostupné z: <https://oneticket.cz/>
- (19) KORDIS JMK. Informace o IDS JMK. *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje*. [online]. Brno: Kordis JMK, 2022 [cit. 25.2.2022]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/a/ids-jmk.html>
- (20) ODBOROVÉ SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ. Uherský Brod se již dva roky může chlubit moderním dopravním terminálem. *Odborové sdružení železničářů*. [online]. Praha: Odborové sdružení železničářů, 2018 [cit. 28.12.2021]. Dostupné z: <https://www.osz.org/index.php/zpravodajstvi-on-line-osz/35-zol-reportaze/4492-uhersky-brod-se-jiz-dva-roky-muze-chlubit-modernim-dopravnim-terminalem>

- (21) LUHAČOVICE. Cestujícím v Luhačovicích slouží nový dopravní terminál. *Oficiální stránky města Luhačovice*. [online]. Luhačovice: Luhačovice, 2020 [cit. 28.12.2021]. Dostupné z: <https://www.luhacovice.eu/29274n-cestujicim-v-luhacovicich-slouzi-novy-dopravni-terminal>
- (22) ZLÍNSKÝ KRAJ. *Interní materiály Zlínského kraje*. Zlín: Zlínský kraj, 2020.
- (23) MINISTERSTVO DOPRAVY. Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu na české železniční síti. *Ministerstvo dopravy*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2017 [cit. 30.12.2021]. Dostupné z: <https://mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Koncepce-prechodu-na-jednotnou-napajeci-soustavu-n>
- (24) ŠINDELÁŘ, Jan. Přechod na střídavou soustavu začíná. Cena v prvním tendru vzrostla o více než půl miliardy. *Zdopravy.cz*. [online]. Praha: Avizer Z, 2019 [cit. 30.12.2021]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prechod-na-stridavou-soustavu-zacina-cena-v-prvnim-tendru-vzrostla-o-vice-nez-pul-miliardy-33072/>
- (25) MINISTERSTVO DOPRAVY. Plán moderního zabezpečení české železnice: Implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS. In: *Drážní úřad*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2021 [cit. 30.12.2021]. Dostupné z: [https://www.ducr.cz/images/drurad/dokumenty/ostatni/3\\_PL%C3%81N\\_modern%C3%ADho\\_zabezpe%C4%8Den%C3%AD\\_%C4%8Desk%C3%A9\\_%C5%BEeleznice\\_Implementace\\_ETCS\\_MDCR0C30LVPA.pdf](https://www.ducr.cz/images/drurad/dokumenty/ostatni/3_PL%C3%81N_modern%C3%ADho_zabezpe%C4%8Den%C3%AD_%C4%8Desk%C3%A9_%C5%BEeleznice_Implementace_ETCS_MDCR0C30LVPA.pdf)
- (26) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Zlínský kraj - 2011. *Český statistický úřad*. [online]. Praha: Český statistický úřad, 2013 [cit. 21.3.2022]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-zlinsky-kraj-2011-6jusbc10v7>
- (27) SPRÁVA ŽELEZNIC. Jízdní řád trati 330. In: *Správa železnic*. [online]. Praha: Správa železnic, 2021 [cit. 29.12.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/142515241/k330.pdf>
- (28) SPRÁVA ŽELEZNIC. Jízdní řád trati 280. In: *Správa železnic*. [online]. Praha: Správa železnic, 2021 [cit. 29.12.2021]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/142515241/k280.pdf>
- (29) KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE. Jízdní řady autobusů. *Integrovaná doprava Zlínského kraje*. [online]. Zlín: Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, 2021 [cit. 28.12.2021]. Dostupné z: <https://www.idzk.cz/autobusy>



## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Parametry trati 341 .....	57
Příloha B – Stanice a zastávky v úseku Staré Město u UH – Vlárský Průsmyk .....	58
Příloha C – Stanice a zastávky v úseku Újezdec u Luhačovic – Luhačovice.....	58
Příloha D – Linky železniční osobní dopavy v jednotlivých železničních stanicích .....	59
Příloha E – Autobusové linky na zastávkách umístěných u železničních stanic.....	61
Příloha F – Aktuální linkové vedení na Uherskohradištsku.....	64
Příloha G – Aktuální linkové vedení ve Slavičíně.....	65
Příloha H – Dopravní výkon linek na Uherskohradištsku.....	66
Příloha I – Dopravní výkon linek na Slavičíně.....	71

Příloha A – Parametry trati 341

<b>Parametr</b>	<b>Vlářský Průsmyk – Staré Město u UH</b>	<b>Luhačovice – Újezdec u Luhačovic</b>
Číslo tratě	812 00	813 00
Název začátku tratě	Vlářský průsmyk státní hranice	Luhačovice
Název konce tratě	Staré Město u UH	Újezdec u Luhačovic
Kilometrická poloha začátku tratě	163,500	9,757
Kilometrická poloha konce tratě	9,091	0,094
Celková stavební délka tratě uvedená v km	70,301	10,319
Maximální traťová rychlost uvedená v km·h <sup>-1</sup>	80	50
Normativ délky osobního vlaku (včetně hnacích vozidel) uvedený v m	161	92
Normativ délky nákladního vlaku (včetně hnacích vozidel) uvedený v m	303	83
Největší povolená délka nákladního vlaku (včetně hnacích vozidel) uvedená v m	567	83
Maximální sklon tratě uvedený v ‰	16,0	12,1
Dovolené traťové třídy zatížení	C3	C3
Cílová kategorie trati podle TSI INF – osobní	P6	P6
Cílová kategorie trati podle TSI INF – nákladní	F4	F4
Kategorie dráhy z pohledu zákona o drahách	Regionální	Regionální

Zdroj: autor na základě (4)

Příloha B – Stanice a zastávky v úseku Staré Město u UH – Vlárský průsmyk

Název	Typ	Nástupní hrany	Modernizována	Bezbariérovost
Staré Město u UH	Stanice	7	Ano	Částečná
Uherské Hradiště	Stanice	3	Ne	Ne
Kunovice	Stanice	4	Ano	Ano
Vésky	Zastávka	1	Ano	Ano
Popovice u Uherského Hradiště	Zastávka	1	Ano	Ano
Hradčovice	Stanice	2	Ne	Ne
Havříce	Zastávka	1	Ano	Ano
Uherský Brod	Stanice	3	Ano	Ano
Újezdec u Luhačovic	Stanice	3	Ne	Ne
Šumice	Zastávka	1	Ano	Ano
Nezdenice	Stanice	2	Ne	Ne
Záhorovice	Zastávka	1	Ne	Ne
Bojkovice	Stanice	3	Ano	Ano
Bojkovice město	Zastávka	1	Nová zastávka	Ano
Pitín zastávka	Zastávka	1	Ne	Ne
Hostětín	Zastávka	1	Ne	Ne
Slavičín	Stanice	2	Ne	Ne
Divnice	Zastávka	1	Ano	Ano
Bohuslavice nad Vlárí	Stanice	2	Ne	Ne
Popov	Zastávka	1	Ano	Ano
Bylnice	Stanice	3	Ano	Ano
Svatý Štěpán	Zastávka	1	Ne	Ne
Vlárský průsmyk	Stanice	2	Ano	Ano

Zdroj: autor na základě (12)

Příloha C – Stanice a zastávky v úseku Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

Název	Typ	Nástupní hrany	Modernizována	Bezbariérovost
Újezdec u Luhačovic	Stanice	3	Ne	Ne
Polichno	Zastávka	1	Ne	Ne
Biskupice	Zastávka	1	Ano	Ano
Luhačovice	Stanice	3	Ne	Ne

Zdroj: autor na základě (12)

Příloha D – Linky železniční osobní dopravy v jednotlivých železničních stanicích

<b>Staré Město u UH</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
Ex4	Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko
R13	Brno – Břeclav – Olomouc
R18	Praha – Pardubice – Olomouc – Přerov – Luhačovice / Veselí nad Moravou
R56	Staré Město u UH – Veselí nad Moravou – Brno
Sp5	Staré Město u UH – Uherský Brod – Bylnice
Sp8	Přerov – Otrokovice – Uherské Hradiště
S5	Staré Město u UH – Uherské Hradiště – Bylnice (- Vlárský průsmyk)
S6	Staré Město u UH – Veselí nad Moravou (- Brno)
S9	Přerov – Otrokovice – Staré Město u UH – Břeclav
S96	(Vizovice/Přerov -) Otrokovice – Veselí nad Moravou
<b>Uherské Hradiště</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
R18	Praha – Pardubice – Olomouc – Přerov – Luhačovice / Veselí nad Moravou
R56	Staré Město u UH – Veselí nad Moravou – Brno
Sp5	Staré Město u UH – Uherský Brod – Bylnice
Sp8	Přerov – Otrokovice – Uherské Hradiště
S5	Staré Město u UH – Uherské Hradiště – Bylnice (- Vlárský průsmyk)
S6	Staré Město u UH – Veselí nad Moravou (- Brno)
S96	(Vizovice/Přerov -) Otrokovice – Veselí nad Moravou
<b>Kunovice</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
R56	Staré Město u UH / (Vlárský průsmyk -) Bojkovice – Veselí nad Moravou – Brno
S5	Staré Město u UH – Uherské Hradiště – Bylnice (- Vlárský průsmyk)
<b>Uherský Brod</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
R18	Praha – Pardubice – Olomouc – Přerov – Luhačovice
R56	(Vlárský průsmyk –) Bojkovice – Veselí nad Moravou – Brno
Sp5	Staré Město u UH – Uherský Brod – Bylnice
S5	Staré Město u UH – Uherské Hradiště – Bylnice (- Vlárský průsmyk)
<b>Újezdec u Luhačovic</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
R18	Praha – Pardubice – Olomouc – Přerov – Luhačovice
S5	Staré Město u UH – Uherské Hradiště – Bylnice (- Vlárský průsmyk)
S53	Újezdec u Luhačovic – Luhačovice
<b>Bojkovice</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
R56	(Vlárský průsmyk –) Bojkovice – Veselí nad Moravou – Brno
Sp5	Staré Město u UH – Uherský Brod – Bylnice
S5	Staré Město u UH – Uherské Hradiště – Bylnice (- Vlárský průsmyk)

<b>Bylnice</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
Sp5	Staré Město u UH – Uherský Brod – Bylnice
S2	Bylnice – Vsetín – Valašské Meziříčí (- Rožnov pod Radhoštěm)
S5	Staré Město u UH – Uherské Hradiště – Bylnice (- Vlárský průmysk)
<b>Vlárský průmysk</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
R56	(Vlárský průmysk –) Bojkovice – Veselí nad Moravou – Brno
S5	Staré Město u UH – Uherské Hradiště – Bylnice (- Vlárský průmysk)
---	Vlárský průmysk – Trenčianská Teplá (- Trenčín)

Zdroj: autor na základě (3), (27), (28)

Příloha E – Autobusové linky na zastávkách umístěných u železničních stanic

<b>Staré Město,,žel.st.</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
802170	Uherské Hradiště-Babice-Otrokovice-Zlín
802356	Staré Město-Uherské Hradiště-Ostrožská Lhota-Hluk-Uherský Brod
802360	Uherské Hradiště-Buchlovice-Koryčany-Velehrad
802361	Uherské Hradiště-Břestek-Buchlovice
802365	Uherské Hradiště-Tučapy-Ořechov
802366	Uherské Hradiště-Boršice-Buchlovice-Osvětimany
802374	Kunovice-Uherské Hradiště-Jalubí
802375	Uherské Hradiště-Velehrad-Salaš
822991	Luhačovice-Uherský Brod-Brno
823992	Zlín-Uherské Hradiště-Strílky-Brno
824990	Valašské Klobouky-Luhačovice-Uherské Hradiště-Brno
<b>Kunovice,,rozc.k žel.st.0.5</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
802350	Uherské Hradiště-Hluk/Vlčnov-Strání,Květná
802351	Uherské Hradiště-Veletiny-Uherský Brod
802352	Uherské Hradiště-Vlčnov
802355	Uherské Hradiště-Horní Němčí-Boršice u Blatnice
802356	Staré Město-Uherské Hradiště-Ostrožská Lhota-Hluk-Uherský Brod
802374	Kunovice-Uherské Hradiště-Jalubí
802956	Uherské Hradiště-Uherský Ostroh-Veselí nad Moravou
822991	Luhačovice-Uherský Brod-Brno
804351	Uherské Hradiště-Veletiny-Uherský Brod
<b>Uherský Brod,,dopravní terminál</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
802190	Uherský Brod-Luhačovice-Zlín
802192	Uherský Brod-Velký Ořechov-Zlín
802310	Uherský Brod,Újezdec-Uherský Brod,Havříce-Nivnice
802311	Uherský Brod,Slovácké strojirny-Uherský Brod,poliklinika-Nivnice
802312	Uherský Brod,dopravní terminál-sídliště Olšava-poliklinika-Nivnice
802313	Uherský Brod,dopravní terminál-sídliště Olšava-poliklinika-Nivnice
802320	Uherský Brod-Korytná-Strání,Květná
802321	Uherský Brod-Nivnice-Březová-Strání,Květná
802322	Uherský Brod-Slavkov-Strání,Květná
802323	Uherský Brod-Nivnice-Suchá Loz-Bánov-Uherský Brod
802325	Uherský Brod-Horní Němčí
802330	Uherský Brod-Lopeník-Březová
802333	Uherský Brod-Bánov-Suchá Loz-Nivnice-Uherský Brod
802335	Uherský Brod-Starý Hrozenkov-Vyškovec-Vápenice
802341	Uherský Brod-Veletiny-Vlčnov
802342	Uherský Brod-Vlčnov-Hluk

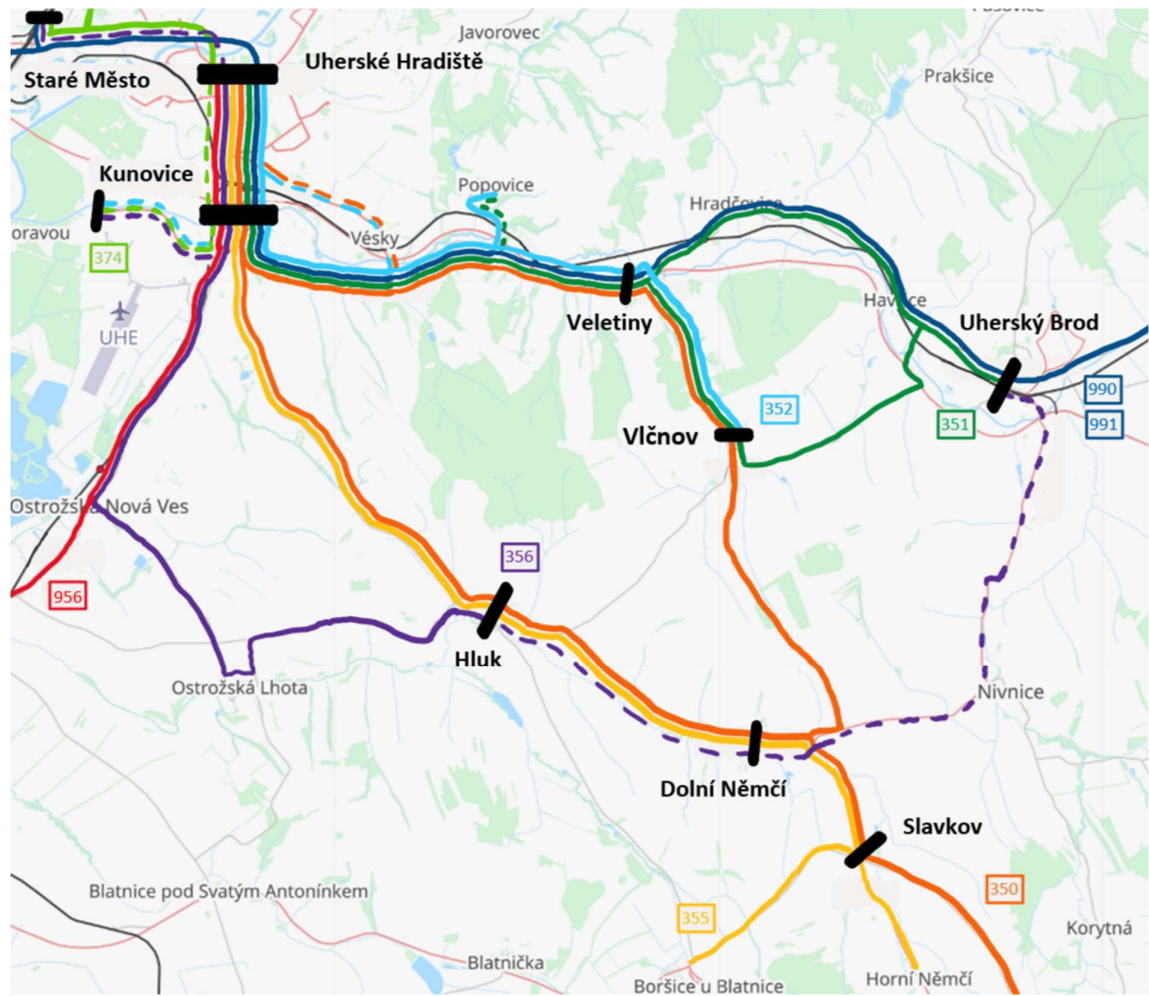
<b>Uherský Brod,,dopravní terminál</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
802351	Uherské Hradiště-Veletiny-Uherský Brod
802356	Staré Město-Uherské Hradiště-Ostrožská Lhota-Hluk-Uherský Brod
802382	Uherské Hradiště-Bílovice-Velký Ořechov-Uherský Brod
802390	Uherský Brod-Rudice-Bojkovice
802975	Uherský Brod-Vsetín-Ostrava
822991	Luhačovice-Uherský Brod-Brno
804190	Uherský Brod-Luhačovice-Zlín
804192	Uherský Brod-Velký Ořechov-Zlín
804330	Uherský Brod-Lopeník-Březová
804335	Uherský Brod-Starý Hrozenkov-Vyškovec-Vápenice
804351	Uherské Hradiště-Veletiny-Uherský Brod
804975	Uherský Brod-Vsetín-Ostrava
824990	Valašské Klobouky-Luhačovice-Uherské Hradiště-Brno
<b>Luhačovice,,aut.st.</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
827975	Luhačovice-Vsetín-Ostrava
802190	Uherský Brod-Luhačovice-Zlín
802191	Bojkovice-Luhačovice-Zlín
802975	Uherský Brod-Vsetín-Ostrava
822522	Luhačovice-Podhradí-Luhačovice,Řetečov
822991	Luhačovice-Uherský Brod-Brno
823410	Luhačovice-Ludkovice-Provodov-Zlín
823411	Luhačovice-Ludkovice-Provodov-Zlín
823520	Luhačovice-Dolní Lhota-Zlín
823532	Ludkovice-Podhradí-Luhačovice-Zlín
804190	Uherský Brod-Luhačovice-Zlín
804191	Bojkovice-Luhačovice-Zlín
804975	Uherský Brod-Vsetín-Ostrava
824122	Luhačovice-Vízovice-Vsetín
824410	Luhačovice-Ludkovice-Provodov-Zlín
824520	Luhačovice-Dolní Lhota-Zlín
824521	Valašské Klobouky-Drnovice-Dolní Lhota-Luhačovice
824522	Luhačovice-Podhradí-Luhačovice,Řetečov
824532	Ludkovice-Podhradí-Luhačovice-Zlín
824535	Slavičín-Luhačovice-Zlín
824952	Luhačovice-Zlín-Kroměříž-Brno
824953	Luhačovice-Zlín-Kroměříž-Brno
824955	Luhačovice-Zlín-Kroměříž-Brno
824990	Valašské Klobouky-Luhačovice-Uherské Hradiště-Brno
827975	Luhačovice-Vsetín-Ostrava
802190	Uherský Brod-Luhačovice-Zlín

<b>Nezdenice,,žel.st.</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
802390	Uherský Brod-Rudice-Bojkovice
802391	Bojkovice-Nezdenice-Rudice
<b>Bojkovice,,žel.st.</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
802191	Bojkovice-Luhačovice-Zlín
802390	Uherský Brod-Rudice-Bojkovice
802391	Bojkovice-Nezdenice-Rudice
802395	Bojkovice-Komňa-Vyškovec
802397	Bojkovice-Žitková-Starý Hrozenkov
822193	Slavičín-Šanov-Bojkovice
804191	Bojkovice-Luhačovice-Zlín
804395	Bojkovice-Komňa-Vyškovec
824193	Slavičín-Šanov-Bojkovice
<b>Slavičín,,žel.st. nebo Slavičín,,u žel.st.</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
822193	Slavičín-Šanov-Bojkovice
824193	Slavičín-Šanov-Bojkovice
824505	Valašské Klobouky-Štítná nad Vl.-Popov-Slavičín
824523	Slavičín-Rudimov-Petrůvka
824525	Slavičín-Dolní Lhota-Zlín
824535	Slavičín-Luhačovice-Zlín
<b>Brumov-Bylnice,,žel.st.</b>	
<b>Linka</b>	<b>Trasa linky</b>
824504	Valašské Klobouky-Brumov-Bylnice,Sidonie

Zdroj: autor na základě (29)

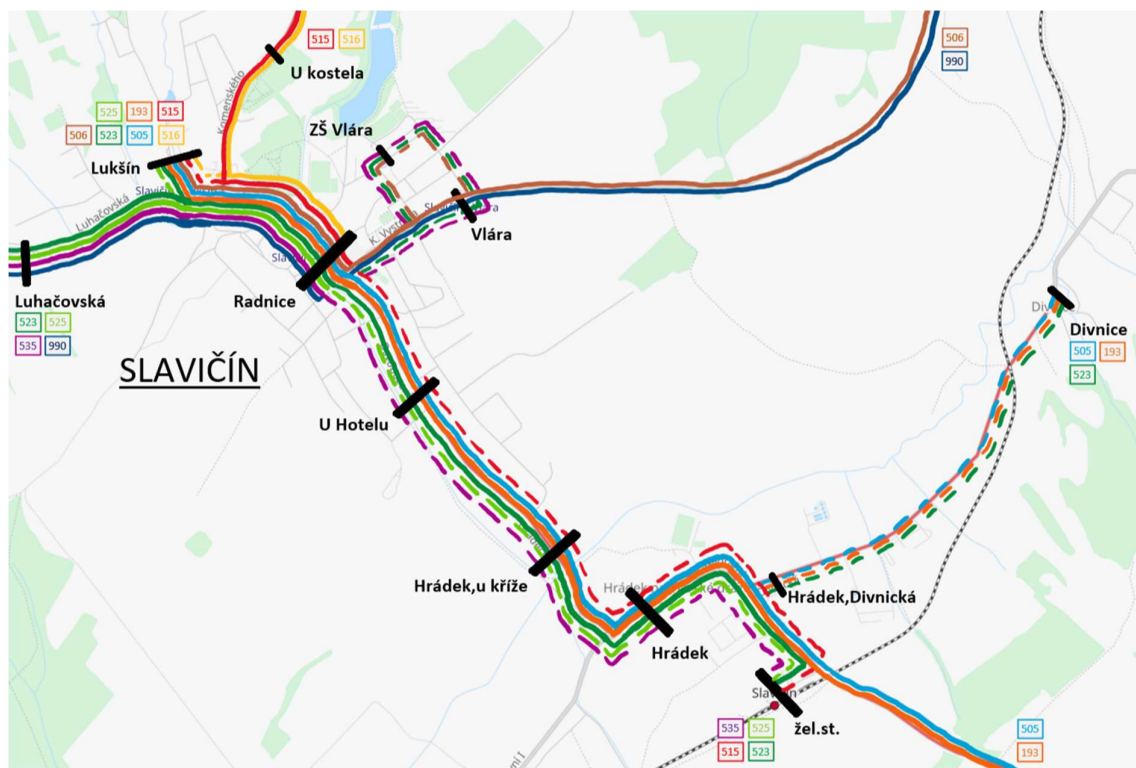


Příloha F – Aktuální linkové vedení na Uherskohradištsku



Zdroj: (1), upraveno autorem

Příloha G – Aktuální linkové vedení ve Slavičíně



Zdroj: (1), upraveno autorem









Linka	Aktuální stav						Návrhová varianta 1						Návrhová varianta 2							
	Všední den		Sobota		Neděle		Všední den		Sobota		Neděle		Všední den		Sobota		Neděle		Poznámky	
	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km		
956	tam						tam						tam							Bez změn
	1	14			1	14			1	14			1	14						
	3	19			3	19			3	19			3	19						
	5	14			5	14			5	14			5	14						
	7	19			7	19			7	19			7	19						
	9	19			9	19			9	19			9	19						
	11	19			11	19			11	19			11	19						
	13	19			13	19			13	19			13	19						
	15	13			15	13			15	13			15	13						
	17	19			17	19			17	19			17	19						
	19	19			19	19			19	19			19	19						
	21	19			21	19			21	19			21	19						
	23	13			23	13			23	13			23	13						
	27	19			27	19			27	19			27	19						
	25	13			25	13			25	13			25	13						
	29	19			29	19			29	19			29	19						
	31	19			31	19			31	19			31	19						
	33	19			33	19			33	19			33	19						
	35	19			35	19			35	19			35	19						
	37	19			37	19			37	19			37	19						
	zpět				zpět				zpět				zpět							
	2	19			2	19			2	19			2	19						
	4	13			4	13			4	13			4	13						
	6	15			6	15			6	15			6	15						
	8	18			8	18			8	18			8	18						
	10	19			10	19			10	19			10	19						
	12	14			12	14			12	14			12	14						
	14	21			14	21			14	21			14	21						
	16	19			16	19			16	19			16	19						
	18	19			18	19			18	19			18	19						
	20	19			20	19			20	19			20	19						
	22	13			22	13			22	13			22	13						
	24	19			24	19			24	19			24	19						
	26	19			26	19			26	19			26	19						
	28	13			28	13			28	13			28	13						
	30	19			30	19			30	19			30	19						
	32	19			32	19			32	19			32	19						
	34	19			34	19			34	19			34	19						
	36	19			36	19			36	19			36	19						
	38	28			38	28			38	28			38	28						
	<b>Celkem</b>	<b>677</b>			<b>Celkem</b>	<b>677</b>			<b>Celkem</b>	<b>677</b>			<b>Celkem</b>	<b>677</b>			<b>Běžný týden</b>	<b>3 385</b>	<b>Rozdíl běžných týdnů</b>	<b>0</b>
	353				tam (býv 350)	tam (býv 352)	tam (býv 352)	* upravena časová poloha v Kunovicích na SS:35	tam (býv 350)	tam (býv 352)	tam (býv 352)	* upravena časová poloha ve Starém Městě na SS:30								
					1*	201	15	201	15	1*	201	15	201	15	1*	201	15	201	15	15
				nový	205	15	205	15	nový	205	15	205	15	nový	207	15	207	15	15	Prodloužené spoje do Starého Města: + 4 km
				5*	207	15	207	15	5*	207	15	207	15	5*	209	15	209	15	20	Nové spoje vedeny do Vížnova
				13	16	209	15	209	15	13	16	209	15	13	16	209	15	209	15	
				nový	17	zpět (býv 350)	zpět (býv 350)	Spoje s návaznostmi v Kunovice, žel.st.: + 1 km příp. + 2 km (trasa přes Sady)	nový	20	zpět (býv 350)	zpět (býv 350)	20	nový	20	254	20	254	20	
				9*	17	254	20	254	20	9*	20	254	20	9*	20	254	20	254	20	
				51	35	252	20	252	20	51	35	252	20	51	35	252	20	252	20	
				11*	17	zpět (býv 352)	zpět (býv 352)	Nové spoje vedeny do Vížnova	11*	20	zpět (býv 352)	zpět (býv 352)	20	11*	20	202	15	202	15	
				15	16	202	15	202	15	15	16	202	15	15	16	202	15	202	15	
				tam (býv 352)	204	15	204	15	tam (býv 352)	204	15	204	15	tam (býv 352)	204	15	204	15		
				1	13	206	15	206	15	1	13	206	15	1	13	206	15	206	15	
				23*	21	208	15	208	15	23*	24	208	15	23*	24	208	15	208	15	
				25	19	<b>Celkem</b>	<b>160</b>	<b>Celkem</b>	<b>160</b>	25	19	<b>Celkem</b>	<b>160</b>	<b>Celkem</b>	<b>160</b>	<b>Celkem</b>	<b>160</b>	<b>Celkem</b>	<b>160</b>	
				zpět (býv 350)					zpět (býv 350)					zpět (býv 350)						
				2	16				2	16				2	16					
				52	35				52	35				52	35					
				4x	17				4x	20				4x	20					
				nový	17				nový	20				nový	20					
				14x	17				14x	20				14x	20					
				8x	17				8x	20				8x	20					
				nový	17				nový	20				nový	20					
				12	16				12	16				12	16					
				16x	17				16x	20				16x	20					
				zpět (býv 352)					zpět (býv 352)					zpět (býv 352)						
				22x	17				22x	19				22x	19					
				24	15				24	15				24	15					
				<b>Celkem</b>	<b>423</b>				<b>Celkem</b>	<b>464</b>				<b>Celkem</b>	<b>464</b>		<b>Běžný týden</b>	<b>2 640</b>	<b>Rozdíl běžných týdnů</b>	<b>2 640</b>

Zdroj: autor na základě (29)

Příloha I – Dopravní výkon linek na Slavičínsku

Linka	Aktuální stav						Návrhová varianta A						Návrhová varianta B									
	Všední den		Sobota		Neděle		Všední den		Sobota		Neděle		Poznámky	Všední den		Sobota		Neděle		Poznámky		
	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km		Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km			
193	tam		tam		tam		tam		tam		tam		* upravená časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:00	tam		tam		tam		* upravená časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:00		
	1	19	251	22	201	9	1*	19	251	22	201	9	Slavičín,,žel.st. na LL:00	1*	19	251	22	201	9	Slavičín,,žel.st. na LL:00		
	51	20	253	21	203	22	51	20	253	21	203	22	** upravená časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:00 a spoj prodloužen	51	20	253	21	203	22	** upravená časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:00 a spoj prodloužen		
	3	7	zpět		205	6	3	7	zpět		205	6		3	7	zpět		205	6			
	5	18	252	19	253	21	5	18	252	19	253	21		5	18	252	19	253	21			
	7	11	254	22	202	9	7**	11	254	22	202	9		7**	11	254	22	202	9			
	9	22	Celkem	84	202	9	9*	22	Celkem	84	202	9		9*	22	Celkem	84	202	9			
	31	13			204	6	31	13			204	6		31	13			204	6			
	11	10			208	6	11**	10			208	6		11**	10			208	6			
	53	7			206	22	53	7			206	22		53	7			206	22			
	15	15			254	22	15**	15			254	22		15**	15			254	22			
	57	7			Celkem	123	57	7			Celkem	123		57	7			Celkem	123			
	17	30			17	30	17	30			17	30		17	30			17	30			
	21	22			21	22	21	22			21	22		21	22			21	22			
	39	27			59*	27	39	27			59*	27		39	27			59*	27			
	27	25			27	25	27	25			27	25		27	25			27	25			
	25	25			25*	25	25	25			25*	25		25*	25			25*	25			
	29	19			29*	19	29	19			29*	19		29*	19			29*	19			
	2	13			2	13	2	13			2	13		2	13			2	13			
	52	19			52*	19	52	19			52*	19		52*	19			52*	19			
	6	11			6	11	6	11			6	11		6	11			6	11			
	8	21			8*	21	8	21			8*	21		8*	21			8*	21			
	10	22			10*	22	10	22			10*	22		10*	22			10*	22			
	4	10			4**	22	4	10			4**	22		4**	22			4**	22			
	12	22			12	22	12	22			12	22		12	22			12	22			
	14	13			14	13	14	13			14	13		14	13			14	13			
	54	10			54**	22	54	10			54**	22		54**	22			54**	22			
	16	15			16	15	16	15			16	15		16	15			16	15			
	58	7			58	7	58	7			58	7		58	7			58	7			
	60	22			60*	22	60	22			60*	22		60*	22			60*	22			
	20	22			20	22	20	22			20	22		20	22			20	22			
	18	22			18	22	18	22			18	22		18	22			18	22			
	-				nový	22	nový	22			nový	22		nový	22			nový	22			
	22	22			22	22	22	22			22	22		22	22			22	22			
	26	21			26*	21	26	21			26*	21		26*	21			26*	21			
	24	18			24	18	24	18			24	18		24	18			24	18			
	Celkem	587			Běžný týden	3 142	Celkem	663			Běžný týden	3 522		Rozdíl běžných týdnů	380			Běžný týden	3 447		Rozdíl běžných týdnů	305
	505	tam		tam		tam		tam		tam		tam		* upravená časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:10	tam		tam		tam		* upravená časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:10	
		1	21	201	25	201	25	1	21	201	25	201	25	Slavičín,,žel.st. na SS:10	1	21	201	25	201	25	Slavičín,,žel.st. na SS:10	
		3	21	203	22	205	25	3	21	203	22	205	25	** upravená časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:10 a spoj prodloužen	3	21	203	22	205	25	** upravená časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:10 a spoj prodloužen	
		5	16	205	25	207	25	5	16	205	25	207	25	Slavičín,,žel.st. na SS:10 a spoj prodloužen	5	16	205	25	207	25	Slavičín,,žel.st. na SS:10 a spoj prodloužen	
		7	12	209	19	209	19	7**	12	209	19	209	19		7**	12	209	19	209	19		
		9	25	211	25	211	25	9	25	211	25	211	25	* upravená časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:10	9	25	211	25	211	25	* upravená časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:10	
		-		215	22	213	26	nový	22	215	22	213	26		nový	22	215	22	213	26		
		11	22	zpět		11	22	11	22	zpět		11	22	zpět	11	22	zpět		11	22	zpět	
		13	22	200	22	202	30	13	22	200	22	202	30		13	22	200	22	202	30		
		15	23	202	30	204	20	15*	23	202	30	204	20		15*	23	202	30	204	20		
17		16	204	20	206	26	17	16	204	20	206	26		17	16	204	20	206	26			
19		15	206	26	208	25	19	15	206	26	208	25		19	15	206	26	208	25			
21		10	208	25	210	26	21	10	208	25	210	26		21	10	208	25	210	26			
23		21	210	26	Celkem	272	23*	21	210	26	Celkem	272		23*	21	210	26	Celkem	272			
25		26	Celkem	287	25	26	25	26	Celkem	287	25	26		25	26	Celkem	287	25	26			
27		16			27	16	27	16			27	16		27	16			27	16			
29		21			29*	21	29	21			29*	21		29*	21			29*	21			
31		26			31	26	31	26			31	26		31	26			31	26			
33		14			33	14	33	14			33	14		33	14			33	14			
35		21			35*	21	35	21			35*	21		35*	21			35*	21			
37		15			37	15	37	15			37	15		37	15			37	15			
2		16			2	16	2	16			2	16		2	16			2	16			
4		26			4	26	4	26			4	26		4	26			4	26			
6		28			6*	28	6	28			6*	28		6*	28			6*	28			
8		29			8	29	8	29			8	29		8	29			8	29			
-					nový	16	nový	16			nový	16		nový	16			nový	16			
10		23			10*	23	10	23			10*	23		10*	23			10*	23			
12		20			12	20	12	20			12	20		12	20			12	20			
14		22			14	22	14	22			14	22		14	22			14	22			
16		22			16*	22	16	22			16*	22		16*	22			16*	22			
18		16			18	16	18	16			18	16		18	16			18	16			
20		14			20	14	20	14			20	14		20	14			20	14			
22		16			22	16	22	16			22	16		22	16			22	16			
-					nový	16	nový	16			nový	16		nový	16			nový	16			
24		22			24	22	24	22			24	22		24	22			24	22			
26		23			26	23	26	23			26	23		26	23			26	23			
-					nový	16	nový	16			nový	16		nový	16			nový	16			
30		21			30	21	30	21			30	21		30	21			30	21			
32		16			32*	16	32	16			32*	16		32*	16			32*	16			
34		25			34	25	34	25			34	25		34	25			34	25			
36		22			36	22	36	22			36	22		36	22			36	22			
Celkem		724			Běžný týden	4 179	Celkem															



Linka	Aktuální stav						Návrhová varianta A						Návrhová varianta B									
	Všední den		Sobota		Neděle		Všední den		Sobota		Neděle		Poznámky	Všední den		Sobota		Neděle		Poznámky		
	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km		Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km			
506	5	6	203	14	201	6	5	6	203	14	201	6	Linka prodloužena z centra - pouze spoje s návaznostmi: * upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:55  ** upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:05	5	6	203	14	201	6	Linka prodloužena z centra - pouze spoje s návaznostmi: * upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:55  ** upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:05		
	1	15	207	14	203	14	1	15	207	14	203	14		1	15	207	14	203	14			
	3	15	209	15	205	6	3*	18	209	15	205	6		3*	18	209	15	205	6			
	33	12	217	14	207	14	33	12	217	14	207	14		33	12	217	14	207	14			
	7	18	215	15	211	14	7	18	215	15	211	14		7	18	215	15	211	14			
	9	15	zpět		213	14	9	15	zpět		213	14		9	15	zpět		213	14			
	-		204	14	zpět		nový	20	204	14	zpět			nový	20	204	14	zpět				
	11	19	208	16	202	6	11	19	208	16	202	6		11	19	208	16	202	6			
	-		214	17	204	14	nový	20	214	17	204	14		nový	20	214	17	204	14			
	13	15	216	15	206	6	13	15	216	15	206	6		13	15	216	15	206	6			
	17	17	218	14	210	14	17*	20	218	14	210	14		17*	20	218	14	210	14			
	31	15	<b>Celkem</b>	<b>148</b>	214	17	31	15	<b>Celkem</b>	<b>148</b>	214	17		31	15	<b>Celkem</b>	<b>148</b>	214	17			
	19	15			216	15	19	15			216	15		19	15			216	15			
	21	6			<b>Celkem</b>	<b>140</b>	21	6	<b>Celkem</b>	<b>140</b>	21	6		21	6	<b>Celkem</b>	<b>140</b>	21	6			
	23	17					23*	20			23*	20		23*	20			23*	20			
	25	17					25	17			25	17		25	17			25	17			
	27	15					27*	18			27*	18		27*	18			27*	18			
	29	17					29*	20			29*	20		29*	20			29*	20			
	35	15					35	15			35	15		35	15			35	15			
	37	15					37	15			37	15		37	15			37	15			
	2	17	zpět				2	17	zpět					2	17	zpět						
	26	6					26	6			26	6		26	6			26	6			
	4	17					4	17			4	17		4	17			4	17			
	6	17					6	17			6	17		6	17			6	17			
	8	19					8	19			8	19		8	19			8	19			
	10	15					10*	18			10*	18		10*	18			10*	18			
	-						12	17			12	17		12	17			12	17			
	14	17					nový	20			nový	20		nový	20			nový	20			
	38	11					14	17			14	17		14	17			14	17			
	16	15					38*	14			38*	14		38*	14			38*	14			
	18	26					16	15			16	15		16	15			16	15			
	20	15					18	26			18	26		18	26			18	26			
	22	7					20*	18			20*	18		20*	18			20*	18			
	24	15					22	7			22	7		22	7			22	7			
	40	19					24	15			24	15		24	15			24	15			
	28	17					40	19			40	19		40	19			40	19			
	30	17					28*	20			28*	20		28*	20			28*	20			
32	16					30	17			30	17	30	17			30	17					
34	16					32*	19			32*	19	32*	19			32*	19					
36	14					34*	19			34*	19	34*	19			34*	19					
<b>Celkem</b>	<b>577</b>					<b>Běžný týden</b>	<b>3 173</b>			<b>Běžný týden</b>	<b>3 638</b>	<b>Rozdíl běžných týdnů</b>	<b>465</b>	<b>Celkem</b>	<b>670</b>			<b>Běžný týden</b>	<b>3 638</b>	<b>Rozdíl běžných týdnů</b>	<b>465</b>	
515	1	43	202	42	201	40	1*	43	202	42	201	40	Linka prodloužena z centra - pouze spoje s návaznostmi: * upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:55  ** upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:05 Nové spoje vedeny pouze do/z Dolní Lhoty	1*	46	202	42	201	40	Linka prodloužena z centra - pouze spoje s návaznostmi: * upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:55  ** upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:05 Nové spoje vedeny pouze do/z Dolní Lhoty Spoje tvořící návaznosti na Slavičín,,žel.st. obsluhují obci Divnice (+3 km)		
	3	40	<b>Celkem</b>	<b>42</b>	203	40	3	40	<b>Celkem</b>	<b>42</b>	203	40		3	40	<b>Celkem</b>	<b>42</b>	203	40			
	5	40			zpět		5*	43			5*	46		zpět		5*	46					
	7	42			202	42	7*	45			202	42		7*	48			202	42		7*	48
	-				<b>Celkem</b>	<b>122</b>	nový	24			<b>Celkem</b>	<b>122</b>		nový	27			<b>Celkem</b>	<b>122</b>		nový	27
	9	43					9*	43						9*	46						9*	46
	11	40					11*	43						11*	46						11*	46
	-						nový	24			nový	27		nový	27						nový	27
	-						zpět				zpět			zpět							zpět	
	2	46					nový	24			nový	27		nový	27						nový	27
	-						2	46			2	46		2	46						2	46
	-						nový	24			nový	27		nový	27						nový	27
	4	46					nový	24			nový	27		nový	27						nový	27
	-						4	46			4	46		4	46						4	46
	-						nový	24			nový	27		nový	27						nový	27
-						nový	24			nový	27	nový	27					nový	27			
<b>Celkem</b>	<b>382</b>					<b>Běžný týden</b>	<b>2 074</b>			<b>Běžný týden</b>	<b>3 079</b>	<b>Rozdíl běžných týdnů</b>	<b>1 005</b>	<b>Celkem</b>	<b>622</b>			<b>Běžný týden</b>	<b>3 274</b>	<b>Rozdíl běžných týdnů</b>	<b>1 200</b>	

Linka	Aktuální stav						Návrhová varianta A						Návrhová varianta B										
	Všední den		Sobota		Neděle		Všední den		Sobota		Neděle		Poznámky	Všední den		Sobota		Neděle		Poznámky			
	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km		Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km				
516	1	12	201	15	203	13	1*	15	201	15	203	13	Linka prodloužena z centra -	1*	18	201	15	203	13	Linka prodloužena z centra -			
	-	-	209	15	205	4	nový	18	209	15	205	4	pouze spoje s návaznostmi:	nový	21	209	15	205	4	pouze spoje s návaznostmi:			
	-	-	211	15	207	4	nový	18	211	15	207	4	* upravená časová poloha	nový	21	211	15	207	4	* upravená časová poloha			
	3	15		zpět	209	15	3	15		zpět	209	15	Slavičín,,žel.st. na LL:10	3	15		zpět	209	15	Slavičín,,žel.st. na LL:10			
	5	15	204	13	211	15	5*	18	204	13	211	15	x upravená časová poloha	5*	21	204	13	211	15	x upravená časová poloha			
	9	17	210	15		zpět	9*	20	210	15		zpět	9*	23	210	15		zpět	9*	23	210	15	Slavičín,,žel.st. na SS:50
	11	5	212	15	202	4	11	5	212	15	202	4	xx upravená časová poloha	11	5	212	15	202	4	xx upravená časová poloha			
	-	-	<b>Celkem</b>	<b>88</b>	206	13	nový	18	<b>Celkem</b>	<b>88</b>	206	13	Slavičín,,žel.st. na SS:50 a	nový	21	<b>Celkem</b>	<b>88</b>	206	13	Slavičín,,žel.st. na SS:50 a			
	13	14			208	4	13*	17			208	4	spoj prodloužen	13*	20			208	4	spoj prodloužen			
	-	zpět			210	15		zpět			210	15			zpět				210	15			
	2	16			212	15	2	16			212	15		2	16			212	15				
	-	-	<b>Celkem</b>	<b>102</b>	nový	18			<b>Celkem</b>	<b>102</b>	nový	18			nový	21	<b>Celkem</b>	<b>102</b>	nový	21	<b>Celkem</b>		
	4	12			4	12					4	12		4	12			4	12				
	-	-			nový	18					nový	18		nový	21			nový	21				
	-	-			nový	18					nový	18		nový	21			nový	21				
	-	-			nový	18					nový	18		nový	21			nový	21				
	6	16			6	16					6	16		6	16			6	16				
	8	15			8x	15					8x	15		8x	18			8x	18				
	10	16			10	16					10	16		10	16			10	16				
	14	12			14	12					14	12		14	12			14	12				
	12	5			12xx	18					12xx	18		12xx	21			12xx	21				
	<b>Celkem</b>	<b>170</b>			<b>Běžný týden</b>	<b>1 040</b>	<b>Celkem</b>	<b>321</b>	<b>Běžný týden</b>	<b>1 795</b>	<b>Celkem</b>	<b>1 795</b>	<b>Rozdíl běžných týdnů</b>	<b>755</b>	<b>Celkem</b>	<b>360</b>	<b>Běžný týden</b>	<b>1 990</b>	<b>Celkem</b>	<b>950</b>	<b>Rozdíl běžných týdnů</b>		
	523	-	-		zpět	208	4	nový	9	208	4	201	19	Linka prodloužena z centra -	nový	9	208	4	201	19	Linka prodloužena z centra -		
		5	4	<b>Celkem</b>	<b>4</b>	203	6	5	4	<b>Celkem</b>	<b>4</b>	203	6	pouze spoje s návaznostmi:	5	4	<b>Celkem</b>	<b>4</b>	203	6	pouze spoje s návaznostmi:		
		7	6				zpět	7*	9				zpět	* upravená časová poloha	7*	9				zpět	* upravená časová poloha		
9		5			202	19	9	5			202	19	Slavičín,,žel.st. na LL:30 nebo	9	5			202	19	Slavičín,,žel.st. na LL:30 nebo			
13		6			204	6	13	6			204	6	SS:40	13	6			204	6	SS:40			
1		7			206	6	1**	13			206	6	1**	13			206	6	1**	13			
-		-	<b>Celkem</b>	<b>56</b>	nový	9			<b>Celkem</b>	<b>56</b>	nový	9		* upravená časová poloha	nový	9	<b>Celkem</b>	<b>56</b>	nový	9	* upravená časová poloha		
17		6			17*	9					17*	9	Slavičín,,žel.st. na LL:30 nebo	17*	9			17*	9	Slavičín,,žel.st. na LL:30 nebo			
3		6			3**	9					3**	9	SS:40 a spoj prodloužen	3**	9			3**	9	SS:40 a spoj prodloužen			
21		4			21**	9					21**	9	x upravená časová poloha	21**	9			21**	9	x upravená časová poloha			
23		8			23	8					23	8	Slavičín,,žel.st. na LL:20 nebo	23	8			23	8	Slavičín,,žel.st. na LL:20 nebo			
25		4			25**	9					25**	9	SS:30	25**	9			25**	9	SS:30			
27		6			27	6					27	6		27	6			27	6				
33		7			33*	10					33*	10	xx upravená časová poloha	33*	10			33*	10	xx upravená časová poloha			
39		6			39*	9					39*	9	Slavičín,,žel.st. na LL:20 nebo	39*	9			39*	9	Slavičín,,žel.st. na LL:20 nebo			
-		-			nový	9					nový	9	SS:30 a spoj prodloužen	nový	9			nový	9	SS:30 a spoj prodloužen			
-		-			nový	9					nový	9	Prodloužené a nové spoje	nový	9			nový	9	Prodloužené a nové spoje			
-		-			nový	9					nový	9	vedeny do/z Rudimova	nový	9			nový	9	vedeny do/z Rudimova			
11		6			11*	9					11*	9		11*	9			11*	9				
-		zpět				zpět						zpět			zpět					zpět			
2		10			2x	10					2x	10		2x	10			2x	10				
6		4			6	4					6	4		6	4			6	4				
-		-			nový	9					nový	9		nový	9			nový	9				
10		8			10	8					10	8		10	8			10	8				
12		5			12	5					12	5		12	5			12	5				
18		6			18	6					18	6		18	6			18	6				
20		4			20xx	10					20xx	10		20xx	10			20xx	10				
-		-			nový	9					nový	9		nový	9			nový	9				
-		-			nový	9					nový	9		nový	9			nový	9				
24		7			24	7					24	7		24	7			24	7				
-		-			nový	9					nový	9		nový	9			nový	9				
-		-			nový	9					nový	9		nový	9			nový	9				
14		6			14xx	12					14xx	12		14xx	12			14xx	12				
34		7			34	7					34	7		34	7			34	7				
30	5			30x	8					30x	8		30x	8			30x	8					
36	6			36	6					36	6		36	6			36	6					
16	6			16xx	12					16xx	12		16xx	12			16xx	12					
26	6			26xx	12					26xx	12		26xx	12			26xx	12					
40	6			40	6					40	6		40	6			40	6					
-	-			nový	9					nový	9		nový	9			nový	9					
-	-			nový	9					nový	9		nový	9			nový	9					
58	4			58xx	10					58xx	10		58xx	10			58xx	10					
22	6			22	6					22	6		22	6			22	6					
<b>Celkem</b>	<b>177</b>			<b>Běžný týden</b>	<b>945</b>	<b>Celkem</b>	<b>352</b>	<b>Běžný týden</b>	<b>1 820</b>	<b>Celkem</b>	<b>1 820</b>	<b>Rozdíl běžných týdnů</b>	<b>875</b>	<b>Celkem</b>	<b>352</b>	<b>Běžný týden</b>	<b>1 820</b>	<b>Celkem</b>	<b>875</b>	<b>Rozdíl běžných týdnů</b>			

Linka	Aktuální stav						Návrhová varianta A						Návrhová varianta B									
	Všední den		Sobota		Neděle		Všední den		Sobota		Neděle		Poznámky	Všední den		Sobota		Neděle		Poznámky		
	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km		Spoj	km	Spoj	km	Spoj	km			
525	1	14	201	34	201	34	1	14	201	34	201	34	Linka prodloužena z centra - pouze spoje s návaznostmi: * upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:20  ** upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:40 Nové spoje vedeny pouze do/z Dolní Lhoty	1	14	201	34	201	34	Linka prodloužena z centra - pouze spoje s návaznostmi: * upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:20  ** upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:40 Nové spoje vedeny pouze do/z Dolní Lhoty		
	5	34	zpět		zpět		5*	38	zpět		zpět			5*	38	zpět		zpět				
	9	35	202	34	202	34	9	35	202	34	202	34			9	35	202	34	202		34	
	-		Celkem	68	Celkem	68	nový	16	nový	16	Celkem	68		Celkem	68	nový	16	Celkem	68		Celkem	68
	-						nový	16	nový	16					nový	16	nový	16	nový		16	
	13	34					13	34							13	34						
	-						nový	16	nový	16					nový	16	nový	16	nový		16	
	15	12					15	12							15	12						
	-						nový	16	nový	16					nový	16	nový	16	nový		16	
	-						nový	16	nový	16					nový	16	nový	16	nový		16	
	14	12	zpět		zpět		14*	16	zpět		zpět			14*	16	zpět		zpět			14*	16
	-						nový	16	nový	16					nový	16	nový	16	nový		16	
	-						nový	16	nový	16					nový	16	nový	16	nový		16	
	2	35					2	35							2	35						
	-						nový	16	nový	16					nový	16	nový	16	nový		16	
	4	37					4	37							4	37						
	6	38					6**	38							6**	38						
	8	34					8	34							8	34						
	10	37					10**	38							10**	38						
	12	35					12**	38							12**	38						
16	34					16	34						16	34								
<b>Celkem</b>	<b>391</b>					<b>Běžný týden</b>	<b>2 091</b>	<b>Celkem</b>	<b>547</b>	<b>Běžný týden</b>	<b>2 871</b>	<b>Celkem</b>	<b>780</b>	<b>Běžný týden</b>	<b>2 871</b>	<b>Celkem</b>	<b>547</b>	<b>Běžný týden</b>	<b>2 871</b>			
535	5	43	201	17	201	17	5	43	201	17	201	17	Linka prodloužena z centra - pouze spoje s návaznostmi: * upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:50  ** upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:10 Nové spoje vedeny pouze do/z Luhačovic	5	43	201	17	201	17	Linka prodloužena z centra - pouze spoje s návaznostmi: * upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na LL:50  ** upravena časová poloha Slavičín,,žel.st. na SS:10 Nové spoje vedeny pouze do/z Luhačovic		
	1	43	203	13	207	38	1	43	203	13	207	38		1	43	203	13	207	38			
	9	42	205	25	211	42	9*	45	205	25	211	42			9*	45	205	25	211		42	
	13	19	207	38	213	45	13	19	207	38	213	45			13	19	207	38	213		45	
	15	16	211	42	215	13	15*	16	211	42	215	13			15*	16	211	42	215		13	
	17	17	213	45	217	13	17*	20	213	45	217	13			17*	20	213	45	217		13	
	27	43	209	38	zpět		27*	45	209	38	zpět				27*	45	209	38	zpět			
	31	19	217	13	202	38	31	19	217	13	202	38			31	19	217	13	202		38	
	19	45	zpět		206	38	19*	45	zpět		206	38			19*	45	zpět		206		38	
	3	28	202	38	212	45	3	28	202	38	212	45			3	28	202	38	212		45	
	21	17	204	13	218	16	21	17	204	13	218	16			21	17	204	13	218		16	
	11	42	206	38	216	42	11*	45	206	38	216	42			11*	45	206	38	216		42	
	7	43	212	45	Celkem	347	7*	45	212	45	Celkem	347			7*	45	212	45	Celkem		347	
	29	13	220	13			29	13	220	13					29	13	220	13				
	33	25	216	42			33	25	216	42					33	25	216	42				
	23	13	Celkem	420			23	13	Celkem	420					23	13	Celkem	420				
	25	25					25	25							25	25						
	14	17	zpět		zpět		14	17	zpět		zpět				14	17	zpět		zpět			
	10	38					10	38							10	38						
	-						nový	17	nový	17					nový	17	nový	17	nový		17	
	30	16					30	16							30	16						
	16	18					16*	18							16*	18						
	32	13					32	13							32	13						
	12	41					12*	41							12*	41						
	2	43					2	43							2	43						
	18	38					18*	38							18*	38						
	20	20					20	20							20	20						
	-						nový	17	nový	17					nový	17	nový	17	nový		17	
4	20					4	20						4	20								
26	38					26	38						26	38								
22	21					22*	21						22*	21								
6	44					6	44						6	44								
-						nový	17	nový	17				nový	17	nový	17	nový	17				
8	39					8	39						8	39								
24	13					24	13						24	13								
<b>Celkem</b>	<b>912</b>					<b>Běžný týden</b>	<b>5 327</b>	<b>Celkem</b>	<b>976</b>	<b>Běžný týden</b>	<b>5 647</b>	<b>Celkem</b>	<b>320</b>	<b>Běžný týden</b>	<b>5 647</b>	<b>Celkem</b>	<b>976</b>	<b>Běžný týden</b>	<b>5 647</b>			

Zdroj: autor na základě (29)