

PERSPEKTIVNÍ ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

OBJEDNATEL: SDRUŽENÍ PRO ROZVOJ MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE, VÝSTAVNÍ 2224/8, 709 00 OSTRAVA
FINANČNÍ SPOLUÚČAST: KRAJSKÝ ÚŘAD MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE, 28.ŘÍJNA 2771/117, 702 18 OSTRAVA

ZHOTOVITEL :



**Dopravní
projektování**
spol. s r.o.

DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ S.R.O.

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT ZAKÁZKY: ING. ZDENĚK ANDRÝSEK

DATUM : ČERVEN 2010 MĚŘÍTKO: ČÍSLO ZAKÁZKY: 10006

NÁZEV PŘÍLOHY : PŘÍLOHA

ZPRÁVA - NÁVRHOVÁ ČÁST

A.2



Název studie	Perspektivní řešení dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – část A.2
Objednatel	Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, Výstavní 2224/8, 709 00 Ostrava
Zpracovatel	Dopravní projektování, spol.s r.o. Janáčkova 12, 702 00 Ostrava
Zpracovatelský tým	Ing. Zdeněk Andryšek Ing. Miroslav Pösel Ing. Stanislava Skórková
Externí spolupráce	<i>UDI Morava s.r.o., Havlíčkovo nábřeží 38, 702 00 Ostrava-Moravská Ostrava</i> Ing. Bedřich Nečas Ing. Robert Manda <i>Koordinátor ODIS s.r.o., na Hradbách 1440/16, 702 00 Ostrava-Moravská Ostrava</i> Ing. Aleš Stejskal, jednatel
Odpovědný zpracovatel projektu	Ing. Zdeněk Andryšek
Kontroloval	Ing. Radovan Komínek
Odevzdání	30.6.2010
Místo plnění:	Sídlo objednatele

O B S A H

A.2 NÁVRHOVÁ ČÁST	7
1 STRUKTURA NÁVRHOVÉ ČÁSTI	7
1.1 PRVNÍ HLADINA – NÁVRHY OPATŘENÍ S CELOKRAJSKÝM DOSAHEM	7
1.2 DRUHÁ HLADINA – NÁVRHY OPATŘENÍ S LOKÁLNÍM DOSAHEM	7
1.3 STRUKTURA NAVRŽENÝCH PROJEKTŮ	9
1.4 CÍLOVÁ KRITÉRIA DOPRAVY	11
2 PŘEHLED NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ S CELOKRAJSKOU PŮSOBNOSTÍ	13
2.1 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE ODIS	13
2.1.1-1 Zavedení jednotného odbavovacího média.	14
2.1.1-2 Zřízení jednotného dopravního dispečinku a informačního systému ODIS.	15
2.1.1-3 Rozdělení kraje na oblasti určené pro výběrová řízení veřejné dopravy.	16
2.1.1-4 Stanovení parametrů kvality dopravní služby	18
2.1.1-5 Lokalizace přestupních uzlů veřejné dopravy.	20
2.1.2 Železniční doprava – regionální	23
2.1.2-1 Modernizace vozového parku pro regionální dopravu.	23
2.1.2-2 Minimalizace intervalů křížování na jednokolejných tratích	25
2.1.2-3 Výhledová organizace vlakové dopravy – linky rychlé regionální železniční dopravy.	26
2.1.2-4 Výhledová organizace vlakové dopravy – linky příměstské železniční dopravy.	29
2.1.2-5 Změna vedení vlaků osobní dopravy v železničním uzlu Ostrava.	32
2.1.2-6 Doplnkové služby – vazba mezi IAD a železnicí.	33
2.1.3 Linková autobusová doprava – regionální	35
2.1.3-1 Zavádění nízkopodlažních vozidel linkové autobusové dopravy.	35
2.1.4 Městská hromadná doprava	36
2.1.4-1 Zvýšení podílu nízkopodlažních vozidel MHD	36
2.2 OSTATNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA	38
2.2.1 Železniční doprava – dálková	38
2.2.1-1 Zavedení výběrových řízení na dálkovou železniční dopravu	38
2.2.1-2 Zavedení provozu vysokorychlostní dopravy.	39
2.2.2 Autobusová doprava – dálková	41
2.2.3 Letecká doprava	41
2.2.3-1 Rozšíření dopravní nabídky spojení na letiště Leoše Janáčka veřejnou dopravou.	41
2.2.4 Vodní doprava	42

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

2.2.4-1 Vodní cesta Dunaj – Odra – Labe	42
2.3 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	44
2.3.1 Individuální automobilová doprava	44
2.3.1-1 Zavedení inteligentní dopravních systémů pro řízení silničního provozu.....	44
2.3.1-2 Možnosti rozvoje ekologických forem IAD – alternativní pohony v MSK.	45
2.3.2 Nákladní automobilová doprava	47
2.3.2-1 Regulace vjezdu těžké automobilové dopravy na území kraje.	47
2.3.2-2 Zavedení zón s hmotnostním omezením.	48
2.3.2-3 Zpoplatnění užívání silnic II. a III. třídy.....	49
2.4 ŽELEZNIČNÍ TRATĚ – INFRASTRUKTURA	51
2.4.1-1 „Audit železniční sítě“ – posouzení efektivity železničních tratí v kraji.....	51
2.4.1-2 Omezení pomalých jízd z důsledku existence zbytných železničních přejezdů.	54
2.4.1-3 Napojení Letiště Leoše Janáčka Ostrava na železniční síť.	55
2.4.1-4 Elektrizace trati 321 v úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín.....	57
2.4.1-5 Elektrizace trati 323 v úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí.	59
2.4.1-6 Elektrizace trati 324 Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.	60
2.4.1-7 Elektrizace trati 325 Studénka – Veřovice.....	62
2.4.1-8 Elektrizace trati 310 v úseku Opava – Krnov.	64
2.4.1-9 Zdvoukolejnění trati 321 v úseku Odbočka Odra – Ostrava-Svinov.	65
2.4.1-10 Částečné zdvoukolejnění trati 321 v úseku Opava východ – Ostrava-Svinov.....	66
2.4.1-11 Úpravy železničního uzlu Ostrava.	68
2.4.1-12 Optimalizace trati 321 v úseku Český Těšín – Polanka n.Odrou	69
2.5 SILNICE A DÁLNICE – INFRASTRUKTURA	71
2.5.1 Řešení funkceschopnosti.....	72
2.5.1-1 Problematika tahu silnice I/11 v oblasti Ostrava – Vítkovice.....	72
2.5.1-2 Etapové úpravy silnice I/48 ve Frýdku-Místku.....	76
2.5.1-3 Zajištění funkceschopnosti dopravy na I/11 a I/68 v úseku R 48 – Jablunkov.....	80
2.5.1-4 Zajištění funkceschopnosti dopravy silnice I/11, průtah Opava, Opava-Komárov.....	83
2.5.2 Územní stabilizace.....	85
2.5.2-1 Problematika tahu R67 (přeložka I/68) v oblasti Havířov – Orlová – Rychvald – D1.....	85
2.5.2-2 Rekonstrukce I/59 v úseku R67, Petřvald – I/67, Karviná na dělenou čtyřpruhovou.	90
2.5.2-3 Problematika tahu I/57 v úseku Kunín – Nový Jičín.....	93
2.5.2-4 Stabilizace trasy přeložky komunikace I/47 (II/647) Odry.	95
2.5.2-5 Problematika tahu II/483 Frenštát p.R. – Frýdlant n.O. – „Podbeskydský přivaděč“.....	97
2.5.3 Organizační opatření k zamezení průjezdu těžké nákladní dopravy.....	99
2.5.3-1 Problematika omezení nákladní tranzitní dopravy na vybraných úsecích silniční sítě.	99
2.5.3-2 Opatření pro zvýšení bezpečnosti dopravy.	102
2.6 STATICKÁ DOPRAVA	104
2.6.1-1 Zavedení telematického systému pro navádění řidičů na veřejná parkoviště.	104

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

2.7	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	106
2.7.1-1	Zvýšení priority výstavby cyklostezek pro pravidelné dojíždění do zaměstnání.	106
2.7.1-2	Zabezpečení vzniku parkovacích míst pro cyklisty v atraktivních lokalitách měst.	107
2.8	PĚŠÍ DOPRAVA	109
2.8.1-1	Rozvoj pěších zón.	109
2.8.1-2	Zlepšení návaznosti chodníků na zastávky veřejné dopravy.	110
3	<u>PŘEHLED NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ PRO SPECIFICKÉ OBLASTI</u>	112
3.1	ZÁKLADNÍ OBLAST BRUNTÁLSKO A JEJÍ CHARAKTERISTIKA	112
3.1.1	Podoblast Bruntálsko	112
3.1.1-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Bruntálsko (tratě 310/311 + autobusové linky).	113
3.1.1-2	Zavedení lehké kolejové dopravy v relaci Vrbno p.Pradědem – Karlova Studánka.	115
3.1.1-3	Posouzení využití potenciálu železniční trati 312 Bruntál – Malá Morávka.....	116
3.1.2	Podoblast Rýmařovsko	118
3.1.2-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Rýmařovsko (tratě 310/312 + autobusové linky). .	118
3.1.2-2	Posouzení provozu trati 311 Valšov – Rýmařov a možnosti náhrady vlaků autobusy.....	120
3.1.3	Podoblast Krnovsko	122
3.1.3-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Krnovsko I. (trať 292 + autobusové linky).	123
3.1.3-2	Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 292 v úseku Krnov – Jindřichov ve Slezsku.	124
3.1.3-3	Nová železniční zastávka Krnov-Horky na trati 292.....	126
3.1.3-4	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Krnovsko II. (trať 298 + autobusové linky).	127
3.1.3-5	Posouzení využití potenciálu technické památky – trati 298 Třemešná – Osoblaha.	129
3.1.3-6	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Krnovsko III. (trať 310 + autobusové linky)	131
3.2	ZÁKLADNÍ OBLAST OPAVSKO A JEJÍ CHARAKTERISTIKA	132
3.2.1	Podoblast Opavsko včetně MHD	132
3.2.1-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Opavsko I. (trať 315 + autobusové linky)	133
3.2.1-2	Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 315 Opava – Hradec n.Moravicí.	134
3.2.1-3	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Opavsko II. (trať 314 + autobusové linky)	136
3.2.1-4	Posouzení provozu trati 314 Opava – Jakartovice a možnost náhrady vlaků autobusy.....	138
3.2.1-5	Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 314 Opava – Jakartovice.....	139
3.2.1-6	Nová železniční zastávka Opava-Jaktař na trati 310.	141
3.2.1-7	Nová železniční zastávka Smolkov na trati 321.	142
3.2.2	Podoblast Vítkovsko	143
3.2.2-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Vítkovsko (trať 276 + autobusové linky).....	144
3.2.2-2	Nová železniční zastávka Budišov nad Budišovkou východ na trati 276.....	146
3.3	ZÁKLADNÍ OBLAST NOVOJIČÍNSKO A JEJÍ CHARAKTERISTIKA	147
3.3.1	Podoblasti Novojičínsko	147
3.3.1-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Novojičínsko (trať 279 + autobusové linky).....	148

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

3.3.1-2	Posouzení možností úpravy tělesa trati 326 Hostašovice – Nový Jičín pro jiné účely.....	149
3.3.1-3	Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 278 Suchdol n.O. – Nový Jičín.....	150
3.3.2	Podoblast Odersko	152
3.3.2-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Odersko I. (trať 277 + autobusové linky).....	152
3.3.2-2	Posouzení provozu trati 277 Suchdol n.Odrou – Fulnek a možnosti náhrady vlaků autobusy..	154
3.3.2-3	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Odersko II. (trať 276 + autobusové linky).....	155
3.3.2-4	Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 276 Suchdol n.Odrou – Budišov n.Bud.	157
3.3.2-5	Nová železniční zastávka Mankovice střed na trati 276.....	158
3.3.3	Podoblast Frenštátsko	160
3.3.3-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Frenštátsko (trať 323 + autobusové linky).	160
3.3.3-2	Nová železniční zastávka Frenštát p.Radhoštěm město na trati 323.	162
3.3.4	Podoblast Kopřivnicko	163
3.3.4-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Kopřivnicko (trať 325 + autobusové linky).....	164
3.4	ZÁKLADNÍ OBLAST OSTRAVSKO A JEJÍ CHARAKTERISTIKA.....	166
3.4.1	Podoblast Ostravsko včetně MHD	166
3.4.1-1	Rozvoj přestupního uzlu Ostrava Svinov.....	166
3.4.1-2	Rozvoj přestupního uzlu Ostrava Hranečnick.....	170
3.4.1-3	Rozvoj přestupního uzlu Ostrava hlavní nádraží.....	172
3.4.1-4	Zvýšení potenciálu linky č. 5 MHD Ostrava.....	174
3.4.1-5	Lokalizace míst vhodných pro preferenci provozu MHD Ostrava.	175
3.4.1-6	Nová železniční zastávka Ostrava-Zábřeh na trati 321.....	176
3.4.1-7	Dostavba tramvajových a trolejbusových tratí v Ostravě.	178
3.4.1-8	Zavádění systému „Park & Ride“ v Ostravě.	179
3.4.1-9	Zavádění systému „Park & Go“ v Ostravě.....	182
3.4.1-10	Výstavba parkovacích domů v Ostravě.....	183
3.4.1-11	Zónace parkování v Ostravě.	184
3.4.1-12	Cyklostezka podél Ostravice.	187
3.4.2	Podoblast Hlučínsko včetně provozu LKD do Ostravy	188
3.4.2-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Hlučínsko (trať 317 + autobusové linky).	189
3.4.2-2	Zavedení lehké kolejové dopravy Ostrava – Hlučín.....	191
3.4.2-3	Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 317 Opava – Hlučín.....	193
3.4.2-4	Nová železniční zastávka Dolní Benešov-U kaple na trati 317.....	194
3.4.3	Podoblast Bílovesko	196
3.4.3-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Bílovicko (trať 279 + autobusové linky).....	196
3.4.3-2	Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 279 Studénka – Bílovec.	198
3.4.3-3	Nová železniční zastávka Pustějov na trati 270.	199
3.4.3-4	Nová železniční zastávka Sedlnice zastávka na trati 325.....	201
3.4.4	Podoblast Karvinsko včetně MHD Karviná a Havířov, Orlová včetně výhledu LKD.....	202
3.4.4-1	Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Karvinsko I. (trať 321 + autobusové linky).	203
3.4.4-2	Nová železniční zastávka Havířov-nemocnice na trati 321.....	204

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

3.4.4-3 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Karvinsko II. (trať 320 + autobusové linky)	206
3.4.4-4 Zavedení lehké kolejové dopravy Ostrava – Havířov.....	207
3.4.4-5 Zavedení lehké kolejové dopravy Ostrava – Orlová.....	210
3.4.4-6 Zavedení lehké kolejové dopravy Havířov – Orlová – Karviná.....	211
3.4.4-7 Zřízení MHD v Bohumíně.	213
3.4.5 Podoblast Frýdecko-Místecko včetně MHD.....	214
3.4.5-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Frýdecko-Místecko (trať 323 + autobusové linky).	215
3.4.5-2 Nová železniční zastávka Frýdek-Místek-Slezská na trati 322.	216
3.4.5-3 Nová železniční zastávka Nošovice na trati 322.	218
3.4.6 Podoblast Frýdlantsko	219
3.4.6-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Frýdlantsko I. (trať 323 + autobusové linky).....	220
3.4.6-2 Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 324 Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.	221
3.4.6-3 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Frýdlantsko II. (trať 324 + autobusové linky).....	223
3.5 ZÁKLADNÍ OBLAST TŘINECKO A JEJÍ CHARAKTERISTIKA	225
3.5.1 Podoblast Třinecko	225
3.5.1-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Třinecko (trať 320 + autobusové linky).	226
3.5.1-2 Nová železniční zastávka Třinec-Lyžbice na trati 320.	227
<u>4 ZÁVĚR NÁVRHOVÉ ČÁSTI.....</u>	<u>229</u>

A.2 NÁVRHOVÁ ČÁST

1 STRUKTURA NÁVRHOVÉ ČÁSTI

1.1 První hladina – návrhy opatření s celokrajským dosahem

Návrhová část obsahující možnosti zlepšení současného a budoucího stavu je řešena ve dvou hladinách úrovně pojetí krajské dopravy. Na úrovni první hladiny – „celokrajské“ – je doprava v MSK rozdělena podle jednotlivých dopravních systémů a subsystémů.

Jsou zpracovány návrhy pro oblast hromadné dopravy, zastoupené jednak IDS ODIS (integrujícího vnitrokrajskou železniční, autobusovou a městskou hromadnou dopravu), vazbami mezi MSK a sousedními kraji (resp. zeměmi) ve vztahu k železniční a autobusové linkové dopravě a oblastí letecké a vodní dopravy.

Individuální doprava v MSK je rozdělena na systémy automobilové (osobní a nákladní), cyklistické a pěší dopravy.

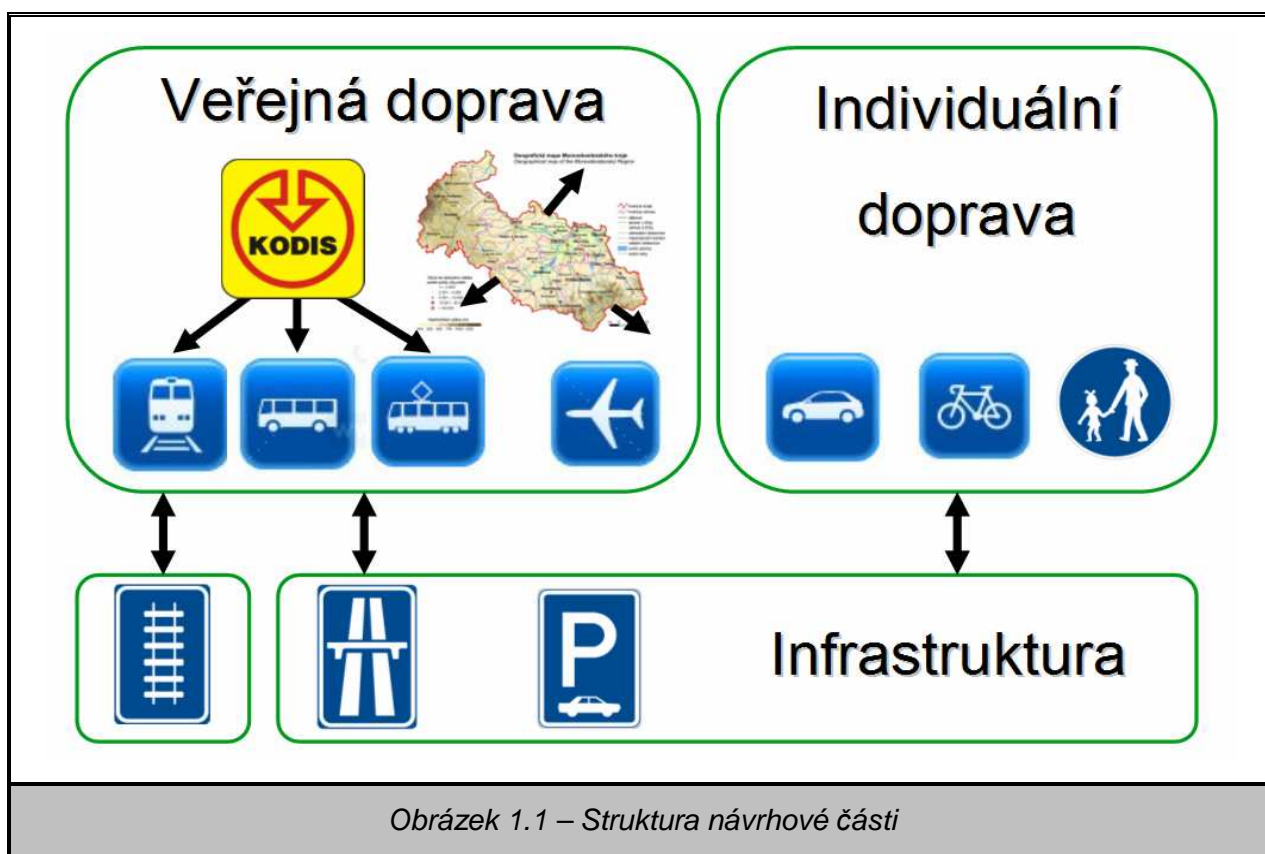
V nezpochybnitelné interakci jak k hromadné, tak individuální dopravě, je dopravní infrastruktura. Pro potřeby studie je definována v oblastech železniční, silniční, statické (parkovací plochy) infrastruktury, pěších stezek a cyklostezek.

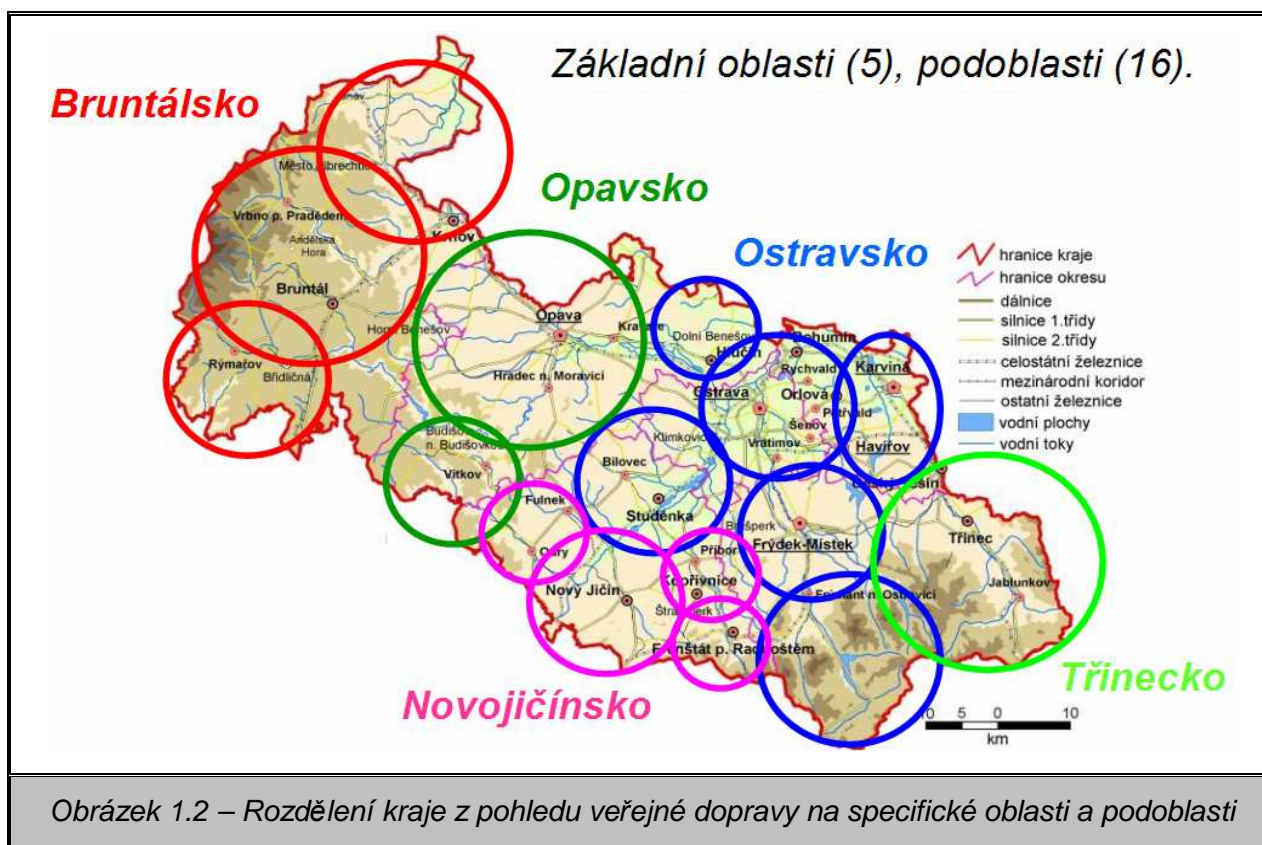
Obecně lze konstatovat, že v takto zpracované první hladině řešení studie jsou obsaženy návrhy, které lze aplikovat paušálně pro celý MSK. Jedná se o opatření, která mají obecný charakter (např. zpoplatnění pozemních komunikací nižších tříd), nebo mají účinnost v rámci celokrajského zastřešení veřejné dopravy v rámci IDS ODIS. Což je příklad tarifní integrace, vedení páteřních železničních linek, standardů kvality veřejné služby atd.

1.2 Druhá hladina – návrhy opatření s lokálním dosahem

Druhá hladina zohledňuje rozdíly v jednotlivých oblastech MSK a navrhuje specifická řešení pro problémy konkrétních regionů. Na základě interních vazeb v rámci kraje, jeho měst a obcí, současně se zohledněním spádovosti obcí a současnému (a nově navrhovanému) linkovému vedení, byl MSK rozdělen do pěti základních oblastí. Ty tvoří Bruntálsko, Opavsko, Novojičínsko, Ostravsko a Třinecko. Tyto regiony se dále dělí celkem na 16 podoblastí (Bruntálsko, Rýmařovsko, Krnovsko, Opavsko, Vítkovsko, Novojičínsko, Odersko, Frenštátsko, Kopřivnicko, Ostravsko, Hlučínsko, Bílovecko, Karvinsko, Frýdecko-Místeco, Frýdlantsko, Třinecko).

V každé z těchto oblastí jsou nastíněna řešení jejich vnitřních problémů, související vazby na sousední oblasti a podoblasti a samozřejmě vazba na krajské město. Navržené projekty jsou specifikovány obdobně jako u první hladiny. Ve všech podoblastech však nejsou navržena řešení všech dopravní systémů. A to například proto, že dané systémy v regionech nejsou všechny dopravní systémy provozovány. V navržených projektech proto převažují návrhy regionálních přestupních uzlů, úprava infrastruktury pro zkrácení jízdních dob, nové vedení lokálních linek nebo řešení problémů statické dopravy v konkrétních městech.





1.3 Struktura navržených projektů

Při stanovení jednotlivých projektů byla snaha o maximální míru srozumitelnosti a zjednodušení prezentace navržených opatření. Proto byla zvolena jednotná tabelární forma zpracování návrhů.

Hlavička

V záhlaví každého projektu se nachází „**Ikona**“ charakterizující konkrétní dopravní systém (železniční doprava, MHD, statická doprava, atd.). Grafické vyjádření dopravního systému napomáhá rychlejší orientaci a přehledňuje systém návrhů.

Vytipovaný dopravní problém je označen originálním (neopakovatelným) „**Číselným označením**“ a „**Pracovním názvem**“ jasně definujícím cíle navrhovaného opatření.

Aktuální stav

V položce „**Systém dopravy**“ je problémová partie zařazena do konkrétního dopravního systému nebo subsystému. Kategorie jsou obdobné struktuře, která byla uplatněna v analytické části a SWOT analýze.

Položka „**Region**“ přiřazuje projekt buď celému kraji, nebo konkrétní oblasti a případně jedné nebo více podoblastem.

„**Popis problému**“ stručně charakterizuje, definuje a pojmenovává problém. V případě, že se jedná o problém v rámci kraje, který zásadním způsobem omezuje dopravní obslužnost kraje, nebo ohrožuje bezpečnost občanů, je doplněna „**Závažnost problému**“ (nízká, střední, vysoká, extrémní). Implicitně je hodnota priority nastavena jako střední.

Závažnosti problému je možno přiřadit následné časové horizonty realizace navržených projektů:

- závažnost problémů extrémní - potřeba realizace do roku 2015
- závažnost problémů vysoká - potřeba realizace projektu do roku 2020
- závažnost problému nízká a střední - realizace po roce 2020 (výhled)

Současné a výhledové důsledky problematického místa dopravní obslužnosti jsou definovány v položce „**Důsledky problému**“.

Navrhovaný směr řešení

V položce „**Druh opatření**“ je stanoveno, jakým způsobem by se měla situace řešit. Základními možnostmi jsou investiční, organizační opatření, nebo jejich kombinace.

Rozvedení návrhu je provedeno v části „**Konkretizace**“. Zde je uvedena základní myšlenka (vize) pro dosažení kvalitativně lepšího stavu s případným doplněním bodového postupu řešení.

„**Náklady a požadavky**“ jsou kvantifikovány ve stejnojmenné položce. Zde je rozepsáno, zda je potřebné splnit některé vstupní požadavky (aplikovat některý z ostatních projektů, zavést určité opatření, nebo zda je nutno čekat na schválení určitého legislativního záměru, který řešení umožní). Ekonomické nároky jsou uvedeny, pokud jsou známy, nebo je možno určit kvalifikovaným (expertním) odhadem. Případně je odkázáno na nutnost zpracování vlastního projektu, ze kterého budou patrné.

V položce „**Přínosy**“ jsou charakterizovány dopady opatření. Je definováno, co navržené změny přinesou – podle druhu opatření je vyjádření kvantifikováno časovou, finanční nebo jinou hodnotovou úsporou.

Rychlost projevení se aplikovaného opatření je stanovena v položce „**Přínosy se projeví**“. V případě, že efekt není okamžitý, je uvedeno, které z dalších doplňkových projektů je nutno realizovat, aby se efekt projevil.

Problematiku rozpracovat

„**Druh dokumentace**“ prezentuje úroveň projektového zpracování, která již byla během příprav na akci dosažena. V případě, že se jedná o doposud nezpracovanou problematiku, stanoví se nutný stupeň dokumentace pro její realizaci.

Jako „**Zúčastněné organizace**“ jsou definovány ty, jichž se navržený projekt týká přímo (konkrétní dopravce, správce infrastruktury, konkrétní obec, aj.), nebo nepřímo (Krajský úřad, koordinátor veřejné dopravy atd.).

1.4 Cílová kritéria dopravy

Jako vstupy pro řešení návrhové části posloužily zejména závěry zpracované SWOT analýzy (prezentované v kapitole analytické části), dále vyhodnocení současné infrastruktury (z již zpracovaných krajských dokumentů), vedení linek a zejména přepravní proudy zpracované na základě matematických metod.

Při stanovení návrhů byly aplikovány i osobní poznatky z řešených oblastí stanovené na základě lokálního šetření a konzultacemi s odborníky konkrétních dopravců, správců infrastruktury a odborů místní samosprávy.

Při řešení návrhové části studie byl jako jeden z důležitých faktorů sloužících pro vytipování problémů nutných k řešení také výsledek dotazníkové šetření mezi občany Moravskoslezského kraje. Z provedeného průzkumu (podrobně rozebraného v analytické části studie) je patrné, které z parametrů dopravy jsou našimi občany ohodnoceny jako nejdůležitější a na které by se měl brát ohled při rozhodování o prioritách veřejné dopravy.

Výsledky průzkumu pomohly určit obecné charakteristiky dopravních systémů, které by měly sledovány a u kterých by měla být vyvinuta snaha jejich kvalitativní stav zlepšit. Občané kraje vytypovali obecné vlastnosti, řešitelé studie je aplikují na konkrétní systémy a lokality.

Mezi respondenty byla jako nejdůležitější faktor vyhodnocena „**Rychlost dopravy**“. Tím se dokázala správnost nastavených požadavků na zrychlení jednotlivých dopravních systémů v rámci MSK tak, jak bylo definováno v již dříve zpracovaných studiích (např. Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje). Podrobnější tipy, jak (a za jakou cenu) aplikovat zrychlení dopravy do praxe, prezentují uvedené návrhy. Projekty byly stanoveny tak, aby zajistily požadavek na zrychlení veřejné dopravy, avšak při zachování dalších kvalitativních ukazatelů jako dostupnost, přístupnost, ekologičnost a samozřejmě bezpečnost, ale i za cenu minimálních investičních nákladů a maximalizaci opatření organizačně-správního rázu. Zvýšení rychlosti dopravy napomohou nejen investice do zlepšení parametrů dopravní cesty, ale také opatření ve vedení linek, zlepšení přípojů a návazností jednotlivých druhů dopravy. Přínosem budou i definované a plánované přestupní uzly.

Druhý nejdůležitější faktor „**Cena jízdného**“ se v projektech zanesených v návrhové části může objevovat pouze nepřímo. Dopravcům není možno z pohledu MSK taxativně stanovit konkrétní ceny za přepravu. Úpravu cen vedoucí ke spokojenosti cestujících lze však aplikovat pomocí navržených tarifních úprav při odbavení v IDS ODIS. To se může projevit zejména ve vztahu k dlouhodobým časovým jízdenkám při tarifní integraci více dopravců v oblastech, které doposud integrovány nebyly.

Jako třetí nejdůležitější faktor označili obyvatelé MSK „**Četnost spojů**“. Pravidelnou dopravní nabídku je možné uskutečnit pomocí opatření vedoucích k optimalizaci linkového vedení, navýšením finančních prostředků do nových spojů. Ty mohou být zavedeny na úkor v současnosti vedených souběžných linek, aniž by bylo nutno zvyšovat požadavky na finanční nároky na krytí ztrát veřejné dopravy. Četnost spojů v určitých silně poptávaných relacích je možno zvýšit i pouhým prodloužením vozebních ramen do míst přepravní poptávky.

Čtvrtý ukazatel „**Dostupnost zastávek**“ je v návrzích zohledněn jednak v oblasti auditu současné železniční sítě, kde by měly být vyhodnoceny současné tarifní body ve vztahu k dostupnosti obyvatel, hustoty osídlení a současným požadavkům na kvalitu přepravy. Je třeba definovat lokality nevyhovující, kde je možné zastávku zrušit nebo lokalizovat do vhodnější polohy. Samostatnou kapitolou je pak vznik nových zastávek „na zelené louce“ v oblastech výstavby a rozvoje průmyslových zón, nebo míst, kde se očekávají silnější přepravní proudy cestujících (sídlíště, centra měst apod.) a kde dosud tarifní bod chyběl. Příklad kvalitního rozhodnutí o lokalizaci a výstavbě zastávky v místě silné přepravní poptávky v minulých letech je nová zastávka Ostrava-Stodolní.

Pětici kvalitativních požadavků na dopravní službu v Moravskoslezském kraji z pohledu občanů uzavírá „**Pohodlí přepravy**“. Tento faktor je spojen zejména s úrovní nabízených dopravních prostředků a vozidel. V návrhové části jsou proto uvedeny způsoby, jak tento stav řešit a zlepšit. Současný zastaralý vozový park zejména v železniční dopravě blokuje přístup nových zákazníků do tohoto segmentu dopravy a tím i do celého systému veřejné dopravy MSK. Zavedení standardů vozidel veřejné dopravy je vhodným nástrojem pro stanovení kvalitativní úrovně dopravy.

2 PŘEHLED NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ S CELOKRAJSKOU PŮSOBNOSTÍ

2.1 Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS, přestože existuje již od roku 1997, se neustále potýká s několika nedořešenými segmenty, bez nichž není možné další prohlubování koordinace dopravní obsluhy jednotlivými druhy veřejné osobní dopravy.

Jedním ze zásadních problémů je **nekompatibilita odbavovacích systémů** jednotlivých dopravců v kraji. Většina dopravců provozujících příměstskou autobusovou dopravu vytvořila již na konci 90. let několik karetních systémů s částečnou kompatibilitou. Karetní systémy pronikly i do provozů MHD, které provozovali tito dopravci, a rovněž tento způsob odbavování zavedl Městský dopravní podnik v Opavě. V pozdějších letech zavedli nebo zavádějí karetní systémy většinou jako alternativní odbavovací systém České dráhy, a.s., Veolia Transport Morava, a.s., a Technické služby Nový Jičín. Jedinými dvěma dopravci, kteří karetní systém dosud nepoužívají vůbec, je Dopravní podnik Ostrava, a.s., a Radovan Maxner.

V posledních letech bylo připraveno a zčásti realizováno několik neúspěšných pokusů vedoucích k zajištění kompatibility odbavovacích systémů všech dopravců v kraji. Nástrojem k tomuto cíli měla být jednotná celokrajská čipová karta (MS karta) a upravené odbavovací zařízení dopravců schopná číst tuto novou kartu. Žádný z těchto projektů se však nedočkal realizace v takové míře, aby mohl být rozšířen celoplošně. V současné době, tj. v roce 2010, je proto připravován projekt nový, který se od předcházejících odlišuje především v tom, že není založen na jednotné, tzv. krajské kartě, ale na kartách všech stávajících, případně i nových vydavatelů, které jsou však nově použitelné u všech osobních dopravců. Nově vydávané karty budou splňovat tzv. standard MS karty, který bude garantovat použitelnost u kteréhokoliv dopravce v systému ODIS. Tímto krokem bude umožněno dokončit plnou tarifní integraci u všech dopravců v kraji a vytvořit tím tarifní podmínky pro postupné naplňování dopravní koordinace.


Druhým ze zásadních problémů je **nevyhovující stav nebo neexistence přestupních bodů**, zejména mezi dopravou příměstskou a městskou ve městech a dále mezi dopravou železniční a autobusovou.

Neexistence přestupních terminálů se stává již několik let „jablkem sváru“ v Ostravě. Snaha Ostravy ukončovat veškeré příměstské autobusové linky v předměstských lokalitách naráží na neexistenci přestupních terminálů vybavených potřebným servisem pro cestující. Velmi negativní zkušenosti s ukončováním příměstských autobusových linek v Sadu Boženy Němcové v Přívoze jsou toho dostatečným důkazem. Je proto zřejmé, že bez realizace skutečných terminálů je další dopravní koordinace v tomto směru nežádoucí.


Rozdílná je situace v kvalitě a úrovni přestupních bodů z železniční na autobusovou, resp. městskou dopravu. Zatímco například v Opavě nebo Karviné byla v nedávné době vybudována zařízení na velmi dobré úrovni, v jiných městech, a to větších i menších, je situace spíše neuspokojivá. Na vině je jednak vzdálenost mezi nástupišti železniční a autobusové dopravy (např. Frýdek-Místek), a jednak stav a vybavenost přestupních bodů (např. Krnov, Frýdlant nad Ostravicí, Havířov, Studénka). Je pozitivní, že řada měst ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty hodlá tento stav v dohledné době řešit.

 2.1.1-1 Zavedení jednotného odbavovacího média.	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS – společná problematika.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Nejednotnost v odbavovacích systémech znemožňuje aplikaci jednotného elektronického jízdního dokladu.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Nelze provést plnou tarifní integraci a z toho důvodu ani dopravní integraci, což jsou základní nosné pilíře IDS jako takového.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační a investiční opatření.
Konkretizace	Úprava odbavovacích systémů dopravců dle standardu MS karta. Vytvoření správního střediska pro clearing a správu karet.
Náklady, požadavky	Realizační náklady správního střediska. Úprava zařízení u dopravců.
Přínosy	Zjednodušení přepravy cestujících. Zatraktivnění přepravy – dosažení požadovaného stupně integrace po stránce tarifní. Možnost nových tarifních nabídek v rámci kraje, další zvýhodnění pro cestování občanů kraje.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření. Předpokladem bude nárůst počtu přepravených cestujících a obecně vyšší využití veřejné dopravy.

3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Realizační dokumentace.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčení dopravci (+ případné dodavatelské organizace).

 2.1.1-2 Zřízení jednotného dopravního dispečinku a informačního systému ODIS.	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS – společná problematika.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Jedním ze základních požadavků na úspěšné provozování integrovaných dopravních systémů je provozní integrace. V rámci dopravního procesu je třeba eliminovat nedostatky vzniklé vnějšími a vnitřními vlivy projevující se ve formě zpoždění. V současné době je problémem neprovázanost řízení a poskytování informací jednotlivých dopravních subsystémů.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Nedokonalé poskytování informací o pravidelné dopravě i o mimořádnostech v dopravě, téměř neexistující provázanost řídicích systémů jednotlivých dopravních subsystémů. Negativní vliv na kvalitu přepravního procesu pro cestující, kdy během přestupů ze zpožděných spojů na spoje jiného dopravního systému hrozí riziko nezachování přípojových vazeb. To odrazuje část cestujících od cestování.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační a investiční opatření.
Konkretizace	Nutnou podmínkou pro aplikaci opatření je doplnění zařízení u jednotlivých dopravců ve formě GPS. V další fázi je třeba plánovat vytvoření centrálního dispečinku, vytváření informačních systémů v kraji.

Náklady, požadavky	<p>Realizační a provozní náklady centrálního dispečinku.</p> <p>Realizační a provozní náklady informačních systémů.</p> <p>Úprava zařízení u dopravců (GPS).</p> <p>Vazba na navrhovaný projekt Stanovení standardů kvality dopravní služby.</p>
Přínosy	<p>Zkvalitnění poskytovaných dopravních služeb, garance přípojových vazeb. Optimální řešení provozních poruch a mimořádností.</p> <p>Zachování stanovených standardů kvality při cestování.</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, realizační dokumentace.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčení dopravci (+ případné dodavatelské organizace).

	2.1.1-3 Rozdělení kraje na oblasti určené pro výběrová řízení veřejné dopravy.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS – společná problematika.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	<p>Pro zvýšení kvality služby veřejné dopravy je třeba uvažovat s výhledovým zadáváním výběrových řízení pro vybrané regiony. Absence výběrových řízení při zadávání dopravní obslužnosti nemotivuje současné dopravce ke zvyšování kvality služeb v takovém objemu, v jakém by bylo vhodné.</p>
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	<p>Jako jeden ze vstupů pro zadávání výběrových řízení je třeba definovat plošná území se silnými vnitřními vazbami, o které by se soutěžilo mezi dopravci. Tento vstup prozatím nebyl definován.</p>
2. Navrhovaný směr řešení	

Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>Rozdělení kraje do specifických oblastí se silnými vnitřními vazbami, které bude možné dobře obsloužit náležitostmi jednoho dopravce.</p> <p>Nevylučujeme vytvoření sdružení menších dopravců za účelem splnění uvedených podmínek, resp. další segmentaci navržených územních celků.</p> <p>Předpokladem je rozdělení kraje na větší celky – „oblasti“ a menší celky – „podoblasti“. Vstupem pro návrh dělení jsou politické, správní, ekonomické, demografické vazby s přihlédnutím k přírodním podmínkám a současné dopravní síti. V rámci linkotvorby se předpokládá, že každý občan se dostane do své obce s pověřeným úřadem bez nutnosti přestupu.</p> <p>Výchozí návrh rozdělení oblastí a podoblastí (je třeba další studií potvrdit správnost návrhu, nebo navrhnout lepší rozvržení):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bruntálsko (Bruntálsko, Rýmařovsko, Krnovsko). 2. Opavsko (Opavsko, Vítkovsko). 3. Novojičínsko (Novojičínsko, Odersko, Frenštátsko, Kopřivnicko). 4. Ostravsko (Ostravsko, Hlučínsko, Bílovecko, Karvinsko, Frýdecko-Místecko, Frýdlantsko). 5. Třinecko (Třinecko). <p>Uvedené rozdělení kraje do oblastí slouží především pro účely této studie. V případě rozhodování o výběrových řízeních je možno některé oblasti dále rozdělit, resp. jinak definovat.</p> <p>Např. oblast ostravské aglomerace:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oblast Ostravsko (podoblasti Ostravsko, Hlučínsko, Bílovecko) - Oblast Karvinsko (podoblasti Karvinsko, Těšínsko, Orlovsko, Havířovsko) - Oblast Frýdecko-Místecko (podoblasti Frýdlantsko, Frýdecko-Místecko) - Oblast Třinecko (podoblasti Třinecko, Jablunkovsko)
Náklady, požadavky	<p>Nízké.</p> <p>Nutná součinnost s projektem na Stanovení standardů veřejné dopravy MSK.</p> <p>Vazba na legislativu ve formě zákona o veřejných službách</p>

	při přepravě cestujících.
Přínosy	V případě rozhodnutí kraje o zavedení výběrového řízení bude oblast, o které se bude soutěžit, v rámci kraje komplexní jednotkou. Dopravci budou nuceni provozovat veškeré linky v (pod)oblasti, nikoliv pouze lukrativní.
Přínosy se projeví	Přínosy se objeví v případě zavedení výběrových řízení a dodržení stanovených standardů kvality veřejné dopravy úspěšných dopravců.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o.




2.1.1-4 Stanovení parametrů kvality dopravní služby.

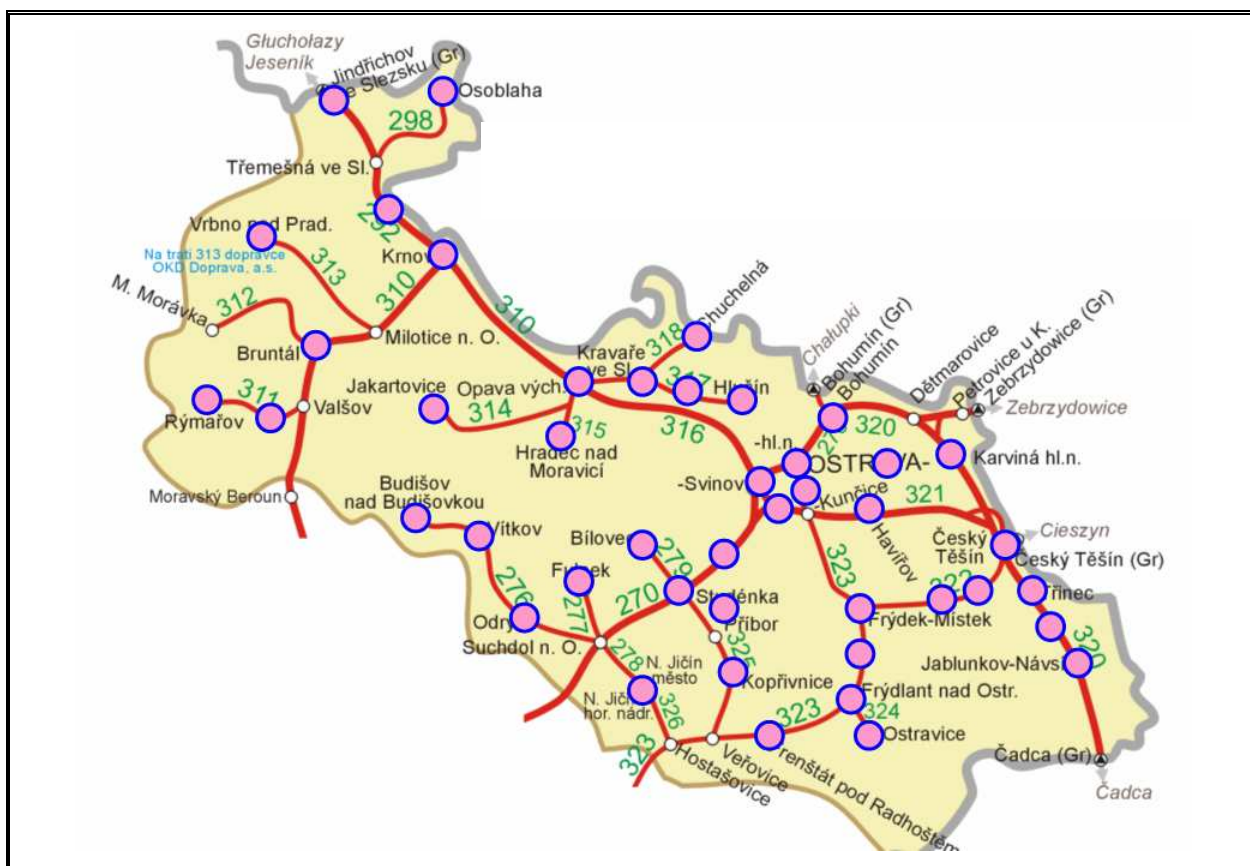
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS – společná problematika.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Chybí konkrétní vyjádření požadavků na dopravní službu v kraji. Dopravní služba je obecně neměřitelná, je však třeba kvantifikovat určité kvalitativní ukazatele, u nichž je to možné. Obdobné stanovení minimálních standardů přepravy cestujících jsou běžné v zahraničí a postupně jsou zaváděny i u některých krajů v ČR.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Není možno objektivně porovnávat nabízenou dopravní službu, což je problémem hlavně u plánovaných výběrových řízení pro veřejnou dopravu. Není tak možno zpracovat odpovídající vícekritériální analýzu jednotlivých nabídek a následně objektivně rozhodnout, která z nabídek účastníků řízení je lepší.

2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>Stanovení konkrétních požadavků na dopravní služby v kraji. Přesné vymezení charakteristik zejména vozidlového parku (stáří vozidel, sedadla, nízkopodlažnost, vybavení pro cestující, ekologické požadavky), provozu (procentuální limit zpožděných spojů způsobený na straně dopravce) a další, které je nutno ve studii stanovit. Základní parametry kvality v dopravě z ČSN EN 13186:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Dostupnost 2) Přístupnost 3) Informace 4) Doba přepravy 5) Péče o zákazníka 6) Komfort 7) Bezpečnost 8) Ekologie <p>Zároveň je třeba klasifikovat požadovanou úroveň služeb pro cestujících v jednotlivých kategoriích přestupních uzlů (požadavek na čekárnu, občerstvení, informační kancelář dopravce, ...).</p>
Náklady, požadavky	<p>Nízké.</p> <p>Nutná součinnost s projektem na Rozdělení kraje na oblasti určené pro výběrová řízení veřejné dopravy.</p> <p>Vazba na projekt Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p> <p>Vazba na legislativu ve formě zákona o veřejných službách při přepravě cestujících.</p>
Přínosy	<p>V konečném důsledku zlepšení kvality veřejné dopravy v ukazatelích důležitých pro cestujícího. Obecně zvýšení atraktivity dopravy pro skupiny občanů, které ji doposud nevyužívají.</p> <p>Jelikož budou standardy kvality měřitelné, budou zároveň i kontrolovatelné a v případě jejich porušení bude možno uplatnit odpovídající sankční prostředky.</p>
Přínosy se projeví	<p>Přínosy se objeví okamžitě v případě zavedení výběrových řízení a dodržení stanovených standardů kvality veřejné dopravy úspěšných dopravců.</p>

3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o.

 2.1.1-5 Lokalizace přestupních uzlů veřejné dopravy.	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS – společná problematika.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	V současné době chybí komplexní koncepce veřejné dopravy v kraji. Není vytipována základní síť hran (železniční tratě – páteřní a vedlejší a návazné autobusové linky) a uzlů (přestupní místa mezi jednotlivými systémy veřejné dopravy).
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Chybějící klasifikace přestupních míst neumožňuje efektivní optimalizaci jejich vedení, tvorbu grafikonů a snahu v maximální míře naplnit požadavky občanů (viz průzkum) na rychlost, četnost, dostupnost dopravních systémů a pohodlí během přepravy.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>V první fázi je třeba provést vytipování míst v kraji vhodných označit jako přestupní uzly na síti veřejné dopravy tvořené železnicí, autobusovou dopravou a MHD.</p> <p>Ve studii je třeba stanovit kategorie uzlů a provést alokaci jednotlivých přestupních uzlů do stanovených kategorií.</p> <p>Předpoklad kategorizace uzlů je následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Přestupní uzly 1. kategorie – „velké přestupní terminály“ – mají význam pro lokální (z hlediska podoblasti), regionální (z hlediska oblasti) a mezikrajskou (dálkovou) dopravu; více než dva druhy dopravních systémů (např. vlak-linkový bus-MHD).

	<p>Stanovený rozsah služeb pro cestujícího – podle projektu Stanovení standardů veřejné dopravy.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Přestupní uzly 2. kategorie – „přestupní terminály“ – mají význam pro lokální (z hlediska podoblasti) a regionální (z hlediska oblasti) dopravu; alespoň dva druhy dopravního systému (např. vlak-linkový bus). Stanovený rozsah služeb pro cestujícího. - Přestupní uzly 3. kategorie – „přestupní místa“ – mají význam pro lokální dopravu (z hlediska podoblasti); převážně pouze jediný druh dopravního systému (např. linkový bus-linkový bus). Stanovený rozsah služeb pro cestujícího.
Náklady, požadavky	<p>V případě uzlů 1. a 2. kategorie finanční nároky na jejich zřízení, v případě přestupních uzlů 3. kategorie náklady na výstavbu minimální (jedná se zejména o provozní koordinaci na současné autobusové zastávky, které budou určeny jako přestupní uzel).</p> <p>Obecně náklady nutno stanovit v konkrétním projektu.</p> <p>Nutná součinnost s projektem na Stanovení standardů veřejné dopravy MSK.</p>
Přínosy	<p>Výrazné zlepšení návaznosti mezi jednotlivými dopravními systémy. Výrazné zlepšení kultury cestování. Dodržení parametrů průzkumu mezi občany (rychlejší možnost přestupu, zlepšení dostupnosti, pohodlí přepravy).</p>
Přínosy se projeví	<p>Okamžitým zlepšením úrovně cestování a tím i získáním nových cestujících. Cestování se celkově zpřehlední a zjednoduší.</p>
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	<p>Pro rozpracování výstavby konkrétních přestupních uzlů zpracování studie, DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.</p>
Zúčastněné organizace	<p>Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., konkrétní dopravci, dotčená města a obce.</p>




Obrázek 2.1 – Přestupní uzly 1. a 2. kategorie navržené v MSK



Obrázek 2.2 – Příklad fungujícího terminálu 1. kategorie u železniční stanice Opava východ.

2.1.2 Železniční doprava – regionální

 2.1.2-1 Modernizace vozového parku pro regionální dopravu.	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Výrazně zastaralý vozový park dopravce České dráhy, a.s. (vozidla průměrného stáří přes 30 let, chybí nízkopodlažní vozidla, vysoký počet neschopností hnacích vozidel, nesplněny parametry kvality dopravní služby, nehomogenní skladba neumožňuje organizaci dopravy v přísném taktu v rámci dne a týdne) .
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není dodržen požadavek na pohodlí a rychlost přepravy (viz průzkum), roste nekonkurenceschopnost a hrozí odliv cestujících a pokles spolehlivosti i bezpečnosti dopravy.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Nákup nových vozidel požadovaných parametrů.</p> <p>Předpoklad pořízení následujících vozidel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na vybraných elektrizovaných tratích s velkou frekvencí cestujících dvoupodlažní elektrické jednotky o kapacitě 300 – 340 míst a rychlosti 140–160 km/h. • Na ostatních elektrizovaných tratích nízkopodlažní jednotky o kapacitě 140 – 200 míst a rychlosti 120-140 km/h. • Na neelektrizovaných regionálních tratích s vyšší poptávkou nízkopodlažní motorové jednotky o kapacitě 160 – 200 cestujících a rychlosti 120 km/h. • Na ostatních regionálních tratích motorové jednotky typu

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	„Regionova“ s kapacitou 80 míst a rychlosti 90 km/h.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady vysoké – možnost čerpání dotací EÚ ROP. Možnost příspěvku kraje. Nutnost vazby na projekt zabývající se kvalitativními standardy dopravy kraje.
Přínosy	Zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí.
Přínosy se projeví	Během aplikace opatření. Je nutno upravit infrastrukturu (traťová rychlost, nástupiště, technologické zázemí).
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování projektu pro žádost o příspěvek z EU. Zpracování studie nasazení vozidel v etapách. Zpracování studií pro nasazení konkrétních vozidel na konkrétní tratě.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dopravce ČD, a.s.



Obrázek 2.3 – Vizualizace nasazení moderních vozidel v regionální dopravě



2.1.2-2 Minimalizace intervalů křižování na jednokolejných tratích.

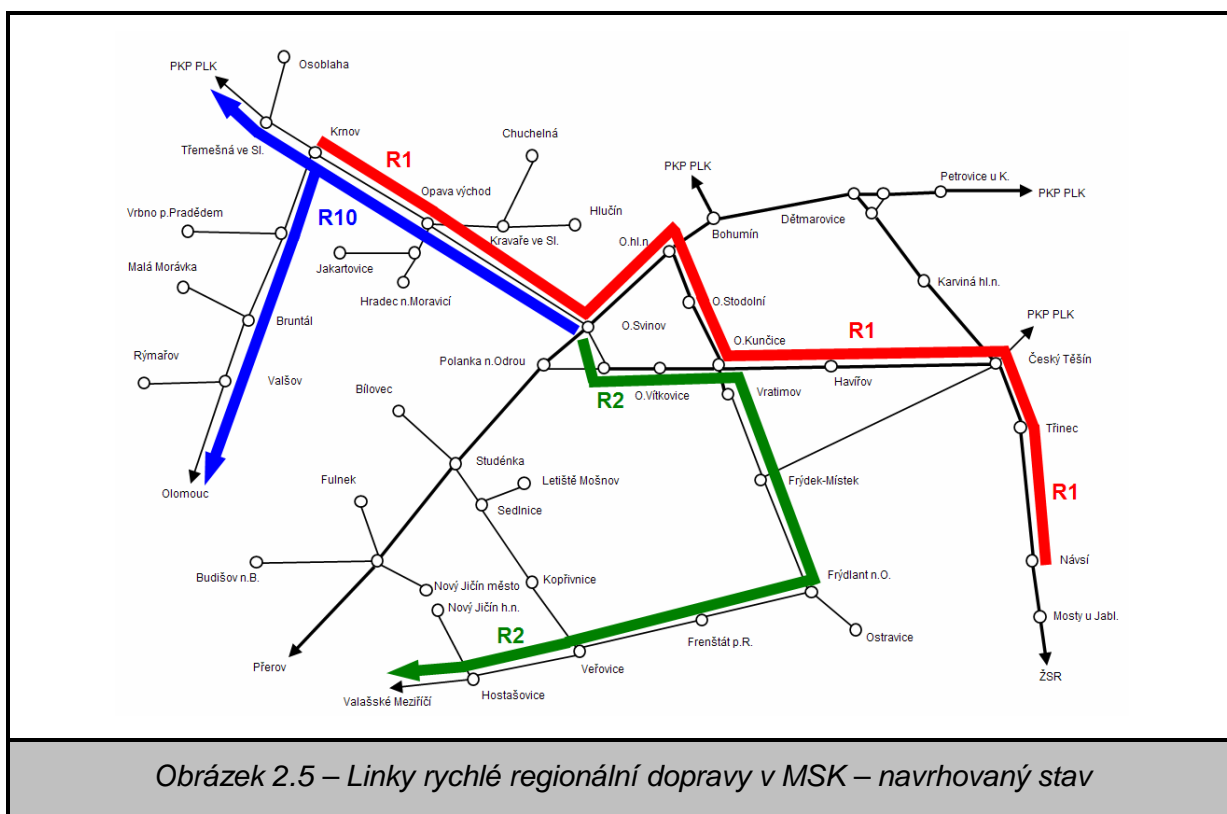
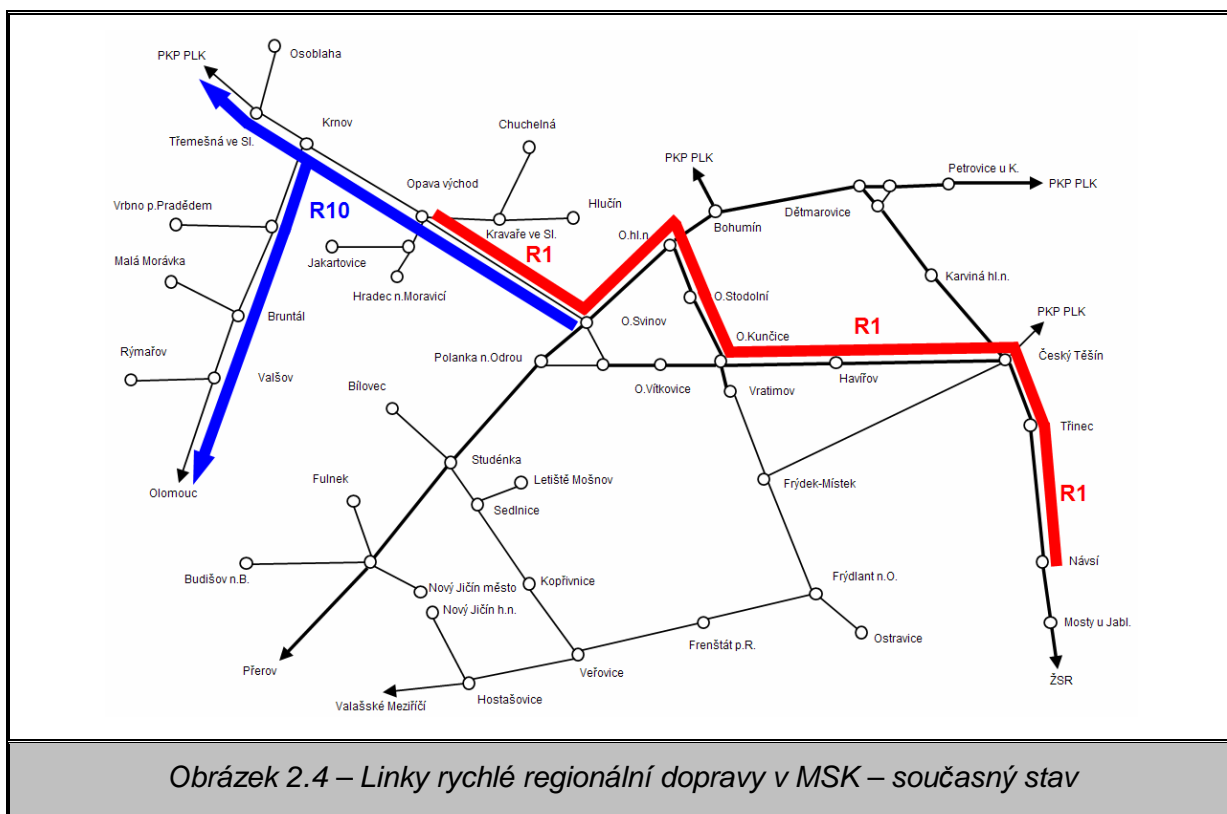
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Cestovní rychlost osobní dopravy na jednokolejných tratích je negativně ovlivňována nutností křižování vlaků. s tím je spojena nutnost dodržení provozních intervalů, zejména intervalu křižování.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Neatraktivnost železniční dopravy, ztráta konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči IAD.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Investice do infrastruktury železničních stanic – modernizace staničního zabezpečovacího zařízení, které umožní zkrácení provozních intervalů. Případné vytipování možnosti přeložení pravidelného křižování do stanic, které díky vybavení modernějším SZZ umožní zkrácení pobytů z dopravních důvodů.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady nízké pro organizační opatření a vysoké pro investiční opatření.
Přínosy	Zrychlení dopravy a následné zvýšené využití železniční dopravy cestujícími.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, projektů pro modernizaci stanic.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., SŽDC, s.o., dotčení dopravci.



2.1.2-3 Výhledová organizace vlakové dopravy – linky rychlé regionální železniční dopravy.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Pro potřeby dalšího rozvoje železniční dopravy jako páteřního systému krajské dopravy je třeba stanovit základní směry linkové vedení. Je nutné definovat páteřní železniční linky kategorie „R“.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Bez stanovení základní sítě linek není možno navrhovat a realizovat opatření pro úpravu infrastruktury, organizační opatření (jízdni řády, vozební ramena) a stanovit konkrétní druh vozidel nejvhodnějších pro zajištění dopravní obslužnosti.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>Zavedení systému páteřních linek rychlé dopravy, které umožní kvalitní spojení jednotlivých oblastí kraje. Předpokladem je radiální nebo diametrální vedení ve vztahu ke krajskému městu.</p> <p>Linky kategorie „R“ budou vedeny v systému periodické dopravy (jedno- nebo dvouhodinový takt) moderními vozidly určených standardů.</p> <p>Cílový stav předpokládá následujícího vedení linek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • R1 – Český Těšín – Ostrava – Opava – Krnov. • R2 – Ostrava – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí. • R10 – Ostrava (střed) – Opava – Krnov – Olomouc/Jeseník. • Případné další, jejichž potřeba vyplyne z konkrétní studie.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady nízké.</p> <p>Nutnost vazby na projekt zabývající se kvalitativními standardy</p>

	dopravy kraje.
Přínosy	<p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p> <p>Od volby základní (páteřní) sítě rychlých linek se bude odvíjet linkotvorba návazných železničních linek „S“ a linek autobusové a městské hromadné dopravy.</p> <p>Základní linkotvorba bude vstupem pro rozhodování o prioritě úprav železniční infrastruktury a vodítkem pro požadované parametry nákupu nových vozidel.</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci linkotvorby bude docházet k nárůstu přepravených osob.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., ČD, a.s.

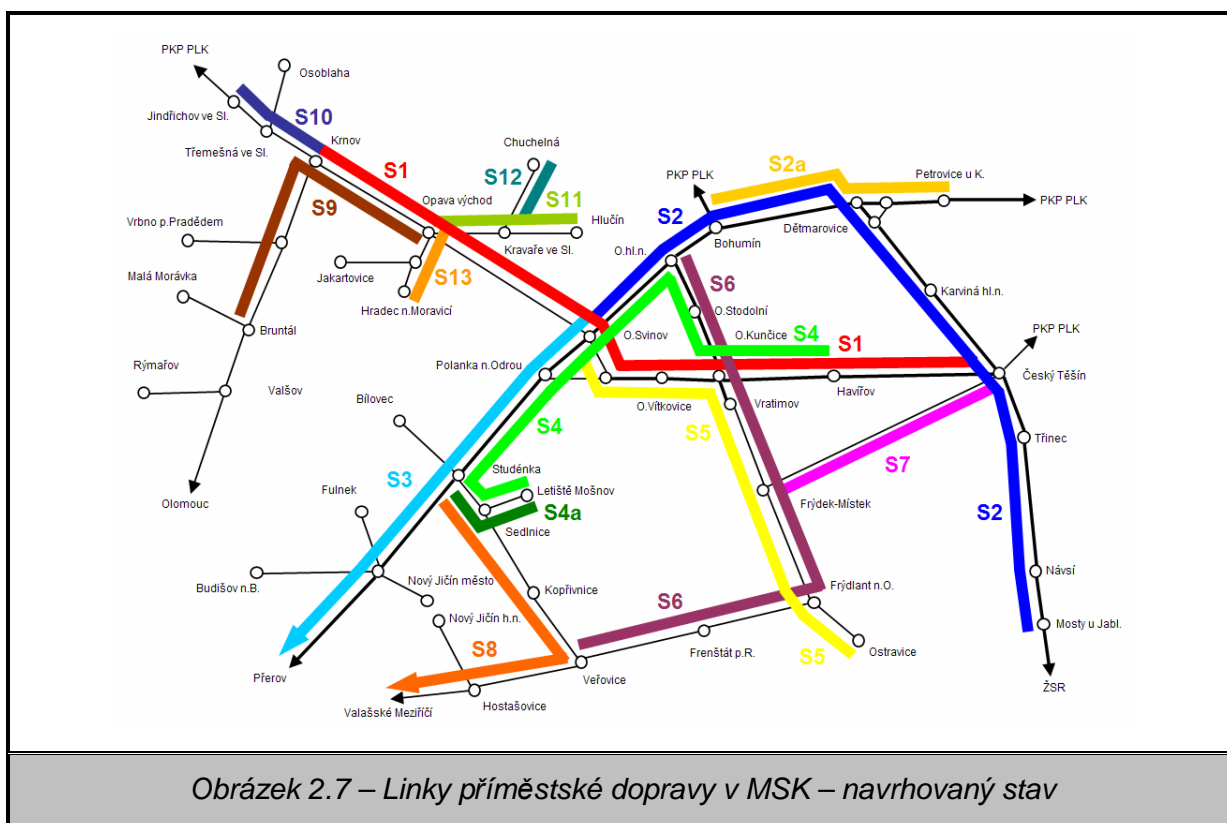
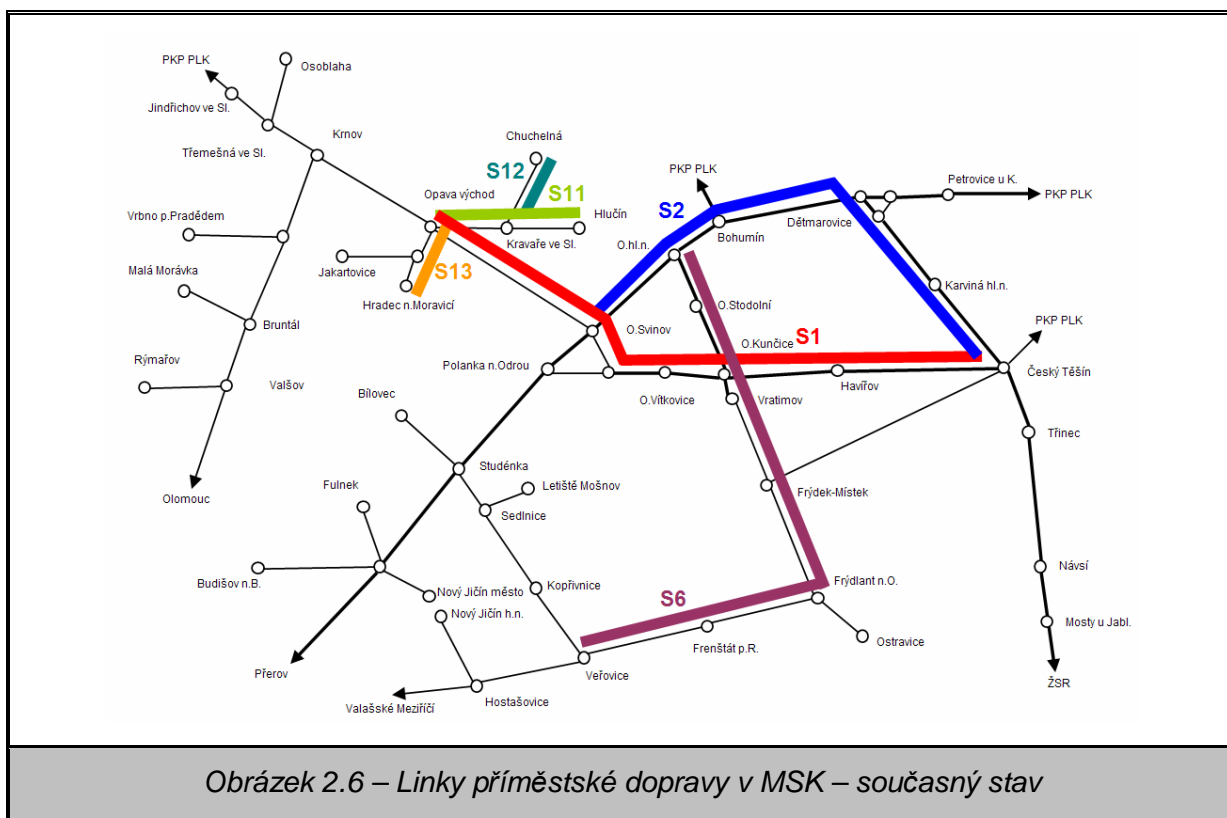




2.1.2-4 Výhledová organizace vlakové dopravy – linky příměstské železniční dopravy.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Pro potřeby dalšího rozvoje železniční dopravy jako páteřního systému krajské dopravy je třeba stanovit doplňkové směry linkové vedení. Je nutné definovat železniční linky kategorie „S“.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Bez stanovení základní sítě linek není možno navrhovat a realizovat opatření pro úpravu infrastruktury, organizační opatření (jízdni řády, vozební ramena) a stanovit konkrétní druh vozidel nejvhodnějších pro zajištění dopravní obslužnosti.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>Zavedení systému doplňkových linek regionální dopravy, které umožní kvalitní spojení jednotlivých oblastí kraje. Nutným předpokladem je návaznost a doplnění (proložení) rychlých linek kategorie „R“.</p> <p>Linky kategorie „S“ budou vedeny v systému periodické dopravy (30 minutový interval nebo jedno- až dvouhodinový takt) moderními vozidly určených standardů.</p> <p>Cílový stav předpokládá následujícího vedení linek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S1 – Český Těšín – Ostrava – Opava – Krnov. • S2 – Ostrava – Karviná – Český Těšín – Mosty u Jablunkova. • S2a – Bohumín – Petrovice u Karviné. • S3 – Bohumín – Studénka – Hranice na Moravě. • S4 – Havířov – Ostrava – Studénka – Letiště Leoše Janáčka. • S4a – Studénka – Letiště Leoše Janáčka.

	<ul style="list-style-type: none"> • S5 – Ostrava – Frýdek-Místek – Ostravice. • S6 – Ostrava – Frýdek-Místek – Veřovice. • S7 – Frýdek-Místek – Český Těšín. • S8 – Studénka – Kopřivnice – Veřovice – Valašské Meziříčí. • S9 – Opava – Krnov – Bruntál. • S10 – Krnov – Jindřichov ve Slezsku. • S11 – Opava – Hlučín. • S12 – Kravaře ve Slezsku – Chuchelná. • S13 – Opava – Hradec nad Moravicí. • Případné další, jejichž potřeba vyplyne z konkrétní studie.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady nízké.</p> <p>Nutnost vazby na projekt zabývající se kvalitativními standardy dopravy kraje.</p>
Přínosy	<p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p> <p>Od volby železničních linek „S“ a linek autobusové a městské hromadné dopravy.</p> <p>Základní linkotvorba bude vstupem pro rozhodování o prioritě úprav železniční infrastruktury a vodítkem pro požadované parametry nákupu nových vozidel.</p>
Přínosy se projeví	<p>Okamžitě po aplikaci linkotvorby bude docházet k nárůstu přepravených osob.</p>
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., ČD, a.s.





2.1.2-5 Změna vedení vlaků osobní dopravy v železničním uzlu Ostrava.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Cílem výrazné části frekvence železniční dopravy ze západní části kraje do Ostravy je centrum města. Přímé spojení je doposud zajišťováno linkou R1 jezdící ve dvouhodinovém taktu. Linka S1 neprojíždí atraktivní částí města (Ostrava hl.n., Ostrava-Stodolní, Ostrava střed).
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Uvedený takt je z hlediska přepravní poptávky této relace nedostatečný. Spoje jsou proloženy pouze minimálně v ranních hodinách, v odpolední špičce chybí přímé spoje. Nutnost 1-2 přestupů v rámci železnice nebo minimálně jednoho přestupu na MHD (spojenou s obtížnou docházkou na Svinovské mosty) je značnou komplikací a limitujícím faktorem pro mnohé cestující.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	Zavedení dalších přímých spojů relace Krnov – Opava – Ostrava (Svinov – hl.n. – Stodolní – střed) linky R1, nebo prodloužení spojů linky R10 (nyní končících v žst. Ostrava-Svinov) až do stanice Ostrava střed (resp. Ostrava Kunčice). Možnost využití skoro dvouhodinového prostoje soupravy mezi jednotlivými výkony linky R10, které stráví v žst. Ostrava-Svinov. Nutnost posouzení konkrétních spojů vhodných pro prodloužení, resp. výběr časových poloh nových (posilových) spojů se zohledněním současného stavu a možnostem (propustností) infrastruktury.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady nízké. V případě přidání dalších spojů nutnost vazby na projekt zabývající

	se zvýšením propustné výkonnosti trati Opava – Ostrava.
Přínosy	V případě prodloužení linky R10 výrazné zlepšení požadovaných parametrů dopravy – zejména rychlost, odbourání přestupů. A to vše za cenu minimálních nákladů a nároků na úpravy oběhů vozidel.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci linkotvorby bude docházet k nárůstu přepravených osob.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., ČD, a.s.




2.1.2-6 Doplnkové služby – vazba mezi IAD a železnicí.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	S rozvojem IAD klesá využití železnice. Přes růst kongescí a zhoršování statické dopravy (možnosti odstavení auta a parkování v cíli cesty) je možnost kombinace IAD – vlak nevyužívána vzhledem k omezeným (nebo žádným) možnostem odstavení auta v potenciálním místě nástupu do vlaku.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Pokračující odliv cestujících od železnice, růst kongescí, saturace dopravního proudu pozemních komunikací. Tlak na zvětšování parkovacích ploch v centrech měst.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Vytipování a systémová realizace parkovišť Park & Ride, (Kiss & Ride, Bike & Ride) v bezprostřední blízkosti vybraných stanic a zastávek. Pro uživatele železnice zdarma, pro ostatní za úhradu


	(automat). Využití telematiky pro informační systémy. Možnost využití stávajících minimálně používaných ploch všeobecné nakládky a vykládky v železničních stanic. Uvedené zpevněné plochy mají dostatečné parametry pro zbudování parkovacích stání v požadovaném množství, a to s nutností pouze minimálních úprav.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady relativně nízké. Předpoklad příspěvků kraje, resp. dotčených měst a obcí.
Přínosy	Zatraktivnění železnice díky vytvoření vhodných předpokladů pro kombinovanou přepravu IAD – vlak. Zastavení odlivu cestujících. Snížení kongescí v silniční dopravě. Zlepšení vlivu dopravy na životní prostředí.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie a jednotlivých projektů.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, konkrétní města a obce, SŽDC, s.o., správci pozemních komunikací, dopravce ČD, a.s., KODIS, s.r.o.

2.1.3 Linková autobusová doprava – regionální

 2.1.3-1 Zavádění nízkopodlažních vozidel linkové autobusové dopravy.	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Linková autobusová doprava – regionální.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	<p>Trendem současné doby je maximální snaha po nasazení nízkopodlažních nebo aspoň částečně nízkopodlažních vozidel veřejné dopravy.</p> <p>V Moravskoslezském kraji je velmi nízký podíl zastoupení nízkopodlažních vozidel ve vozových parcích autobusových dopravců.</p>
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	<p>Ztížená přeprava handicapovaných občanů a dětských kočárků. Nedostupnost přepravy a chybějící garantované nízkopodlažní linky (nebo aspoň spoje) znamenají snížení kvality života občanů.</p> <p>Není dodržen požadavek na pohodlí přepravy, což dokazují výsledky průzkumu mezi občany (viz analytická část).</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Nákup nových vozidel požadovaných parametrů.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady nízké – možnost čerpání dotací EÚ ROP. Možnost příspěvku kraje.</p> <p>Vazba na navrhovaný projekt Stanovení standardů kvality dopravní služby.</p>
Přínosy	Zvýšení standardu kvality a konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků a handicapovaných.

Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčení dopravci.


2.1.4 Městská hromadná doprava

	2.1.4-1 Zvýšení podílu nízkopodlažních vozidel MHD.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Městská hromadná doprava.
Region	Moravskoslezský kraj – města s provozovanou MHD: Bruntál, Český Těšín, Frýdek-Místek, Havířov, Karviná, Krnov, Nový Jičín, Opava, Orlová, Ostrava, Studénka, Třinec
Popis problému	<p>Trendem současné doby je maximální snaha po nasazení nízkopodlažních nebo aspoň částečně nízkopodlažních vozidel veřejné dopravy.</p> <p>V Moravskoslezském kraji je velmi nízký podíl zastoupení nízkopodlažních vozidel ve vozových parcích dopravců, kteří zajišťují provoz MHD.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	<p>Ztížená přeprava handicapovaných občanů a dětských kočárků. Nedostupnost přepravy a chybějící garantované nízkopodlažní linky (nebo aspoň spoje) znamenají snížení kvality života občanů.</p> <p>Není dodržen požadavek na pohodlí přepravy, což dokazují výsledky průzkumu mezi občany (viz analytická část).</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.

Konkretizace	Nákup nových tramvají, trolejbusů a autobusů MHD požadovaných parametrů.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady nízké – možnost čerpání dotací EÚ ROP. Možnost příspěvku kraje. Vazba na navrhovaný projekt Stanovení standardů kvality dopravní služby.
Přínosy	Zvýšení standardu kvality a konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků a handicapovaných.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčení dopravci.

2.2 Ostatní veřejná doprava

2.2.1 Železniční doprava – dálková

	2.2.1-1 Zavedení výběrových řízení na dálkovou železniční dopravu.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – dálková.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Pro zvýšení kvality služby veřejné dopravy je třeba uvažovat s výhledovým zadáváním výběrových řízení pro oblast dálkové železniční dopravy. Absence výběrových řízení při zadávání dopravní obslužnosti státu nemotivuje současné dopravce ke zvyšování kvality služeb v takovém objemu, v jakém by bylo vhodné.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Jako jeden ze vstupů pro zadávání výběrových řízení je třeba definovat vhodnou trať (soubor tratí) pro pilotní projekt, o který by se soutěžilo mezi dopravci.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<ol style="list-style-type: none"> 1. Etapa – volba vhodné trati pro aplikaci pilotního projektu. 2. Etapa – výběrové řízení na tuto trať. 3. Etapa – zahájení provozu výhercem výběrového řízení. 4. Etapa – vyhodnocení pilotního projektu. 5. Etapa – Rozdělení železniční sítě do celků pro aplikaci dalších výběrových řízení. 6. Etapa – výběrová řízení se stávají v dálkové dopravě standardem.

Náklady, požadavky	<p>Nízké.</p> <p>Nositelem a zadavatelem výběrových řízení bude Ministerstvo dopravy ČR.</p> <p>Vazba na legislativu ve formě zákona o veřejných službách při přepravě cestujících.</p>
Přínosy	<p>V případě rozhodnutí Ministerstva dopravy o zavedení výběrových řízení na rychlíkovou dopravu se předpokládá, že po pilotním projektu budou zadávány soutěže na konkrétní oblasti obsahující více tratí. Dopravci budou nuceni provozovat veškeré linky v oblasti, nikoliv pouze lukrativní.</p> <p>Předpokládá se zvýšení kvality veřejné služby a motivace dopravců ke snaze zajistit cestujícím vyšší standard přepravy.</p>
Přínosy se projeví	Přínosy se objeví v případě zavedení výběrových řízení a dodržení stanovených standardů kvality veřejné dopravy úspěšných dopravců.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Ministerstvo dopravy



2.2.1-2 Zavedení provozu vysokorychlostní dopravy.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – dálková.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	<p>Moravskoslezskému kraji (a celé České republice) doposud chybí napojení na transevropskou síť vysokorychlostních tratí.</p> <p>Vysokorychlostní doprava je moderním trendem přepravy na střední a dálkové trasy, parametry srovnatelná s leteckou dopravou.</p> <p>Vysokorychlostními tratěmi se dle direktivy EU rozumí tratě s traťovou rychlostí aspoň 250 km/h.</p>

Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Výstavba vysokorychlostních tratí by pomohla řešit z pohledu dopravy hlediska ekologická, odlehčení silniční a letecké dopravě. Znamenala by vysokou traťovou rychlost, spolehlivost, bezpečnost a vysokou kulturu cestování.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Výstavba vysokorychlostních tratí.</p> <p>Předpoklad vedení VRT od Hranic na Moravě v dopravním koridoru s D47 a od Jistebníku do Bohumína v dopravním koridoru se stávající tratí 270. Za Bohumínem oddělení do samostatné stopy směrem do Polska.</p> <p>Stanovit vazbu VRT na stávající železniční síť (vytipování přestupních bodů Ostrava-Svinov, variantně žst. Ostrava hl.n.). Vazba VRT na regionální dopravu.</p> <p>V první fázi zajistit trvání hájení území v územních plánech kraje a dotčených obcí.</p> <p>Provéřit možnost vedení vysokorychlostní dopravy v území kraje v blízkosti strategického letiště Leoše Janáčka.</p>
Náklady, požadavky	<p>Vysoké.</p> <p>Nutná vazba na projekty stavby sítě vysokorychlostních tratí v České republice a zahraničí.</p>
Přínosy	<p>Zatraktivnění železnice díky vytvoření vhodných předpokladů pro Další výrazné zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči IAD v relacích Ostrava – Brno a Ostrava – Praha.</p> <p>Podstatné zkrácení jízdních dob. Zastavení odlivu cestujících. Snížení kongescí v silniční dopravě. Zlepšení vlivu dopravy na životní prostředí. Napojení na síť VRT celoevropského významu.</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování projektu DUR, DSP, EIA, pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Ministerstvo dopravy, Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., ČD, a.s., SFDI.

2.2.2 Autobusová doprava – dálková

Projekty t.č. nestanoveny.


2.2.3 Letecká doprava

	2.2.3-1 Rozšíření dopravní nabídky spojení na letiště Leoše Janáčka veřejnou dopravou.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Letecká doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Chybí odpovídající dopravní spojení na letiště Leoše Janáčka železniční dopravou a pozemními komunikacemi vyšších kategorií.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Nedobudovaná dopravní infrastruktura je jedním z důvodů zaostávání přepravních výkonů letiště oproti prognózovaným hodnotám. Přeprava cestujících pouze silniční (autobusovou) dopravou se jeví jako neefektivní.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Pro zlepšení dopravní dostupnosti Letiště Leoše Janáčka Ostrava se předpokládá aplikace zejména následujících opatření: <ul style="list-style-type: none"> - Napojení na stávající železniční trať 325 formou novostavby trati k terminálu letiště. Zavedení přímých spojů z Havířova, Ostravy a Studénky (s návazností na rychlou dopravu na II. železničním koridoru). - Výhledové napojení na vysokorychlostní trať. - Napojení na dálnici D47 a komunikaci R48 prostřednictvím modernizované silnice II/464 (obchvat Studénky, směrové

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	úpravy, úprav křižovatek, ...).
Náklady, požadavky	Nutno stanovit v konkrétním projektu.
Přínosy	Obsluha území letiště veřejnou osobní dopravou sleduje zajištění rychlé a dostupné dopravy. Navrhovaná dopravní infrastruktura nalezne uplatnění i při využití budované průmyslové zóny, kontejnerového terminálu a leteckého carga.
Přínosy se projeví	Ekonomické náklady vysoké. Nutná součinnost s projekty na Napojení Letiště Leoše Janáčka Ostrava na železniční síť, Elektrizace trati 325 a Výhledová organizace vlakové dopravy – linky příměstské železniční dopravy.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování projektu DUR, DSP, EIA, pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., Letiště Leoše Janáčka Ostrava, ČD, a.s., SFDI, správci silničních komunikací.


2.2.4 Vodní doprava

	2.2.4-1 Vodní cesta Dunaj – Odra – Labe.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Vodní doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Není využít potenciál možnosti dopravy po řece Odře a tím spojení do Polska k Baltskému moři. Vybudováním kanálu Dunaj – Odra – Labe by došlo k zpřístupnění Ostravska i ze strany Severního a Černého moře.
Závažnost problému	Nízká.
Důsledky problému	Moravskoslezskému kraji chybí napojení na síť evropských vodních cest. Vzhledem ke své poloze na toku řeky Odry s možností návaznosti na řeky Labe a Dunaj by mohla vzniknout strategická

	<p>vodní cesta. Vodní doprava je posledním ze základních dopravních systémů, které doposud nejsou v kraji provozovány.</p> <p>Jelikož není umožněna přeprava nadrozměrných nákladů po vodě, je nutno vždy využívat pouze pozemní druhy dopravy.</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Parametry navrhované vodní cesty udává dohoda AGN.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Předpoklad je výstavba vodní cesty Vb, což odpovídá tlačené soupravy o dvou standardních člunech a pro velké motorové nákladní lodě. - Přípustný a trvale zabezpečený ponor 280 cm. - Podjezdná výška mostů na plavebním stavem aspoň 7 m. - Spolehlivost provozu, který má být nepřetržitý. <p>Při realizaci etapy splavnění Odry z Kozle (Polsko) do Ostravy možnost zbudování přístavu ve Vrbici. Vhodné návaznosti na silniční a železniční síť. Vhodné pro kombinovanou přepravu kontejnerů.</p>
Náklady, požadavky	<p>V první fázi chránit trasy plánované vodní cesty v územních plánech.</p> <p>Vzhledem k náročnosti stavby nutno stanovit v konkrétním projektu.</p> <p>Předpoklad 3,8 mld. Eur (úsek bez spojnice Olomouc – Pardubice – zde náklady další 3,0 mld. Eur).</p>
Přínosy	<p>Rozvoj nákladní přepravy po vodní cestě (včetně kombinované přepravy). Odlehčení silniční dopravě. Významný rozvoj tranzitní nákladní dopravy. V cílovém stavu předpoklad export + import ve výši 13 mil. tun/rok a tranzitem 5 mil. tun/rok.</p> <p>Jako druhotný efekt možnost rozvoje rekreační vodní dopravy.</p>
Přínosy se projeví	Postupným nárůstem přepravovaného zboží v závislosti na otevírání jednotlivých úseků.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, územní plány.
Zúčastněné organizace	Ministerstvo dopravy, Ředitelství vodních cest, Moravskoslezský kraj, konkrétní města a obce.


2.3 Automobilová doprava

2.3.1 Individuální automobilová doprava

 2.3.1-1 Zavedení inteligentní dopravních systémů pro řízení silničního provozu.	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Individuální automobilová doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	<p>Nárůst individuální automobilové dopravy způsobuje řadu provozních situací, které znamenají vznik dopravních kongescí, nutnost objetí místa nehody, místa stavebních prací, nebo jinak přetíženého místa na pozemní komunikaci.</p> <p>Řízení dopravních proudů na území kraje a ve větších městech není koordinováno. Pokud již jsou nějaké informační systémy zbudovány, fungují pouze autonomně, bez vzájemné vazby.</p>
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Řidiči nejsou včas informováni o mimořádnostech v provozu a nemohou tak operativně a včas reagovat změnou trasy, přizpůsobením své rychlosti provozní situaci apod. Problém se projevuje zejména ve větších městech kraje, ale při zachování současného trendu růstu IAD se bude situace nadále zhoršovat.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Je třeba posoudit efektivitu možného nasazení telematických informačních systémů. Systém reaguje na aktuální zatížení významných silničních komunikací a na sdělovacích světelných tabulích umístěných v důležitých lokalitách interpretuje řidičům aktuální stav a dává případné dispozice pro další jízdu.</p> <p>Informační systém může dále podávat sdělení o aktuálním vytížení</p>


Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	parkovišť a napomáhat ke směřování dopravních proudů na nezatížené komunikace.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady na výstavbu sdělovacích informačních tabulí a bran systému, zařízení pro snímání situace na pozemních komunikacích a centrální řídicí systém (logická jednotka).</p> <p>Vazba na současné řídicí plány křižovatek a další již existující systémy ve městech.</p> <p>Vazba na plánované (testované) systémy indikující aktuální stavy vytížení parkovišť.</p>
Přínosy	Efektivní směřování vozových proudů, navádění cílových vozových na záchytná parkoviště a operativní řešení dopravních situací ve větších městech a jejich okolí.
Přínosy se projeví	Okamžitě.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, konkrétní města, správce silniční komunikace.


	2.3.1-2 Možnosti rozvoje ekologických forem IAD – alternativní pohony v MSK.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Individuální automobilová doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Individuální automobilová doprava je významným producentem škodlivých látek v ovzduší (viz analytická část studie). V současné době existují možnosti uplatnění ekologičtějších forem pohony vozidel.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Negativní vliv na zdraví obyvatel a životní prostředí v kraji.

2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Podpora ze strany Moravskoslezského kraje pro občany, organizace a instituce, které budou zavádět a používat alternativní druhy pohonů motorových vozidel.</p> <p>Podpora zejména vozidel s LPG, CNG, elektrickým a hybridním pohonem.</p> <p>V první fázi předpoklad postupné obměny vozového parku za ekologicky šetrný u služebních a referentských vozidel úředníků Moravskoslezského kraje, měst, obcí, jimi zřizovaných organizací atd.</p> <p>V dalších fázích obměna vozidlového parku i u občanů kraje.</p> <p>Podpora výstavby čerpacích a plnicích stanic na uvedené druhy pohonů v rámci kraje.</p>
Náklady, požadavky	Podle rozsahu motivačních opatření a velikosti podpory. V případě orgánů státní správy a samosprávy podle rychlosti obměny jejich vozidlového parku.
Přínosy	<p>Pokles zatížení životního prostředí individuální dopravou. Postupná změna trendu v myšlení lidí, nastartování procesu ekologického smýšlení při použití dopravních prostředků.</p> <p>Uplatnění moderních trendů u organizací a institucí se stane vzorem pro další organizace a občany v kraji. Postupně se stane standardem a požadovanou nutností.</p>
Přínosy se projeví	Vzhledem k očekávané nerovnoměrnosti nástupu ekologických vozidel vůči očekávanému tempu růstu motorizace absolutní přínos malý. Dlouhodobý proces.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Krajský úřad, města, obce a jimi zřizované organizace.

2.3.2 Nákladní automobilová doprava

 2.3.2-1 Regulace vjezdu těžké automobilové dopravy na území kraje.	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Nákladní automobilová doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Nárůst silniční nákladní dopravy ve svém důsledku znamená vyšší zatížení silniční sítě. s tím jsou spojeny vyšší náklady na údržbu a opravy. Zavedení mýta na pozemní komunikace v majetku státu způsobilo přelití části výkonů na silnice nižších tříd v majetku krajů.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Nedostatek chybějících finančních prostředků pro správu a údržbu silnic v krajích. Neúměrný růst zatížení komunikací nižších tříd, které nejsou na tento rozsah dopravy budovány. Zhoršující se stav pozemních komunikací. Nemožnost regulace silniční nákladní dopravy v rámci kraje. Nepoměr mezi výnosy za užití silniční sítě a finančními požadavky na jejich správu a údržbu.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie možnosti zavedení zón s hmotnostním omezením na vybraných místech pozemních komunikací nižších tříd v Moravskoslezském kraji.
Náklady, požadavky	Primární požadavek – zavedení satelitního mýtného systému, předpokladem na celorepublikové úrovni. Ekonomické náklady vyplynou z konkrétních projektů.
Přínosy	Vytlačení těžké tranzitní dopravy z vybraných silnic II. a III. tříd na pozemní komunikace vyšších kategorií. Možnost nepřímé regulace provozu na konkrétních místech kraje.

Přínosy se projeví	Okamžitě.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Krajský úřad, Správa silnic Moravskoslezského kraje.

	2.3.2-2 Zavedení zón s hmotnostním omezením.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Nákladní automobilová doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Nárůst silniční nákladní dopravy ve svém důsledku znamená vyšší zatížení silniční sítě. s tím jsou spojeny vyšší náklady na údržbu a opravy. Zavedení mýta na pozemní komunikace v majetku státu způsobilo přelití části výkonů na silnice nižších tříd v majetku krajů.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Nedostatek chybějících finančních prostředků pro správu a údržbu silnic v krajích. Neúměrný růst zatížení komunikací nižších tříd, které nejsou na tento rozsah dopravy budovány. Zhoršující se stav pozemních komunikací. Nemožnost regulace silniční nákladní dopravy v rámci kraje. Nepoměr mezi výnosy za užití silniční sítě a finančními požadavky na jejich správu a údržbu.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie možnosti zavedení zón s hmotnostním omezením na vybraných místech pozemních komunikací nižších tříd v Moravskoslezském kraji. Moravskoslezský kraj ve spolupráci s dotčenými orgány zajistil zavedení zón s hmotnostním omezením podél silnice R 56 (Frýdek-Místek – Ostrava, podél silnice R 48 (Frýdek-Místek – Český Těšín),

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií


	podél dálnice D1 (Vrbice – Bohumín) a připravuje zavedení zóny v oblasti Havířov – Horní Suchá – Český Těšín – Třanovice.
Náklady, požadavky	Studie + návrh dopravního značení. Ekonomické náklady vyplynou z konkrétních projektů.
Přínosy	Vytlačení těžké tranzitní dopravy z vybraných silnic II. a III. tříd na pozemní komunikace vyšších kategorií. Možnost nepřímé regulace provozu na konkrétních místech kraje.
Přínosy se projeví	Okamžitě.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Obce, magistráty, dopravní inspektorát Policie ČR.


2.3.2-3 Zpoplatnění užívání silnic II. a III. třídy.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Nákladní automobilová doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Nárůst silniční nákladní dopravy ve svém důsledku znamená vyšší zatížení silniční sítě. s tím jsou spojeny vyšší náklady na údržbu a opravy. Zavedení mýta na pozemní komunikace v majetku státu způsobilo přelití části výkonů na silnice nižších tříd v majetku krajů.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Nedostatek chybějících finančních prostředků pro správu a údržbu silnic v krajích. Neúměrný růst zatížení komunikací nižších tříd, které nejsou na tento rozsah dopravy budovány. Zhoršující se stav pozemních komunikací. Nemožnost regulace silniční nákladní dopravy v rámci kraje. Nepoměr mezi výnosy za užití silniční sítě a finančními požadavky na jejich správu a údržbu.

2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie možnosti zavedení zpoplatnění pozemních komunikací nižších tříd v Moravskoslezském kraji.
Náklady, požadavky	<p>Primární požadavek – zavedení satelitního mýtného systému, předpokladem na celorepublikové úrovni.</p> <p>Ekonomické náklady vyplynou z konkrétních projektů.</p> <p>Nutná podmínka ve formě legislativních opatření na celorepublikové úrovni a poté nutnost součinnosti v zavádění opatření s ostatními (sousedními) kraji.</p>
Přínosy	<p>Rostoucí příjmy do krajského rozpočtu se projeví okamžitě.</p> <p>Narovnání podmínek silniční a železniční dopravy ve formě poplatků za užití dopravní cesty.</p> <p>Vytlačení tranzitní dopravy ze silnic II. a III. tříd na pozemní komunikace vyšších kategorií.</p> <p>Možnost nepřímé regulace provozu na konkrétních místech kraje.</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Ministerstvo dopravy, Krajský úřad, ostatní kraje, Správa silnic Moravskoslezského kraje.

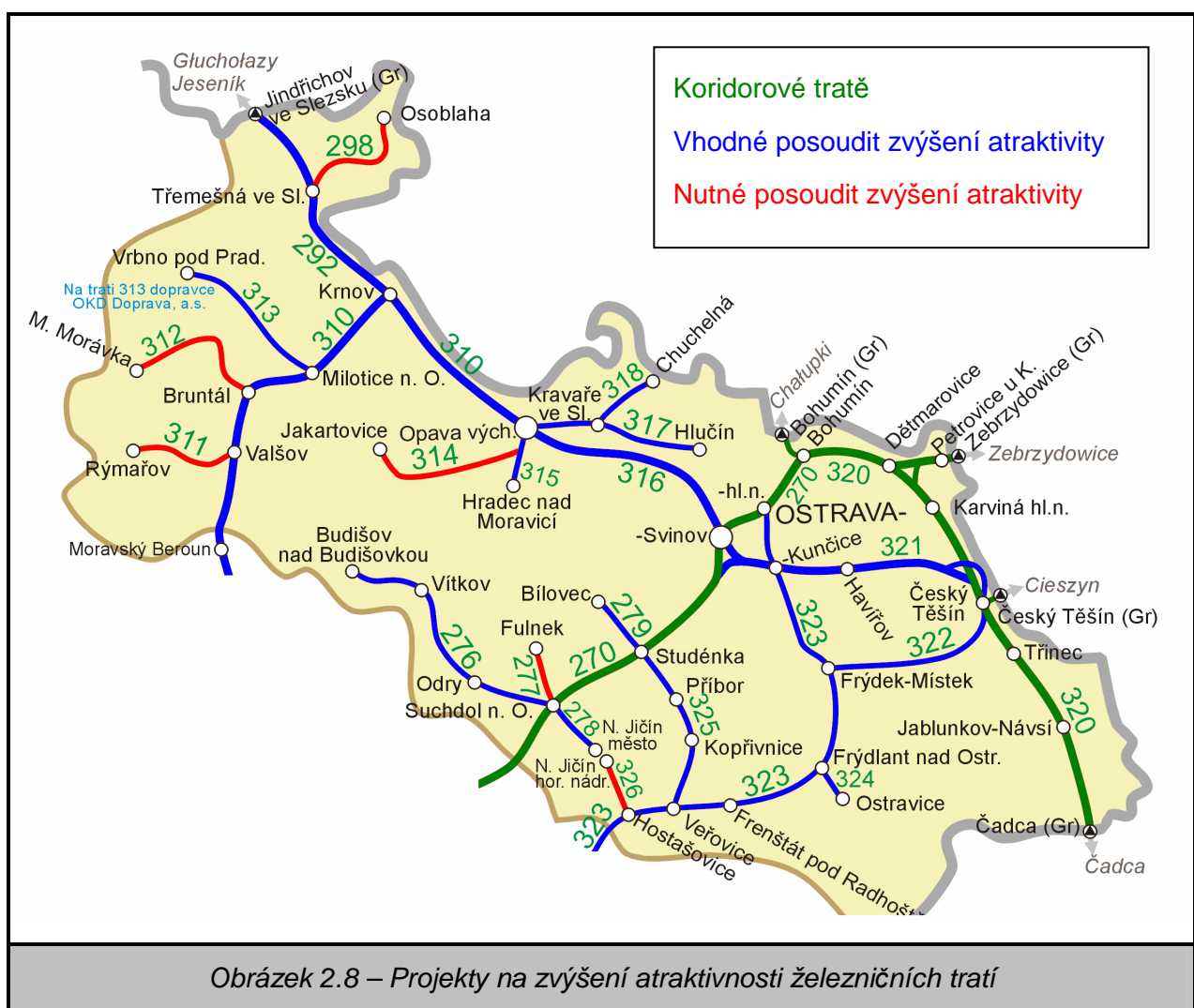
2.4 Železniční tratě – infrastruktura

	2.4.1-1 „Audit železniční sítě“ – posouzení efektivity železničních tratí v kraji.	
1. Aktuální stav		
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.	
Region	Moravskoslezský kraj.	
Popis problému	<p>Rozdělení sítě SŽDC, s.o., na dráhy celostátní a regionální nevypovídá vždy o významu, frekvenci a potenciálu dané tratě. Je nutno posoudit možnosti rozvoje mimokoridorových celostátních a regionálních tratí.</p> <p>Chybí zpracování komplexního hodnocení železniční dopravy na území Moravskoslezského kraje z pohledu stavu infrastruktury a služeb pro cestující na jednotlivých tratích. Pokud již byly některé tratě hodnoceny, byla použita různá metodika a projekty byly směřovány pouze na konkrétní oblast (ekonomika, řízení provozu, vozidla) – posuzování neprobíhalo komplexně.</p>	
Závažnost problému	Vysoká.	
Důsledky problému	<p>Zvyšující se požadavky na dopravu v oblasti kvalitativní (dostupnost, přístupnost, služby před, během a po přepravě, pohodlí bezpečnost, ekologie, atd.) vyvolávají růst individuální automobilové dopravy. Současný stav (zejména) lokálních drah na území kraje odrazuje část cestujících. To potvrzují konkrétní požadavky cestujících na úroveň veřejné dopravy (viz průzkum preferencí občanů).</p> <p>Pokud nebudou vytipována problematická místa, která způsobují odliv cestujících z železniční dopravy, nebude možné tento trend zvrátit nasazením účinných protipatření.</p> <p>Není možno jednoznačně určit priority dalšího rozvoje z hlediska financování rozvoje infrastruktury, zvýšení četnosti spojů, náhrady jiným druhem dopravy, bez znalosti stávajících možností a výhledového rozvojového potenciálu.</p>	

2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>Provedení auditu tratí – hloubkové sondáže všech železnic v kraji s cílem vytipování slabých míst a nalezení řešení k jejich odstranění.</p> <p>Vícekritériální vyhodnocení stávajících možností a výhledového potenciálu jednotlivých tratí (frekvence, četnost spojů, traťová rychlost, vozový park, poměrové naturální a ekonomické ukazatele, možnosti rozvoje). Vytipování slabých míst na tratích (zbytečných zastávek), příp. návrh na posunutí nebo zřízení nových zastávek. Vyhodnocení stávajících a vytipování nových možných vazeb vlak – bus, popř. vlak – MHD. Návrh možných dopravních terminálů včetně Park & Ride, Kiss & Ride, Bike & Ride, půjčoven kol apod. Zohlednění všech možných návrhů na organizační, technologická, technická a investiční opatření ke zlepšení konkurenceschopnosti jednotlivých tratí.</p> <p>Kategorizace tratí – zařazení mimokoridorových tratí do následujících 4 kategorií (návrh):</p> <ul style="list-style-type: none"> • I. kategorie = páteřní tratě celostátního významu s vysokým potenciálem dalšího rozvoje (koridory) • II. kategorie = tratě, kde je vhodné posouzení zvýšení atraktivity • III. kategorie = tratě, kde je nutné posouzení zvýšení atraktivity. <p>U tratí, které budou vyhodnoceny bez potenciálu dalšího rozvoje, je třeba zvážit jejich útlum a náhradu jiným druhem dopravy (bus).</p>
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady nízké.
Přínosy	<p>Dosažení jednoznačného objektivního a srovnatelného posouzení významu jednotlivých tratí v rámci kraje. Podklad pro stanovení priorit z hlediska investičního i provozního financování a pro další rozhodovací procesy na úrovni kraje, KODISu, SŽDC, s.o. atp.</p> <p>Vstupní podklady pro vytipování řešení zejména v oblastech:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Návrhu organizace vlakové dopravy – rámcový návrh vedení linek. 2. Vytipování slabých míst na tratích (omezující přejezdy, trvalé pomalé jízdy apod.). 3. Poloha nevyužívaných zastávek, možnost posunutí zastávek do atraktivnějších lokalit, návrh nových zastávek.

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	4. Zatraktivnění nabídky osobních vlaků a služeb.
Přínosy se projeví	Po aplikaci opatření, které vzejdou ze zpracovaného auditu.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování projektu (studie).
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci, SŽDC, s.o., správci pozemních komunikací, konkrétní dotčená města a obce,.





2.4.1-2 Omezení pomalých jízd z důsledku existence zbytečných železničních přejezdů.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	<p>Velké množství železničních přejezdů zejména na regionálních drahách zabezpečených pouze výstražnými kříži.</p> <p>Existence úroňových křížení obecně znamená vyšší riziko mimořádných (nehodových) událostí.</p> <p>U mnohých přejezdů nejsou dodrženy požadované rozhledové podmínky.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	<p>Nutnost omezení traťové rychlosti (až na 10 km/h) v místech úroňových křížení a z toho vyplývající nárůst jízdních dob vlaků.</p> <p>Snížení konkurenceschopnosti vlaku vůči ostatním druhům dopravy.</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Posouzení potřebnosti existence vybraných železničních přejezdů. Ty, které nejsou nezbytné, zrušit, nezbytné vybavit zabezpečovacím zařízením (např. s využitím solárního napájení).
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady nízké pro zrušení a vysoké pro vybavení zabezpečovacím zařízením.
Přínosy	<p>Zvýšení rychlosti jízdy železniční dopravy, eliminace rizika vzniku nehodové události, zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.</p> <p>Odstranění trvalého snížení traťové rychlosti v dotčeném úseku, růst cestovních rychlostí vlaků. Zvýšení konkurenceschopnosti, dosažení potřebných systémových jízdních dob, možnost aplikace periodické</p>

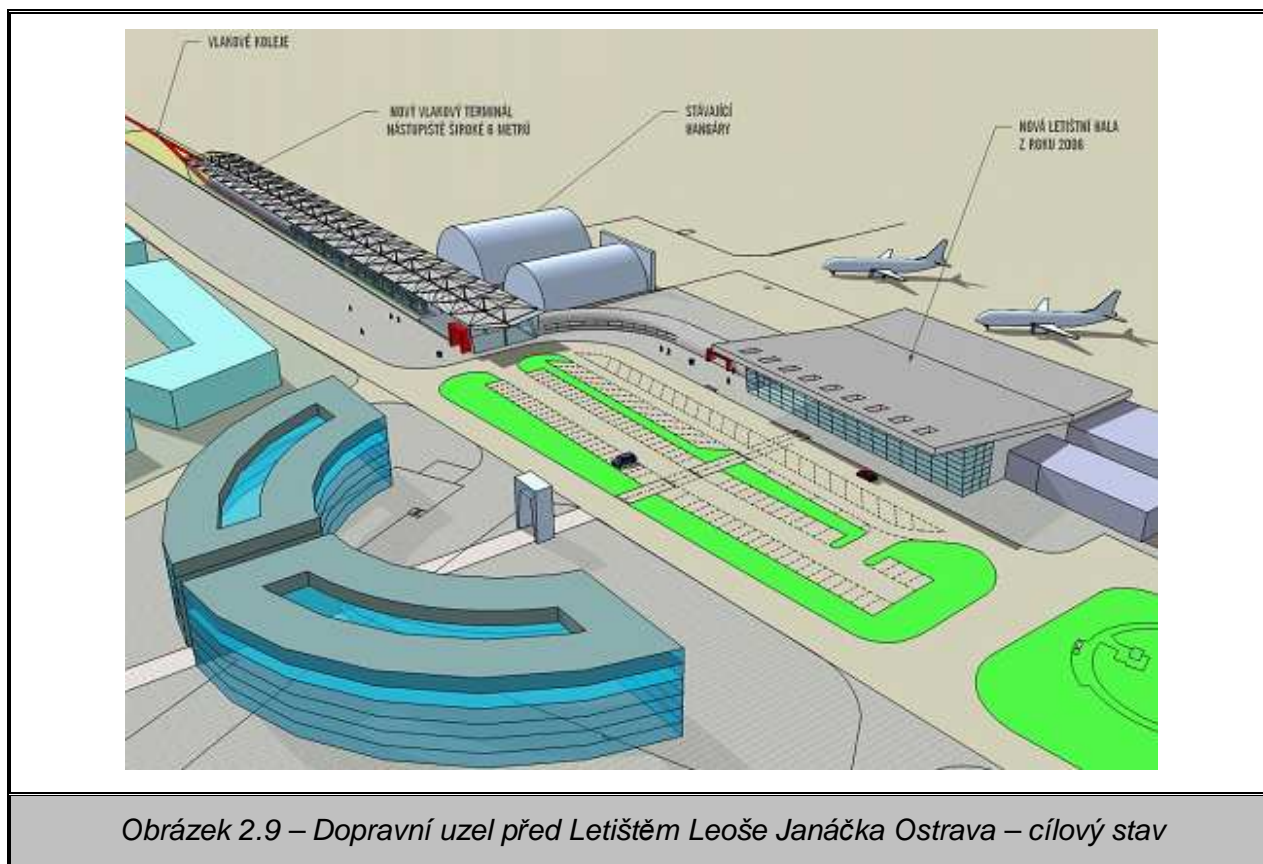
	dopravy (taktu).
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie pro vytipování zbytných přejezdů, DUR a DSP pro zpracování jejich modernizace.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., ČD, a.s.



2.4.1-3 Napojení Letiště Leoše Janáčka Ostrava na železniční síť.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Letiště Leoše Janáčka Ostrava není napojeno na železniční síť dálkové ani regionální dopravy. Obsluha pouze individuální automobilovou dopravou, popř. autobusem linkové dopravy může vyvolat kapacitní problémy. Souvisí i s nezbytností kapacitní obsluhy veřejného logistického centra a průmyslové zóny Mošnov.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Automobilová obsluha vyvolává nezbytnost řešení statické dopravy (parkovacích míst), autobusová doprava je pro obsluhu z hlediska četnosti a kapacity nedostatečná. Není dodržen požadavek na pohodlí přepravy (viz průzkum). Problematické řešení dopravy handicapovaných – nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace kolejového napojení Letiště Leoše Janáčka Ostrava na současnou kolejovou síť SŽDC, s.o., včetně připojení veřejného logistického centra a průmyslové zóny. Předpoklad elektrického

	<p>provozu v úseku Studénka – Letiště Leoše Janáčka Ostrava.</p> <p>Nová trať Sedlnice/Bartošovice – Letiště Leoše Janáčka Ostrava bude v majetku Moravskoslezského kraje. Na základě smlouvy bude údržbu a provozování dráhy zajišťovat SŽDC, s.o.</p>
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady stanoví projekt. Možnost příspěvku kraje.</p>
Přínosy	<p>Obsluha letiště, veřejného logistického centra a průmyslové zóny kapacitní a rychlou, bezpečnou a ekologicky přijatelnou kolejovou dopravou v pravidelném intervalu. Zvýšení standardu kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Ve Studénce pravidelné přípojové vazby na více směrů. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí.</p>
Přínosy se projeví	<p>Okamžitě po aplikaci opatření.</p>
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	<p>Zpracování projektu DUR, DSP, EIA, pro žádost o příspěvek z EU.</p>
Zúčastněné organizace	<p>Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., Letiště Leoše Janáčka Ostrava, ČD, a.s.</p>



Obrázek 2.9 – Dopravní uzel před Letištěm Leoše Janáčka Ostrava – cílový stav



2.4.1-4 Elektrizace trati 321 v úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	<p>Chybí kapacitní železniční napojení nově vybudované Průmyslové zóny Nošovice a její spojení s Ostravskou aglomerací a Slovenskem.</p> <p>Nedokončená elektrizace páteřní vysoce frekventované celostátní trati neumožňuje vedení přímých, frekvenčně opodstatněných vlaků (s odstraněním min. jednoho přestupu) ze směrů Přerov, Krnov (Opava) přes centrum aglomerace, (resp. centrum krajského města – výhledově oblast Karolina) do směru Frýdek-Místek a dále do Beskyd. Výrazně zastaralý vozový park motorové trakce, včetně nejednotného složení souprav a tedy rozdílnosti služeb, nesplňující požadavky na rychlost, pohodlí a další parametry kvality dopravní služby, nutnost přestupů z důvodu trakce.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	<p>Není možno zajistit optimální zásobování automobilky v Nošovicích a přilehlých závodů v požadované kvantitě a kvalitě. Kapacita tratí je nedostatečná, neelektrizované části sítě způsobují provozní problémy (nutnost přepřahů a současně nižší normativy hmotnosti nezávislé trakce).</p> <p>Automobilová obsluha vyvolává nezbytnost řešení statické dopravy (parkovacích míst), autobusová doprava je pro obsluhu z hlediska četnosti a kapacity nedostatečná. Není dodržen požadavek na pohodlí přepravy (viz průzkum). Problematické řešení dopravy handicapovaných – nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace modernizace a elektrizace uvedených železničních tratí.

	<p>Předpoklad etapovité výstavby:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Frýdek-Místek – Dobrá u Frýdku. 2. Dobrá u Frýdku – Český Těšín. 3. Frýdek-Místek – Ostrava-Kunčice (včetně zdvoukolejnění).
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady stanoví projekt.
Přínosy	<p>Zajištění kapacitního ekologického spojení průmyslové zóny Nošovice s ostatními závody. Možnost zavedení přímých vlaků v elektrické trakci, zlepšení režimu zásobování a expedice hotových výrobků. Zvýšení kapacity tratí a normativů zátěže vlaků nákladní dopravy, eliminace přeprahů.</p> <p>Zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zvýšení propustnosti tratí, rychlosti a bezpečnosti vlakové dopravy. Zkrácení cestovní doby a zvýšení kultury cestování. Větší možnosti přepravy kočárků, kol a handicapovaných. Odstranění přestupů. Zlepšením vlivu na životní prostředí selepší i kvalita života občanů. Energetické úspory a další úspory provozních nákladů mj. i lepším využitím náležitostí. Nasazení relativně krátkých, lehkých, rychlých, nízkopodlažních, vzájemně jednoduše spojovatelných jednotek s vícečlenným řízením a variabilním uspořádáním umožní dostatečně pružné pokrytí přepravní poptávky v průběhu dne a týdne. Linkové vedení vlaků v taktu nabídne kvalitativně zcela nové možnosti dopravní obsluhy.</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo životního prostředí, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.



2.4.1-5 Elektrizace trati 323 v úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí.


1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Nedokončená elektrizace páteřní vysoce frekventované celostátní trati neumožňuje vedení přímých, frekvenčně opodstatněných vlaků (s odstraněním min. jednoho přestupu) ze směrů Přerov, Krnov (Opava) přes centrum aglomerace, (resp. centrum krajského města – výhledově oblast Karolina) do směru Frýdek-Místek a dále do Beskyd. Výrazně zastaralý vozový park motorové trakce, včetně nejednotného složení souprav a tedy rozdílnosti služeb, nesplňující požadavky na rychlost, pohodlí a další parametry kvality dopravní služby, nutnost přestupů z důvodu trakce.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není dodržen požadavek na rychlost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí ztráta konkurenceschopnosti a odliv cestujících. Problematická přeprava kočárků, kol a handicapovaných (požadavek nízkopodlažnosti a vyloučení přestupů – nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů. V neposlední řadě i otázka znečišťování životního prostředí v důsledku dieselové a motorové trakce jak v osobní, tak nákladní dopravě.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Elektrizace tratě 323 v úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje. Zohlednit vliv na životní prostředí a mimoekonomické pozitivní dopady.
Přínosy	Zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnosti vůči individuální

	dopravě. Zvýšení propustnosti tratí, rychlosti a bezpečnosti vlakové dopravy. Zkrácení cestovní doby a zvýšení kultury cestování. Větší možnosti přepravy kočárků, kol a handicapovaných. Odstranění přestupů. Zlepšením vlivu na životní prostředí selepší i kvalita života občanů. Energetické úspory a další úspory provozních nákladů mj. i lepším využitím náležitostí. Nasazení relativně krátkých, lehkých, rychlých, nízkopodlažních, vzájemně jednoduše spojovatelných jednotek s vícečlenným řízením a variabilním uspořádáním umožní dostatečně pružné pokrytí přepravní poptávky v průběhu dne a týdne. Linkové vedení vlaků v taktu nabídne kvalitativně zcela nové možnosti dopravní obsluhy.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo životního prostředí, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.

	2.4.1-6 Elektrizace trati 324 Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	<p>Regionální trať s výraznými přepravními proudy a vazbou na krajské město nejen v pracovních dnech, ale i z důvodu víkendové přepravy. Nedokončená elektrizace neumožňuje vedení přímých (resp. křídlových), frekvenčně opodstatněných vlaků (s odstraněním min. jednoho přestupu) ve směru Ostravské aglomerace.</p> <p>Výrazně zastaralý vozový park motorové trakce, včetně nejednotného složení souprav a tedy rozdílnosti služeb, nesplňující požadavky na rychlost, pohodlí a další parametry kvality dopravní služby, nutnost přestupů z důvodu trakce.</p>
Závažnost problému	Vysoká.

Důsledky problému	<p>Není dodržen požadavek na rychlost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí ztráta konkurenceschopnosti a odliv cestujících. Problematická přeprava kočárků, kol a handicapovaných (požadavek nízkopodlažnosti a vyloučení přestupů – nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.</p> <p>V neposlední řadě i otázka znečišťování životního prostředí v důsledku dieselové a motorové trakce jak v osobní, tak nákladní dopravě.</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Elektrizace tratě 324 v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje. Zohlednit vliv na životní prostředí a mimoekonomické pozitivní dopady.
Přínosy	Zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zvýšení propustnosti tratí, rychlosti a bezpečnosti vlakové dopravy. Zkrácení cestovní doby a zvýšení kultury cestování. Větší možnosti přepravy kočárků, kol a handicapovaných. Odstranění přestupů. Zlepšením vlivu na životní prostředí selepší i kvalita života občanů. Energetické úspory a další úspory provozních nákladů mj. i lepším využitím náležitostí. Nasazení relativně krátkých, lehkých, rychlých, nízkopodlažních, vzájemně jednoduše spojovatelných jednotek s vícečlenným řízením a variabilním uspořádáním umožní dostatečně pružné pokrytí přepravní poptávky v průběhu dne a týdne. Linkové vedení vlaků v taktu nabídne kvalitativně zcela nové možnosti dopravní obsluhy.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo životního prostředí, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.



2.4.1-7 Elektrizace trati 325 Studénka – Veřovice.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	<p>Regionální trať s výraznými přepravními proudy a vazbou na krajské město. Nedokončená elektrizace neumožňuje vedení přímých (resp. křídlových), frekvenčně opodstatněných vlaků (s odstraněním min. jednoho přestupu) ve směru Ostravské aglomerace.</p> <p>Výrazně zastaralý vozový park motorové trakce, včetně nejednotného složení souprav a tedy rozdílnosti služeb, nesplňující požadavky na rychlost, pohodlí a další parametry kvality dopravní služby, nutnost přestupů z důvodu trakce.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	<p>Není dodržen požadavek na rychlost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí ztráta konkurenceschopnosti a odliv cestujících. Problematická přeprava kočárků, kol a handicapovaných (požadavek nízkopodlažnosti a vyloučení přestupů – nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.</p> <p>V neposlední řadě i otázka znečišťování životního prostředí v důsledku dieselové a motorové trakce jak v osobní, tak nákladní dopravě.</p>

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Elektrizace tratě 325 v úseku Studénka – Veřovice.</p> <p>Uvážit vybudování spojek:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ve Studénce napojit trať 270 ve směru od Přerova na trať 325. - Ve Veřovicích zaústit trať 325 do železniční stanice přímo (možnost redukce současného nástupiště pro směr Studénka).

Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje. Zohlednit vliv na životní prostředí a mimoekonomické pozitivní dopady.</p> <p>Koordinace s plánovanou výstavbou trati na Letiště Mošnov a elektrizaci trati Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zvýšení propustnosti tratí, rychlosti a bezpečnosti vlakové dopravy. Zkrácení cestovní doby a zvýšení kultury cestování. Větší možnosti přepravy kočárků, kol a handicapovaných. Odstranění přestupů. Zlepšením vlivu na životní prostředí selepší i kvalita života občanů. Energetické úspory a další úspory provozních nákladů mj. i lepším využitím náležitostí. Nasazení relativně krátkých, lehkých, rychlých, nízkopodlažních, vzájemně jednoduše spojovatelných jednotek s vícečlenným řízením a variabilním uspořádáním umožní dostatečně pružné pokrytí přepravní poptávky v průběhu dne a týdne. Linkové vedení vlaků v taktu nabídne kvalitativně zcela nové možnosti dopravní obsluhy.</p> <p>Nová spojka ve Studénce umožní bezúvratovou jízdu na trať 325 ze směru Přerov. Využití zejména pro vozbu přímých nákladních vlaků ve směru Logistické centrum a kontejnerový terminál Mošnov, v případě potřeby umožní vozbu přímých osobních vlaků ve směru od Přerova na Letiště Leoše Janáčka (Veřovice). Využití nalezne i při mimořádnostech v provozu jako odklonová trasa.</p> <p>Nová řešení zaústění trati 325 do žst. Veřovice umožní vedení spojů ve směru z Ostravy do Kopřivnice, byť za cenu úvrati (v současném stavu je nutný komplikovaný posun). To lze využít např. prodloužením některých spojů linky R 6 do Kopřivnice, Příbora a Studénky. Další možností je zavedení přímých spojů na rameni Frenštát p.Radhoštěm – Kopřivnice – Příbor.</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo životního prostředí, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.



2.4.1-8 Elektrizace trati 310 v úseku Opava – Krnov.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	<p>Celostátní trať s výraznými přepravními proudy ve směru na Opavu a Ostravu. Současné parametry infrastruktury a nízká propustnost trati jsou limitujícím faktorem pro nárůst spojů a dopravní nabídky. Nedokončená elektrizace neumožňuje vedení přímých, frekvenčně opodstatněných vlaků v elektrické trati (s odstraněním min. jednoho přestupu) ve směru Ostravské aglomerace.</p> <p>Výrazně zastaralý vozový park motorové trakce, včetně nejednotného složení souprav a tedy rozdílnosti služeb, nesplňující požadavky na rychlost, pohodlí a další parametry kvality dopravní služby, nutnost přestupů z důvodu trakce.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	<p>Není dodržen požadavek na rychlost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí ztráta konkurenceschopnosti a odliv cestujících. Problematická přeprava kočárků, kol a handicapovaných (požadavek nízkopodlažnosti a vyloučení přestupů – nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.</p> <p>V neposlední řadě i otázka znečišťování životního prostředí v důsledku dieselové a motorové trakce jak v osobní, tak nákladní dopravě.</p>

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Elektrizace tratě 310 v úseku Krnov – Opava východ.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje. Zohlednit vliv na životní prostředí a mimoekonomické pozitivní dopady.

Přínosy	Zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zvýšení propustnosti tratí, rychlosti a bezpečnosti vlakové dopravy. Zkrácení cestovní doby a zvýšení kultury cestování. Větší možnosti přepravy kočárků, kol a handicapovaných. Odstranění přestupů. Zlepšením vlivu na životní prostředí selepší i kvalita života občanů. Energetické úspory a další úspory provozních nákladů mj. i lepším využitím náležitostí. Nasazení relativně krátkých, lehkých, rychlých, nízkopodlažních, vzájemně jednoduše spojovatelných jednotek s vícečlenným řízením a variabilním uspořádáním umožní dostatečně pružné pokrytí přepravní poptávky v průběhu dne a týdne. Linkové vedení vlaků v taktu nabídne kvalitativně zcela nové možnosti dopravní obsluhy.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo životního prostředí, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.



2.4.1-9 Zdvoukolejnění trati 321 v úseku Odbočka Odra – Ostrava-Svinov.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Jednokolejná spojovací trať Ostrava-Svinov – Odbočka Odra na trati z Ostravy do Českého Těšína se stává limitujícím prvkem infrastruktury pro posílení regionální dopravy v uvedeném úseku.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není možno zvyšovat dopravní nabídku a tím zkvalitňovat dopravní službu v uvedené relaci.
2. Navrhovaný směr řešení	

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Zdvoukolejnění tratě v úseku Odbočka Odry – Ostrava-Svinov.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje. Vazba na navrhovaný projekt nové železniční zastávky Ostrava-Zábřeh.
Přínosy	Zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zvýšení propustnosti tratí, rychlosti provázení vlaků. Růst dopravní nabídky následně vyvolá růst přepravní poptávky. Linkové vedení vlaků v optimalizovaném taktu nabídne kvalitativně zcela nové možnosti dopravní obsluhy.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Ministerstvo dopravy, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s., KODIS, s.r.o.



2.4.1-10 Částečné zdvoukolejnění trati 321 v úseku Opava východ – Ostrava-Svinov.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Jednokolejná trať Ostrava-Svinov – Opava východ plní funkci významné dopravní spojnice kraje. Zajišťuje základní spojení západní části regionu s Ostravskou aglomerací. Přestože byla v roce 2006 dokončena elektrizace tratě spojená se zlepšením jejích charakteristik (traťová rychlost, propustnost, zabezpečovací zařízení), neumožňuje současný stav efektivní sestavu grafikonu a řešení mimořádností v provozu.

Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není možno zvyšovat dopravní nabídku a tím zkvalitňovat dopravní službu v uvedené relaci z důvodu nedostatečné kapacity trati. Grafikon není možno sestavit optimálně z důvodu křížování vlaků (dlouhé pobyty osobních vlaků v Děhylově) a častému přenášení zpoždění na protijedoucí vlaky. Možnosti operativního řešení provozu jsou limitovány rozsahem infrastruktury umožňující omezené možnosti křížování vlaků.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Minimálně částečné zdvoukolejnění tratě. Konkrétní úsek a jeho délka vyplyne ze zpracované dokumentace a požadavků organizátora veřejné dopravy na způsob dopravní obsluhy a provázení vlaků.</p> <p>Předpokládá se vznik jedné nebo dvou dvoukolejných vložek ve vytipovaných úsecích, kde bude umožněno letmé křížování vlaků (za jízdy, bez nutnosti zpomalení).</p> <p>To umožní sestavení optimálního grafikonu z pohledu dopravní nabídky, využití traťových rychlostí, krácení jízdnicích dob a většímu prostoru k řešení mimořádnostem v provozu.</p>
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje.
Přínosy	Zvýšení standardu kvality cestování, propustnosti tratí, rychlosti provázení vlaků. Růst dopravní nabídky následně vyvolá růst přepravní poptávky. Linkové vedení vlaků v optimalizovaném taktu nabídne kvalitativně zcela nové možnosti dopravní obsluhy.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Ministerstvo dopravy, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s., KODIS, s.r.o.



2.4.1-11 Úpravy železničního uzlu Ostrava.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	<p>S nárůstem počtu spojů osobní dopravy v relaci Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n. – Ostrava střed je spojena rostoucí doba obsazení zhlaví železniční stanice Ostrava hl.n.</p> <p>S předpokládaným nárůstem o další vlaky – linky S4 a posílení linky R1 (resp. prodloužení linky R10) bude zhlaví stanice výrazněji zatíženo a jeho důsledky se budou projevovat silněji.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Vyšší počet vlaků obsazující kolizní místo má nepříznivý vliv na propustnou výkonnost zhlaví stanice a v případě zpoždění některých spojů negativně ovlivňuje plynulost železniční dopravy (v kolizi je směr trati 270 a 323).
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Nutnost nalezení řešení optimálního provázení spojů osobní dopravy relace Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n. – Ostrava střed a zpět.</p> <p>Vzhledem k očekávanému převedení provozu trati 270 z levostranného na pravostranný dojde pouze k přelití problému ze spojů směřujících ze Svinova na spoje opačného směru.</p> <p>Jako řešení přichází v úvahu investiční opatření ve formě mimoúrovňového zaústění tratě nebo změna kolejového uspořádání s možností využití vybraných kolejí přednádraží Ostrava-levé pro jízdy těchto vlaků.</p>
Náklady, požadavky	<p>Nutno stanovit v konkrétním projektu.</p> <p>Nutná návaznost na projekty linkotvorby linek „R“ a „S“.</p>

Přínosy	<p>V případě oddělení jízdy vlaků a odstranění kolizního místa vzroste propustná výkonnost a nebude docházet k vzájemnému ovlivňování vlaků.</p> <p>Úpravy kolejiště (vlození spojek, možnost využití kolejí přednádraží Ostrava-levé) umožní lepší řešení mimořádností provozu a nebude znamenat nárůst zpoždění dotčených vlaků.</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., ČD, a.s.



2.4.1-12 Optimalizace trati 321 v úseku Český Těšín – Polanka n.Odrou

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční trať – infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	<p>Jedná se o celostátní trať s velkým významem pro příměstskou dopravu a silnými přepravními proudy. Současné parametry infrastruktury jsou limitujícím faktorem pro kvalitní dopravní službu.</p> <p>Současná traťová rychlost ve výši 80 km/h je limitujícím faktorem pro možnost zrychlení dopravy mezi Ostravou, Havířovem a Českým Těšínem.</p> <p>Stav a vybavení stanic (včetně výšky nástupišť a služeb pro cestující) odpovídá období jejich vzniku – v 50. a 60. letech 20. století, což neodpovídá nynějším standardům a požadavkům cestujících.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není dodržen požadavek na rychlost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí ztráta konkurenceschopnosti a odliv cestujících. Problematická přeprava kočárků, kol a handicapovaných (požadavek

	nízkopodlažnosti – nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Optimalizace trati – zvýšení traťové rychlosti, úpravy nástupišť na normovanou výšku 550 mm, zlepšení služeb pro cestující na nádražích.
Náklady, požadavky	Nutno stanovit v konkrétním projektu. Vazba na projekty nových zastávek Ostrava-Zábřeh, Havířov nemocnice a případné vybudování železniční zastávky Ostrava-ArcelorMittal a uvažované přeložení zastávky Šenov.
Přínosy	Zvýšení standardu kvality cestování, propustnosti tratí, rychlosti provázení vlaků. Tím vzroste atraktivnost železniční dopravy a její využití.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., ČD, a.s.

2.5 Silnice a dálnice – infrastruktura

Základní prostorové uspořádání komunikační sítě kraje, její návaznost na komunikační síť sousedních států a krajů a požadavky na koordinaci s ostatními prvky dopravní sítě je dokladována situačními přílohami širších vazeb a syntézou stávající a cílové dopravní infrastruktury.

V současné době není k dispozici aktualizovaný seznam lhůt výstavby komunikačních staveb. Přílohou dokladované časové zařazení staveb dle vládního usnesení č.550/2006 a č.1067/2007 je pouze informativním podkladem o vládou deklarovaných prioritách, které zatím nebyly aktualizovány. Již teď je ale zřejmé, že řada termínů splněna nebude.

Hlavní motivy aktuální dostavby a modernizace silniční sítě vybraných sídel jsou doloženy další samostatnou přílohou.

Pro oblast „Silnice a dálnice – infrastruktura“ byly vytipovány následující aktuální úkoly, pro zajištění dopravní obslužnosti kraje, které jsou členěny do tří základních skupin:

- funkceschopnosti komunikační sítě, kterou představují návrhy nezbytných opatření pro nejexponovanější úseky pro omezení kongescí dopravy, zlepšení podmínek pro autobusovou dopravu, snížení dopravní nehodovosti a omezení bariérového efektu v území,
- územní stabilizace komunikační sítě, kterou představují návrhy na zpracování podrobnějších dokumentací pro stabilizaci návrhových prvků a jejich hájení v území,
- organizační úpravy na komunikační síti, které prezentují potenciální návrhy na změny organizace dopravy s cílem omezit nežádoucí tranzit dopravy přes obytné území a doporučení pro komplexní postup v oblasti dopravní nehodovosti.


Podrobnější specifikace problémových prvků v těchto třech základních oblastech je obsahem samostatné grafické přílohy. Specifikace vybraných nejaktuálnějších opatření, jejichž řešení zatím nebylo zadáno, je obsahem následných tabelárních přehledů.

- Problematika tahu silnice I/11 v oblasti Ostrava – Vítkovice.
- Etapové úpravy silnice I/48 ve Frýdku-Místku pro zajištění funkceschopnosti do doby výstavby obchvatu.
- Zajištění funkceschopnosti dopravy na I/11 a I/68 v úseku R 48 – Jablunkov.
- Zajištění funkceschopnosti dopravy silnice I/11, průtah Opava, Opava-Komárov.
- Problematika tahu R67 (přeložka I/68) v úseku Havířov – Orlová – Rychvald – dálnice D1.
- Rekonstrukce I/59 v úseku R67 (I/68), Petřvald) – I/67, Karviná na směrově dělenou čtyřpruhovou komunikaci.
- Problematika tahu I/57 v úseku Kunín – Nový Jičín.

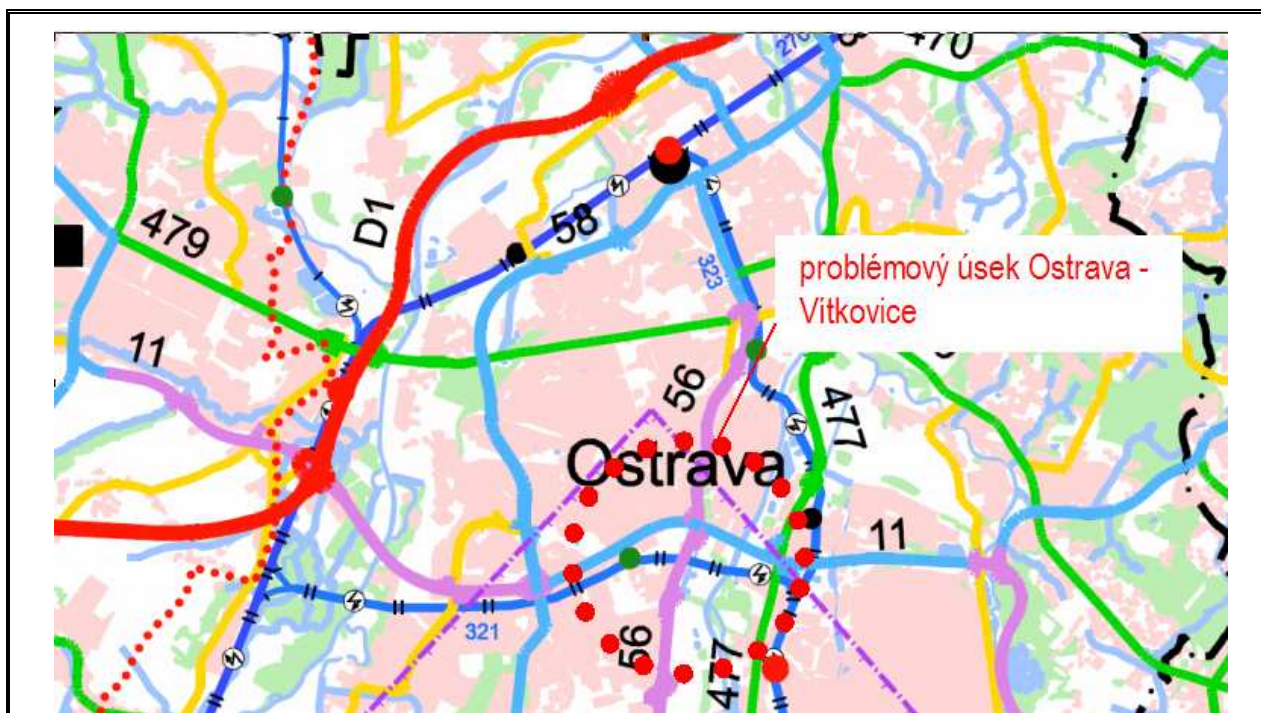
- Stabilizace trasy přeložky komunikace I/47(II/647) Odry.
- Problematika tahu II/483 Frenštát p.R. – Frýdlant n.O. – „Podbeskydský přivaděč“.
- Problematika omezení nákladní tranzitní dopravy na vybraných úsecích silniční sítě.
- Opatření pro zvýšení bezpečnosti dopravy.

2.5.1 Řešení funkceschopnosti

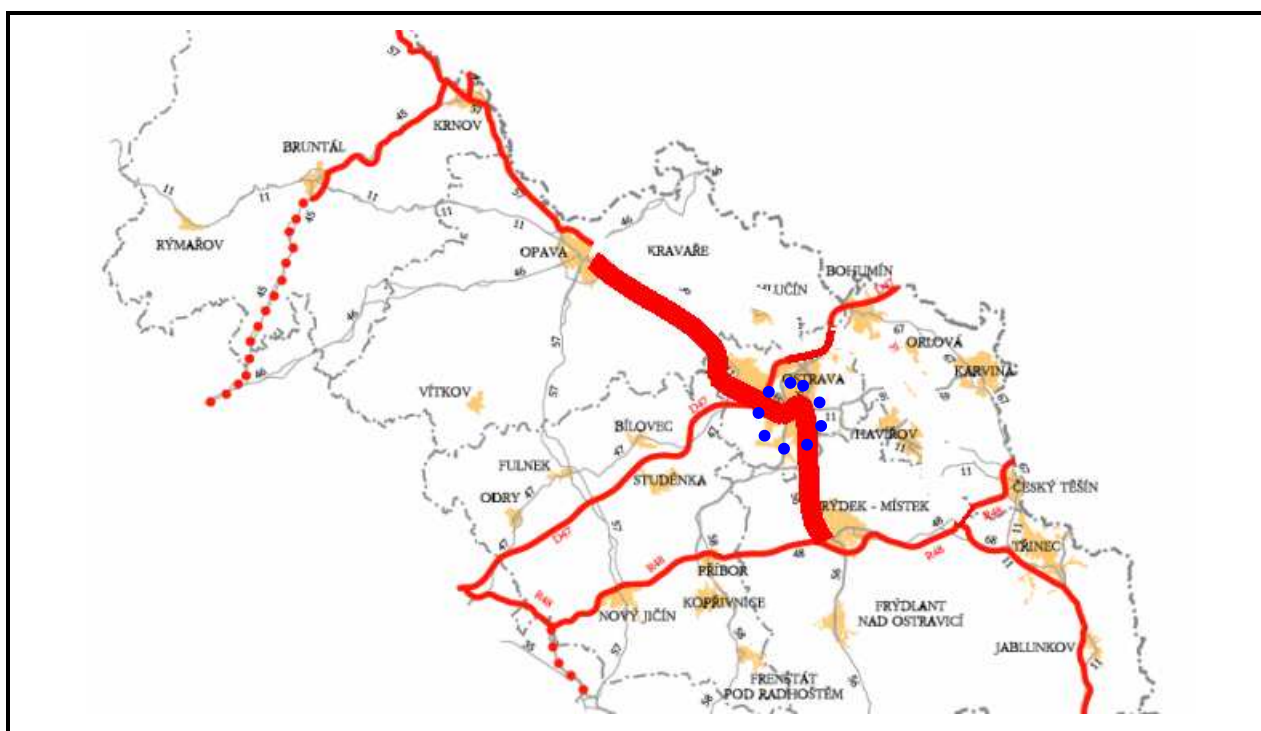
Společným rysem souboru opatření v této oblasti v oblasti komunikační sítě jsou opatření, které ve svém důsledku přispívají ke splnění faktoru, který byl respondenty dotazníkového průzkumu vyhodnocen jako nejdůležitější – „rychlost dopravy“.

	2.5.1-1 Problematika tahu silnice I/11 v oblasti Ostrava – Vítkovice.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Silnice a dálnice – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostrava.
Popis problému	<p>Nedostačená výkonnost průjezdního úseku silnice I/11, který je v úseku západně křižovatky se silnice I/56 (ul.Plzeňskou) trasou, po níž je navíc v současné době veden stávající motiv tzv.“Slezského kříže“ tvořící páteř komunikační ho sítě kraje.</p> <p>Na území kraje plní tato komunikace v současné době funkci významné příčky, zajišťující západo – východní vazby a v současné době je trasou zařazenou do tzv.motivu „slezského kříže“.</p> <p>Zatížení v Ostravě v úseku mezi Vítkovicemi a Kunčicemi dosahuje až 45000 – 50000 voz/24 hod v pracovním dni a úroňové světelné křižovatky v oblasti Vítkovic jsou již na hraně jejich výkonnosti a jsou zdrojem kongescí dopravy.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Vznik dopravních kongescí, časové ztráty individuální automobilové dopravy, časové ztráty veřejné osobní dopravy, zvýšená produkce emisí, zvýšená dopravní nehodovost.

	Při odkladu řešení dojde k prohlubování problémů a větším komplikacím při jejich řešení (dostavbě).
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření na průjezdním úseku silnice I/11 v úseku ul.Závodní – Vratimovská. Podrobněji jsou aspekty navrhovaného řešení specifikovány v grafické příloze B.3.12. Soubor příloh řešení vybraných prvků komunikační sítě.
Konkretizace	Návrh rekonstrukce a modernizace silnice I/11 prezentující úpravu komunikační sítě, zejména pak přestavbu úrovnových křižovatek na mimoúrovňové, odpovídající funkčnímu zatřídění tahu I/11 dle ČSN 73 6110 mezi rychlostní komunikace.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady budou vysoké, podrobnější upřesnění je podmíněno zpracováním studie a možnostmi etapizace. V návrhu dostavby je preferován princip, umožňující rozdělení relativně velkého objemu finančních prostředků do dílčích kroků.
Přínosy	Návrh reálné etapizace přestavby tahu I/11 a jeho prosazení je velmi aktuální zejména z hlediska funkceschopnosti městského dopravního okruhu Ostravy, po němž je v tomto úseku veden tah tzv.“Slezského kříže“. Důležitá je i jeho vazba na probíhající revitalizaci centra a návazné části Vítkovic.
Přínosy se projeví	Okamžitě po realizaci prvních etap opatření. Navrhovaný princip postupného budování dopravní infrastruktury musí zohlednit plánovanou revitalizaci území Dolní oblasti Vítkovic
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Nezbytné bude v první fázi zpracování dopravně inženýrské studie, která by prověřila reálnou etapizaci opatření na silnici I/11 v úseku ul.Závodní – ul.Vratimovská a vyhodnotila rámcově náklady opatření a jejich přínos.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, správce pozemní komunikace, Magistrát města Ostravy.

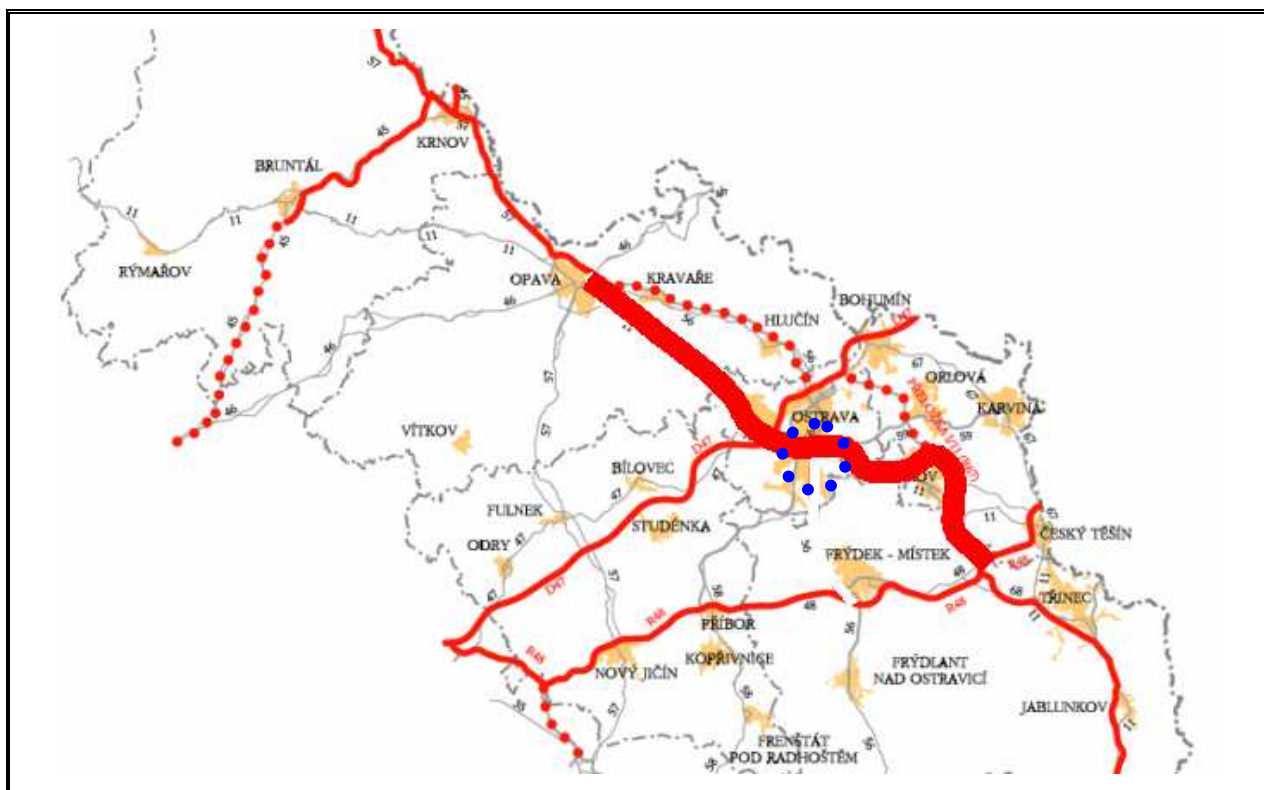


Obrázek 2.10 – Problémový úsek příhraniční příčky „Slezského kříže“, průjezdní úsek silnice I/11, Ostrava – Vítkovice

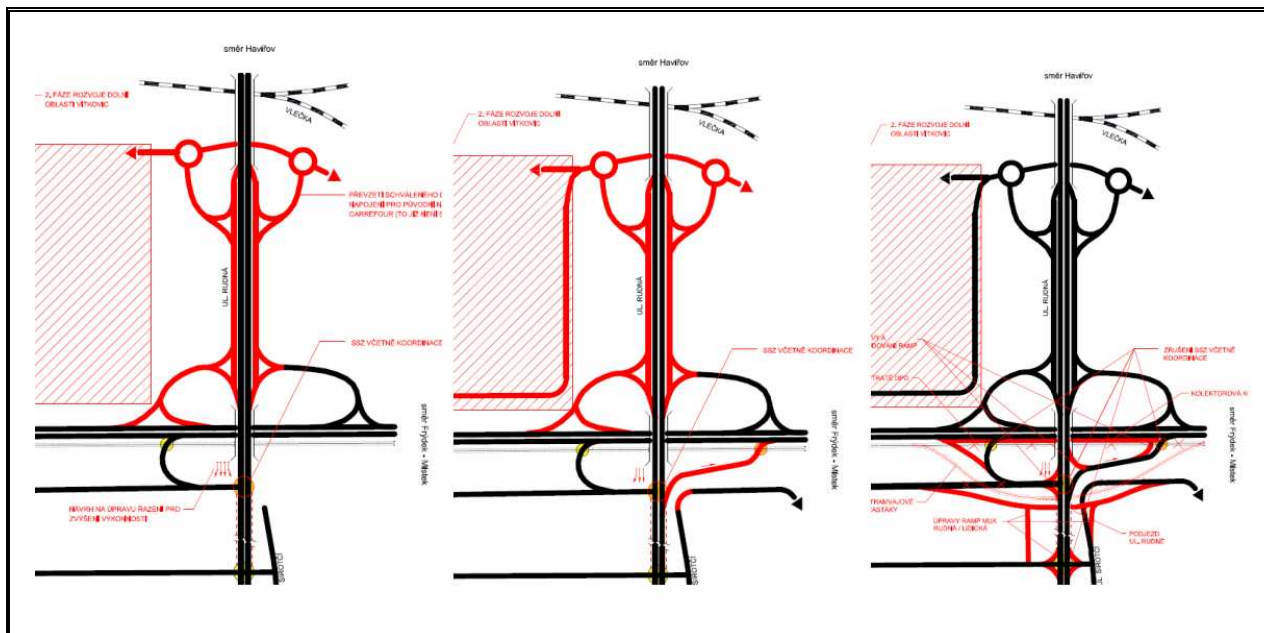


Obrázek 2.11 – Stávající vedení příhraniční příčky „Slezského kříže“ v úseku R48 – Opava přes Ostravu Vítkovice

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií



Obrázek 2.12 – Vedení příhraniční přičky „Slezského kříže“ v úseku R48 – Opava přes Ostravu Vítkovice i po vybudování přeložky silnice I/11 v úseku R48 – Havířov



Obrázek 2.13 – Ideové schéma možné etatizace úprav silnice I/11 a cílového řešení v oblasti Ostrava Vítkovice, křižovatka silnice I/11, ul.Rudná x I/56, ul.Místecká



2.5.1-2 Etapové úpravy silnice I/48 ve Frýdku-Místku.

1. Aktuální stav

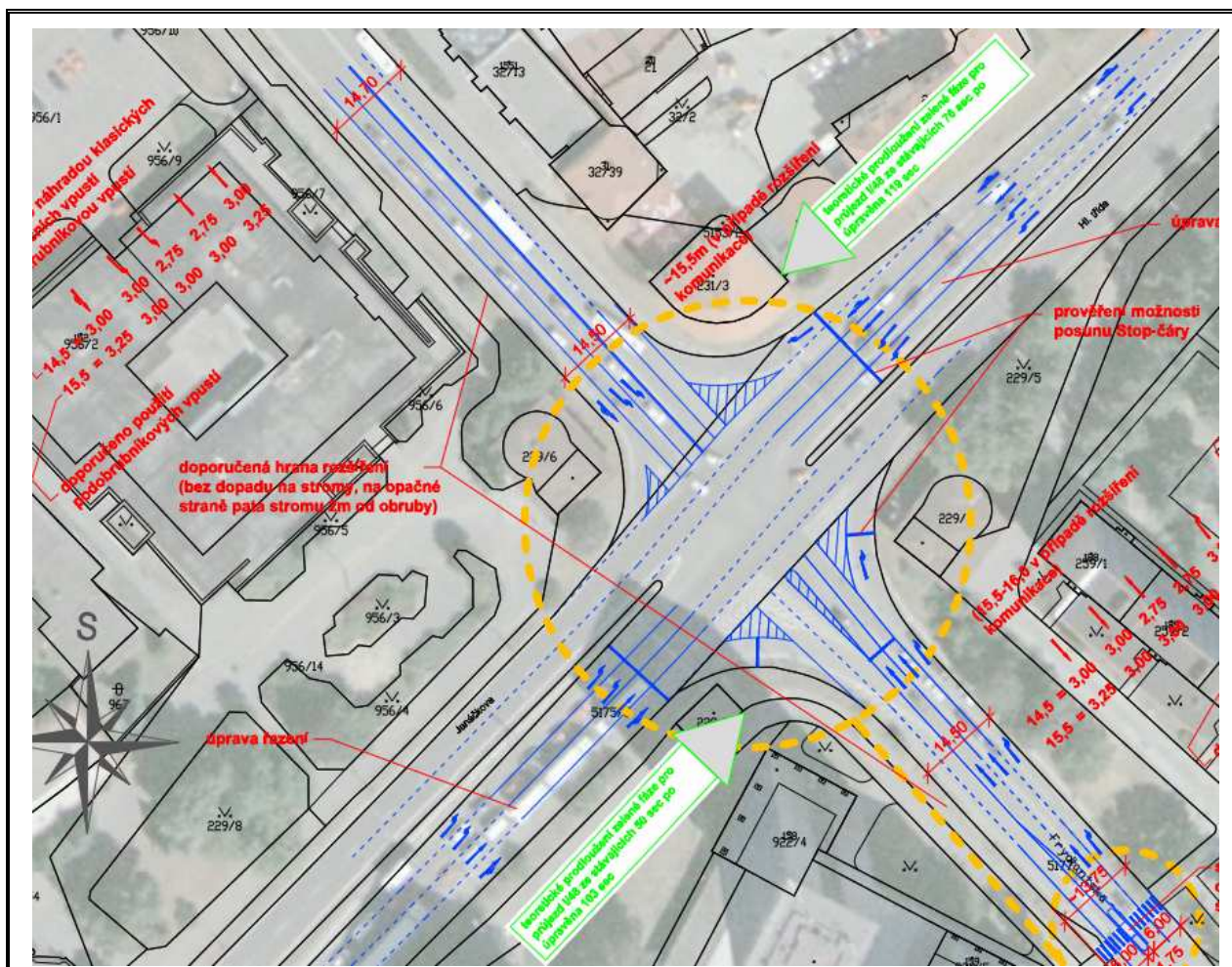
Systém dopravy	Silnice a dálnice – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Frýdek – Místek.
Popis problému	<p>Silnice I/48 je součástí páteřní sítě, význam této komunikace postupně roste nejen v důsledku hospodářského rozvoje, ale i nárůstu přeshraniční, zejména nákladní dopravy, v důsledku otevření hranic. Výrazný nárůst intenzit vede k tomu, že na silnici I/48 na průtahu Frýdkem-Místkem dochází v období dopravních špiček k vyčerpání kapacity komunikací a ke kongescím dopravy. Cílem etapových opatření je omezení problémů, vyplývajících z časového skluzu kompletnosti dopravní sítě.</p> <p>Na území kraje plní tato komunikace v současné době funkci významné příčky zajišťující západo – východní vazby a v současné době, do doby výstavby jižního obchvatu Frýdku-Místku, je trasou zařazenou do tzv. „slezského kříže“.</p> <p>Zatížení I/48 ve Frýdku-Místku dosahuje až 45000 voz/24 hod v pracovním dni a úrovně řízená křižovatky v centru je již na hraně své výkonnosti a je zdrojem kongescí dopravy.</p> <p>Aktuálnost těchto opatření podtrhují i poznatky z údajů automatických sčítačů správce pozemní komunikace, které signalizují trvalý růst intenzit dopravy na průtahu Frýdkem – Místkem.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	<p>Vznik dopravních kongescí, časové ztráty individuální automobilové dopravy, časové ztráty veřejné osobní dopravy, zvýšená produkce emisí, zvýšená dopravní nehodovost.</p> <p>V případě odkladu řešení dojde k prohlubování stávajících problémů.</p>

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření na průjezdním úseku silnice I/48 vč. návrhu úprav na návazných úsecích komunikační sítě města, která ve svém
----------------------	--

	<p>důsledku mohou pozitivně ovlivnit režim na silnici I/48.</p> <p>Za nejdůležitější jsou považovány níže uvedené oblasti, jejichž lokalizace je doložena situační přílohou:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A – silnice I/48, úsek ul.Hlavní třída – Janáčkova – Příborská • B – ul.17.listopadu – J.Opletala – Revoluční – T.G.Masaryka, • C – silnice I/56, ul.Beskydská – Frýdlantská • D – ul.8.pěšího pluku – ul.Ostravská. <p>Pro tyto oblasti byly vytipovány ideové pracovní náměty</p> <p>Podrobněji jsou aspekty navrhovaného řešení specifikovány v grafické příloze B.3.12. Soubor příloh řešení vybraných prvků komunikační sítě.</p>
Konkretizace	Jedná se o organizační opatření s malým podílem stavebních úprav, navrhovaná ve prospěch propustnosti hlavního tahu I/48 s cílem zajistit funkceschopnost komunikační sítě vč.dopravních nároků vyvolaných investicí Hyundai.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady s ohledem na rozsah opatření jsou v první etapě cca 15mil.Kč + DPH
Přínosy	<p>Návrh reálných úprav komunikační sítě Frýdku – Místku a jejich prosazení je velmi aktuální zejména z hlediska funkceschopnosti tahu tzv. „Slezského kříže“, který je páteří komunikační sítě kraje. Důležitý je i přínos navržených úprav pro zajištění funkceschopnosti po dobu plánované rekonstrukce mostní estakády silnice I/48 v centru města.</p> <p>Návrh etapizace opatření preferuje řešení s maximem efektu za relativně malé náklady.</p> <p>Současně s tím je ale sledováno, aby provedené opatření neztratila své opodstatnění a logiku ani po vybudování obchvatu tahu R48.</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po realizaci prvních etap opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování konkrétních projektů pro realizaci. T.č. je projekčně připravována dostavba bypassu na okružní křižovatce silnice I/56 x rampa silnice I/48
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, správce pozemní komunikace, Magistrát města Frýdek – Místek, správce pozemní komunikace.





Obrázek 2.15 – Ukázka opatření v křižovatce ul. Ostravská x Janáčkova



2.5.1-3 Zajištění funkceschopnosti dopravy na I/11 a I/68 v úseku R 48 – Jablunkov.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Silnice a dálnice – infrastruktura.
Region	Oblast Třinecko, podoblast Třinec.
Popis problému	<p>Současná silnice I/11 vede v nevyhovujících parametrech centry sídel Hrádku, Bystřice a Vendryně, přes okrajovou část Třince dále směrem na Ropici, Střítež a Hnojník. V důsledku hospodářského růstu a rozvoje ekonomických vazeb mezi Českou republikou, Slovenskem a Polskem je stávající dvoupruhová vozovka přetížena a např. V průtahu Vendryni dosahuje její zatížení intenzit více cca 25000. vozidel/24 hod v pracovním dni. Zatížení způsobuje kongesci dopravního proudu, jízdu v kolonách a zpomalení až zastavení silniční dopravy. Současně s tím dochází k přímému působení hluku, otřesů, exhalací na přilehlé obytné území, zpomalení veřejné autobusové dopravy a zvýšení dopravní nehodovosti. Možnosti ochrany kvality života jsou ve stávajícím uspořádání silnice I/11 v podstatě vyčerpány.</p> <p>Na území kraje plní tato komunikace v současné době funkci významné příčky, zajišťující vazby na Slovensko, s ohledem na geomorfologii terénu nemá tato komunikace v zásadě žádnou alternativní trasu s výjimkou několika účelových a místních komunikací. Trasa je součástí tzv. „slezského kříže“.</p> <p>Cílem etapových opatření je omezení problémů, vyplývajících z časového skluzu kompletace dopravní sítě až po zahájení provozu továrny Hyundai v Nošovicích a reakce na dramatický nárůst přeshraniční dopravy. Jedná se o opatření navrhovaná s cílem zajistit dopravní funkci komunikační sítě a obsluhu území. Situace však není řešitelná bez připravované investice do státní silniční sítě na tazích I/11 a I/68 a modernizace tratě č.322.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Vznik dopravních kongescí, časové ztráty individuální automobilové dopravy, časové ztráty veřejné osobní dopravy, zvýšená produkce

	emisí, zvýšená dopravní nehodovost.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	<p>Do doby, než bude vybudovaná přeložka I/11 je třeba vhodnými opatřeními zajistit co největší průjezdnost stávající sil I/11:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zlepšení řazení v křižovatkách, vytvoření samostatných pruhů pro levé odbočení na vybraných křižovatkách • event.úpravy stávajícího světelného signalizačního zařízení (SSZ) pro zvýšení výkonnosti (prodloužení délky cyklu) • návrh osazení SSZ na vybraných křižovatkách • úpravy příčných pěších vč. nasvětlení a dalších úpravy pro zvýšení bezpečnosti dobudování chodníků podél silnice I/11 <p>Za nejaktuálnější jsou vytipovány následující lokality:</p> <ul style="list-style-type: none"> • přestavba křižovatky silnice I/11 x III/4681 v Třinci („U Napoleona“) na okružní vč. pěších vazeb – stavba v přípravě • přestavba křižovatky silnice I/11 x MK ul.Lidická. V Třinci („Kamionka“) na okružní vč. pěších vazeb – zahájeny projekční práce • přestavba křižovatky silnice I/11 x III/01143 v Bystřici na řízenou křižovátku vč.zastávek a pěších vazeb – předpoklad, že budou zahájeny projekční práce • výstavba chodníku podél silnice I/11 v Třinci v úseku křižovatka u Napoleona – zahájeny projekční práce • event.úpravy řízené křižovatky silnice I/11 x II/468 pro zvýšení kapacity uzlu (např.úprava signálního plánu) <p>Podrobněji jsou aspekty navrhovaného řešení specifikovány v grafické příloze B.3.12. Soubor příloh řešení vybraných prvků komunikační sítě.</p>
Konkretizace	V současné době zahájené práce směřují k posílení výkonnosti komunikací a křižovatek a bezpečnosti dopravy. Problémem zůstane stávající řízená křižovatka silnice I/11 x II/468, pro kterou zatím není k dispozici žádný konkrétní návrh úprav pro zvýšení výkonnosti.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady dosud nebyly specifikovány.
Přínosy	Aktuálnost těchto opatření podtrhují i poznatky z údajů automatických sčítačů správce pozemní komunikace, které signalizují trvalý růst intenzit dopravy na tahu I/11 v oblasti Vendryně.

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	Je ale sledováno, aby provedená opatření neztratila své opodstatnění a logiku ani po vybudování obchvatu tahu R48.
Přínosy se projeví	Okamžitě po realizaci prvních etap opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Dokončení výše uvedených zahájených projektů. Prověření možných úprav pro zvýšení výkonnosti stávající řízené křižovatky silnice I/11 x II/468 v Třinci. Prověření možné dostavby chodníku podél silnice I/11 v úseku Třinec – Vendryně.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, správce pozemní komunikace, MÚ Třinec, správce pozemní komunikace, dotčené obce.



- přestavba křižovatky sil.I/11 x III/4681 v Třinci („U Napoleona“) na okružní vč. pěších vazeb – stavba v přípravě
- přestavba křižovatky sil.I/11 x MK ul.Lidická. v Třinci („Kamionka“) na okružní vč. pěších vazeb – zahájeny projekční práce
- přestavba křižovatky sil.I/11 x III/01143 v Bystřici na řízenou křižovatku vč.zastávek a pěších vazeb – předpoklad zahájení projekčních prací v r.2010
- výstavba chodníku podél sil.I/11 v Třinci v úseku křižovatka u Napoleona – zahájeny projekční práce
- event. úpravy řízené křižovatky sil.I/11 x II/468 pro zvýšení kapacity uzlu (např.úprava signálního plánu) – zatím neřešeno
- výstavba chodníku podél sil.I/11 ve Vendryně – zatím neřešeno

Obrázek 2.16 – Přehledná situace potenciálních etap úprav na průjezdním úseku silnice I/11

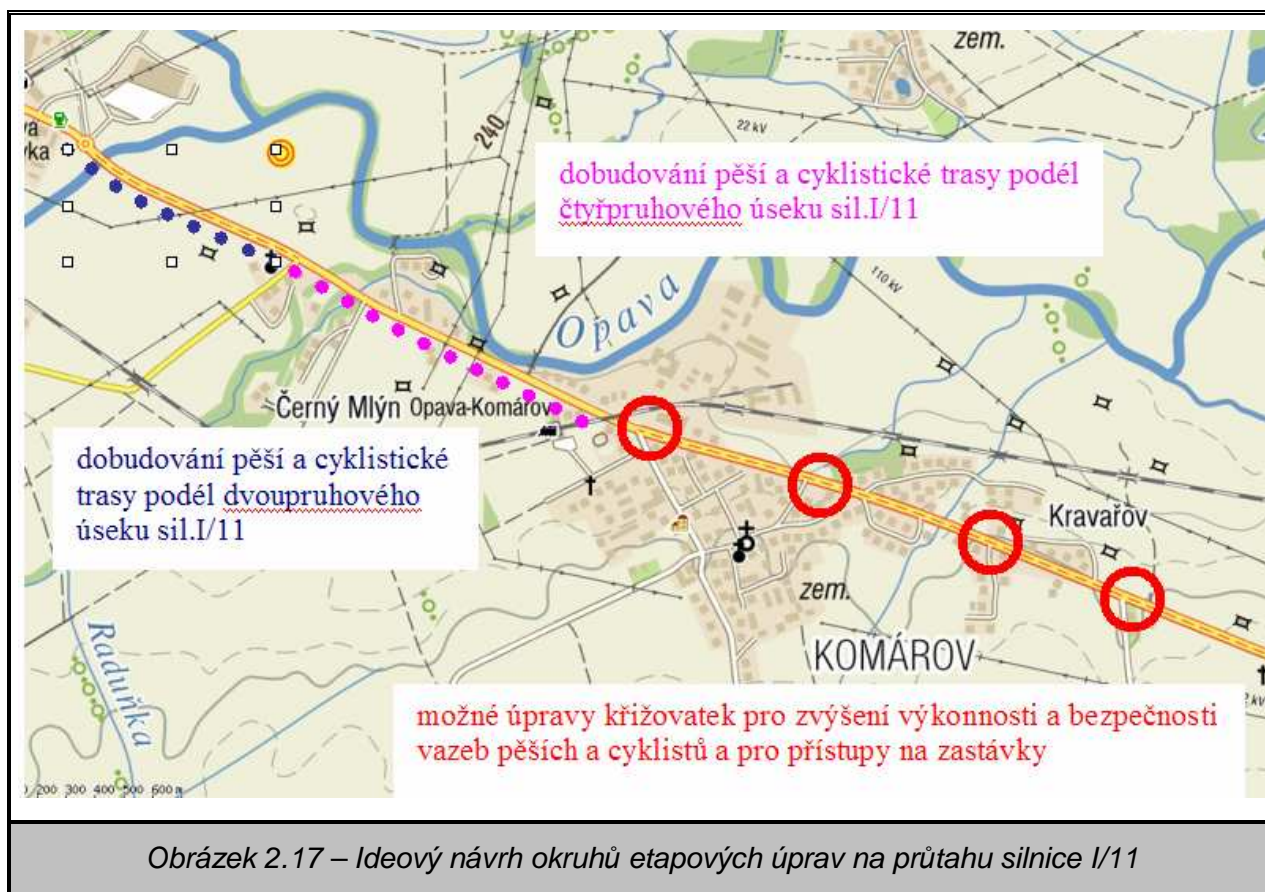


2.5.1-4 Zajištění funkceschopnosti dopravy silnice I/11, průtah Opava, Opava-Komárov.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Silnice a dálnice – infrastruktura.
Region	Oblast Opavsko, podoblast Opava.
Popis problému	Na území kraje plní tato komunikace v současné době funkci významné příčky, zajišťující západo – východní vazby. v úseku Opava, Komárov byla původně sledována homogenizace šířkového uspořádání stávající dvoupruhové komunikace s intenzitami RPDI cca 15000 voz/24 hod na čtyřpruhovou nedělenou komunikaci v kategorii MS 15,5/80, vč. vybudování podjezdu pod tratí SŽDC č. 316 v Opavě – Komárově. Toto řešení je v současné době přehodnocováno (severní a jižní obchvat a verze přestavby profilu ve stávající trase).
Závažnost problému	Vysoká. Na území kraje plní tato komunikace v současné době funkci významné příčky, zajišťující západo – východní vazby, je trasou zařazenou do tzv.motivu „slezského kříže“. Stávající zatížení se pravděpodobně zvýší v důsledku nárůstu atraktivity tahu I/11 po vybudování přeložky v úseku Mokré Lazce – Ostrava (očekáván je nárůst dopravy o cca 20-25%).
Důsledky problému	Zvýšená produkce emisí, zvýšená dopravní nehodovost, možné vyšší kongesce ve dvoupruhovém úseku od ul.Kylešovické, zvýšené nebezpečí kolizí s pěšími a cyklisty.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Stavební úpravy související s dobudováním chybějících pěších tras podél silnice I/11 a možné organizační úpravy pro vybudování dělených přechodů, případně osazení SSZ na vybraných křižovatkách.
Konkretizace	Předpoklad využití dříve zpracovaných návrhů.

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

Náklady, požadavky	Náklady nebyly specifikovány.
Přínosy	Zvýšení bezpečnosti dopravy pěších a cyklistů, dílčí omezení „bariérového efektu“ v území, kapacitní řešení křižovatek napojujících území.
Přínosy se projeví	Okamžitě po realizaci prvních etap opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování konkrétních projektů pro realizaci.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, správce pozemní komunikace, Magistrát města Opavy, správce pozemní komunikace



2.5.2 Územní stabilizace

Záměrem těchto opatření je dokončení územní stabilizace vybraných prvků komunikační sítě. Výsledky budou podkladem pro hájení potřebných liniových koridorů a jejich zapracování do Zásad územního rozvoje a do návazných stupňů územně-plánovací dokumentace.

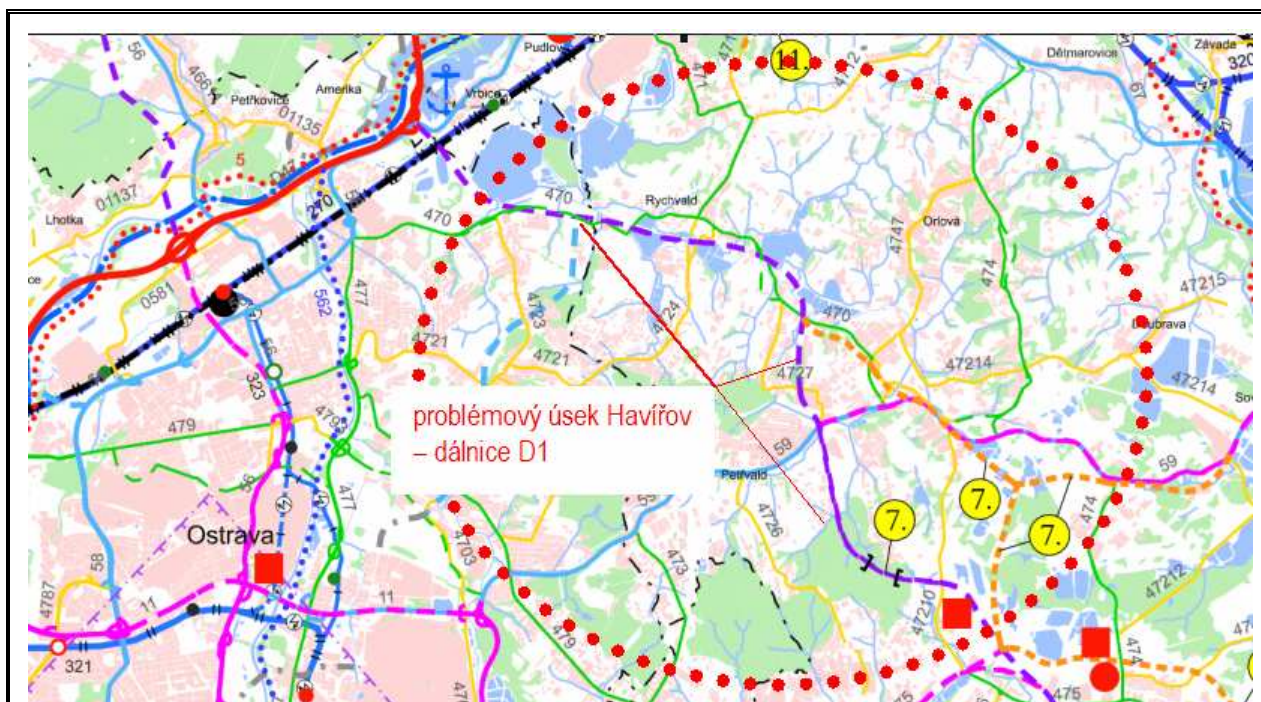


2.5.2-1 Problematika tahu R67 (přeložka I/68) v oblasti Havířov – Orlová – Rychvald – D1.

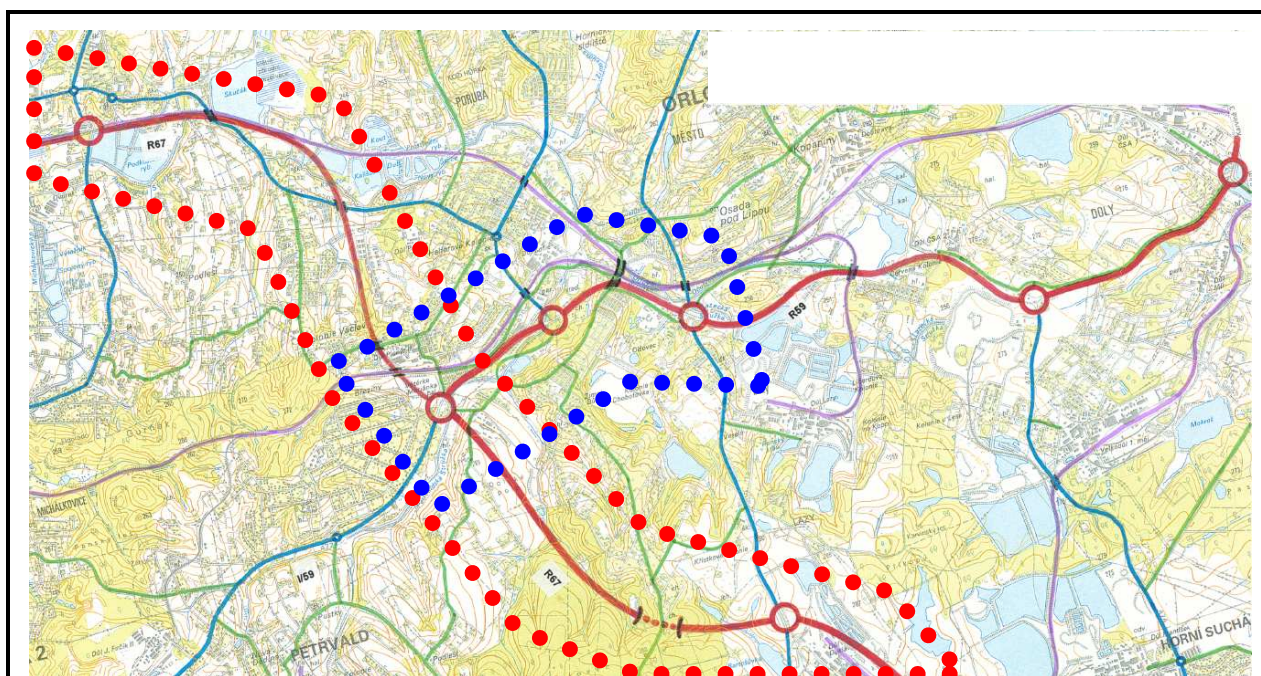
1. Aktuální stav

Systém dopravy	Silnice a dálnice – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko
Popis problému	V dosud hájeném koridoru tahu R67 (dnes sledováno správce pozemní komunikace již jen jako přeložka silnice I/11 a I/68) existuje několik problematických úseků. v současné době byla dokončena studie úseku přeložky silnice I/11 v úseku od R48 po Havířov. Návazný úsek, charakterizovaný jako přeložka silnice I/68, dosud jednoznačně podrobnější studií stabilizován není. Úsek od MÚK ve Vrbici po Rychvald lze považovat za stabilizovaný, návazný úsek od Rychvaldu po Havířov vede složitým územím a v koncové části předpokládá vedení tahu v zásadě na rozhraní katastrů Orlové a Petřvaldu, s průchodem přes tzv. Pežgovský les, tj. mimo území postižené důlní činností. Za problémové lze označit i řešení tahu v oblasti Havířova s poměrně složitým uspořádáním mimoúrovňových křižovatek, s vedením prodloužené komunikace silnice I/11 od rondelu u nádraží k tahu.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	V současné době je v oblasti komunikační výstavby prioritní, v souladu s vládním usnesením č.550, výstavba dálnice D1, kompletace tahu R 48 a přeložka I/11 a I/67 v úseku R48 – Jablunkov. Spolu s I/11 Ostrava – Opava se jedná o t.č. sledovanou kompletaci vybrané části motivu „slezského kříže“, jejíž součástí by mělo být i dořešení křižovatek na ul.Rudné v Ostravě, Vítkovicích. Cílem by mělo být využití období cca 10 – 15 let na stabilizaci trasy tahu R67 (I/68) a systémové koncepční „uvolňování“ území pro fázi,

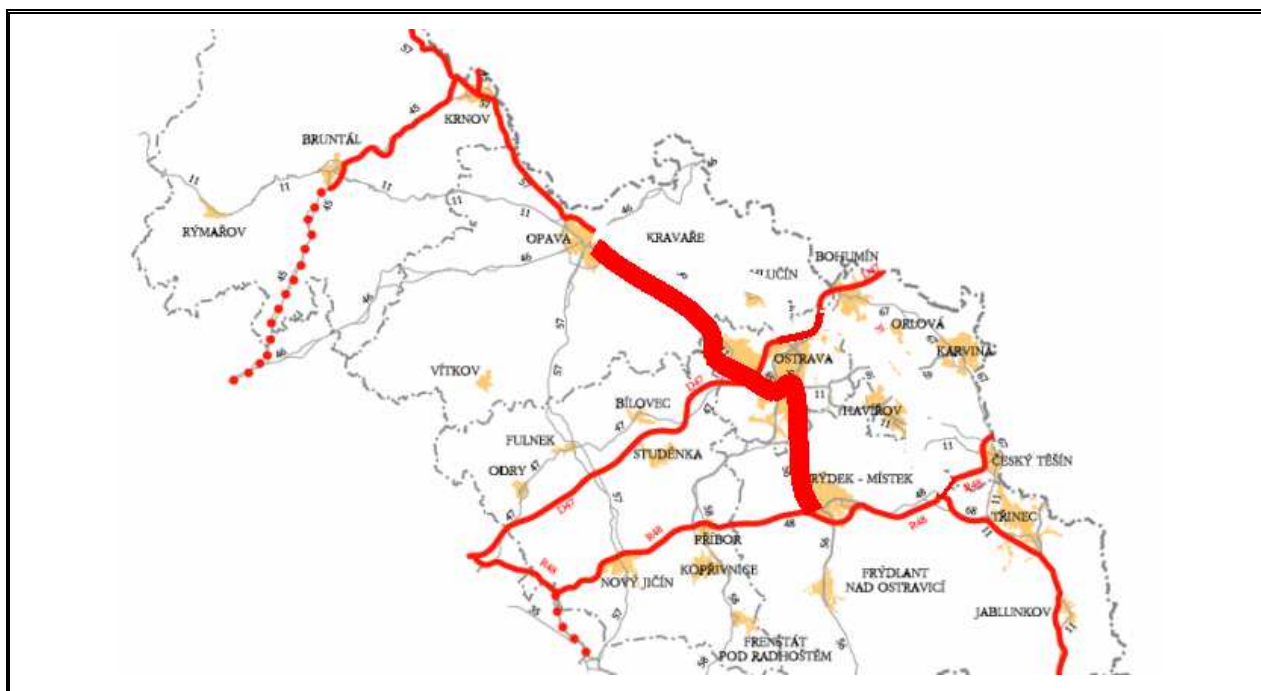
	kdy začne být reálná výstavba tahu R 67 v úseku od R 48 po D1.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Zpracování studie pro stabilizaci trasy přeložky silnice I/68. Podrobněji jsou aspekty navrhovaného řešení specifikovány v grafické příloze B.3.12.
Konkretizace	Předpoklad zpracování dopravně-inženýrské přeložky v podrobnosti studie pro předchozí úsek R48 – Havířov.
Náklady, požadavky	Nespecifikovány.
Přínosy	Stabilizace trasy je potřebná nejen z hlediska upřesnění vlastního dopravního koridoru, ale i rozvoje okolního území, po které je poloha komunikace určující. Pokud by tato trasa z nějakého důvodu nebyla v území potvrzena, znamenalo by to zásah do uspořádání motivu „slezského kříže“ s dopadem na podobu páteřní sítě v oblasti Karviné a Orlové.
Přínosy se projeví	Výhledově.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování dopravně-inženýrské studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, správce pozemní komunikace.



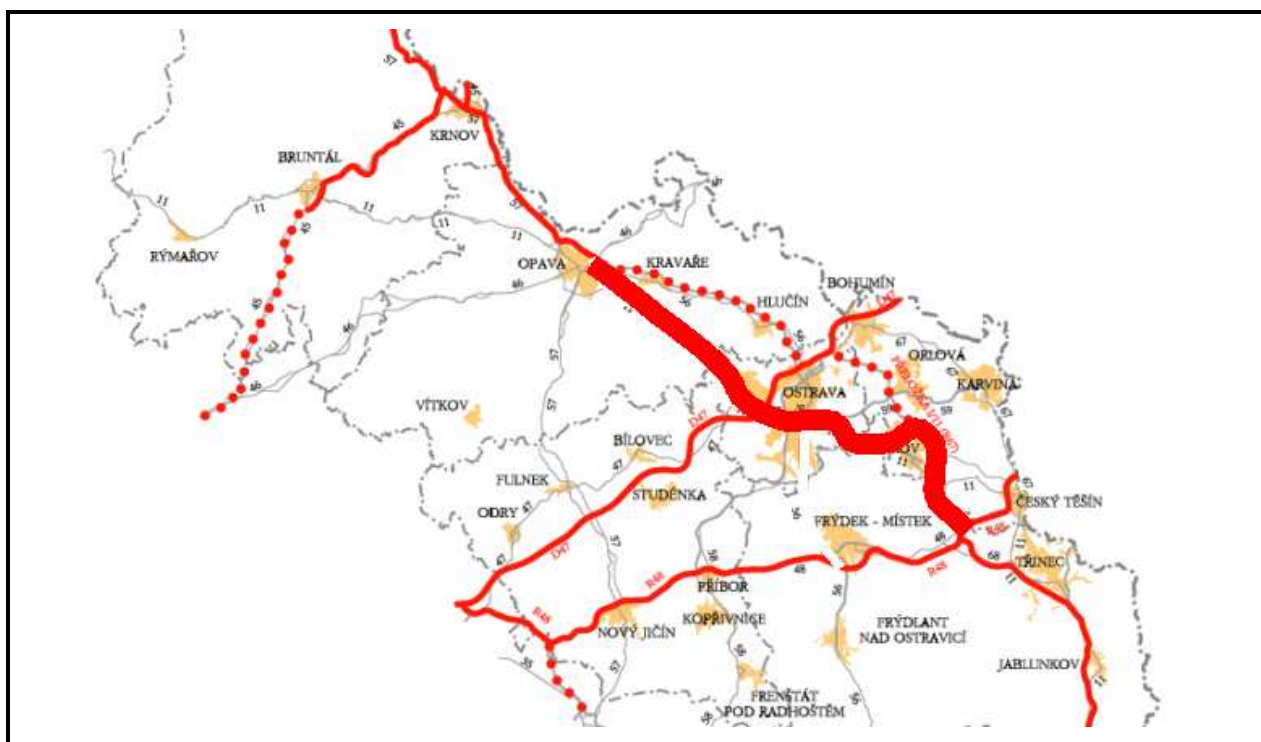
Obrázek 2.18 – Problémový úsek příhraniční příčky „Slezského kříže“, přeložka silnice I/68 (původně R67) v úseku Havířov – D1



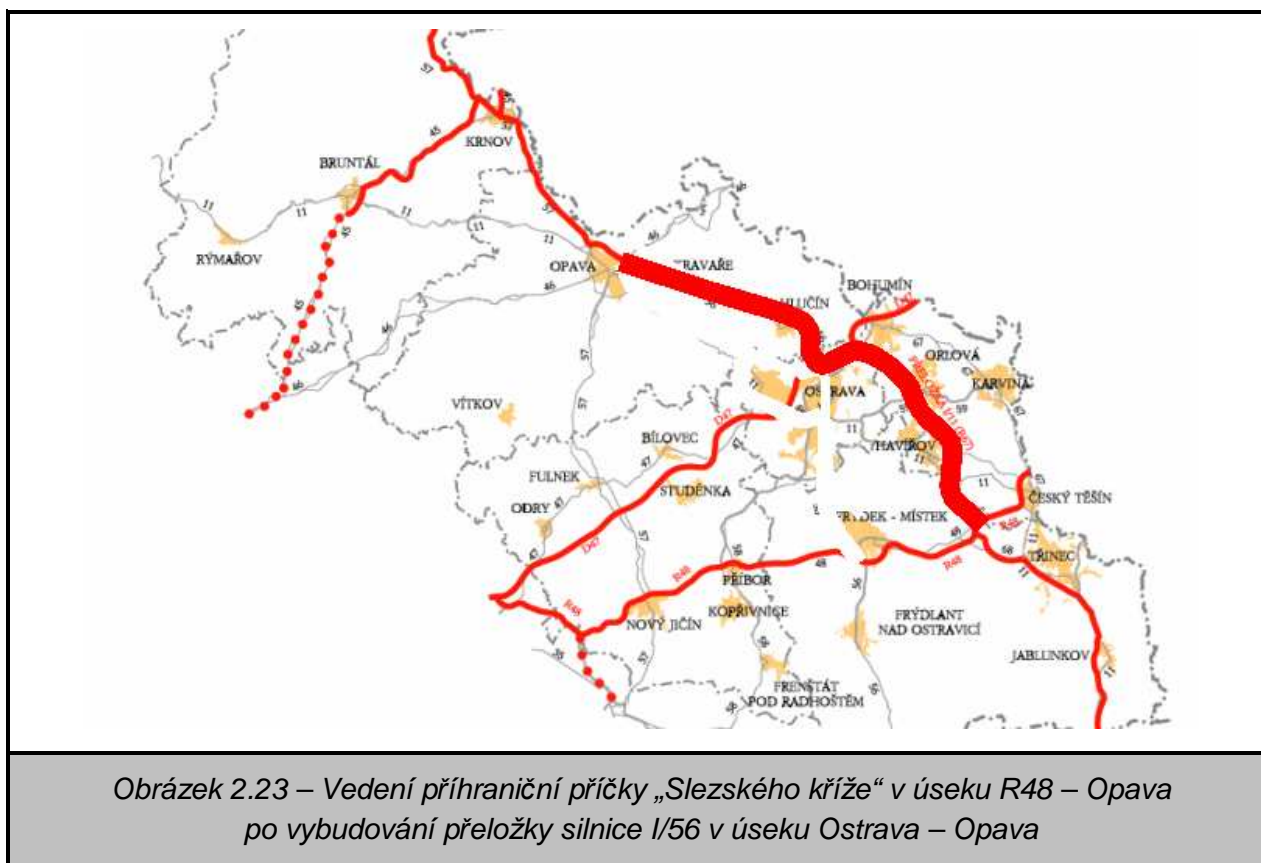
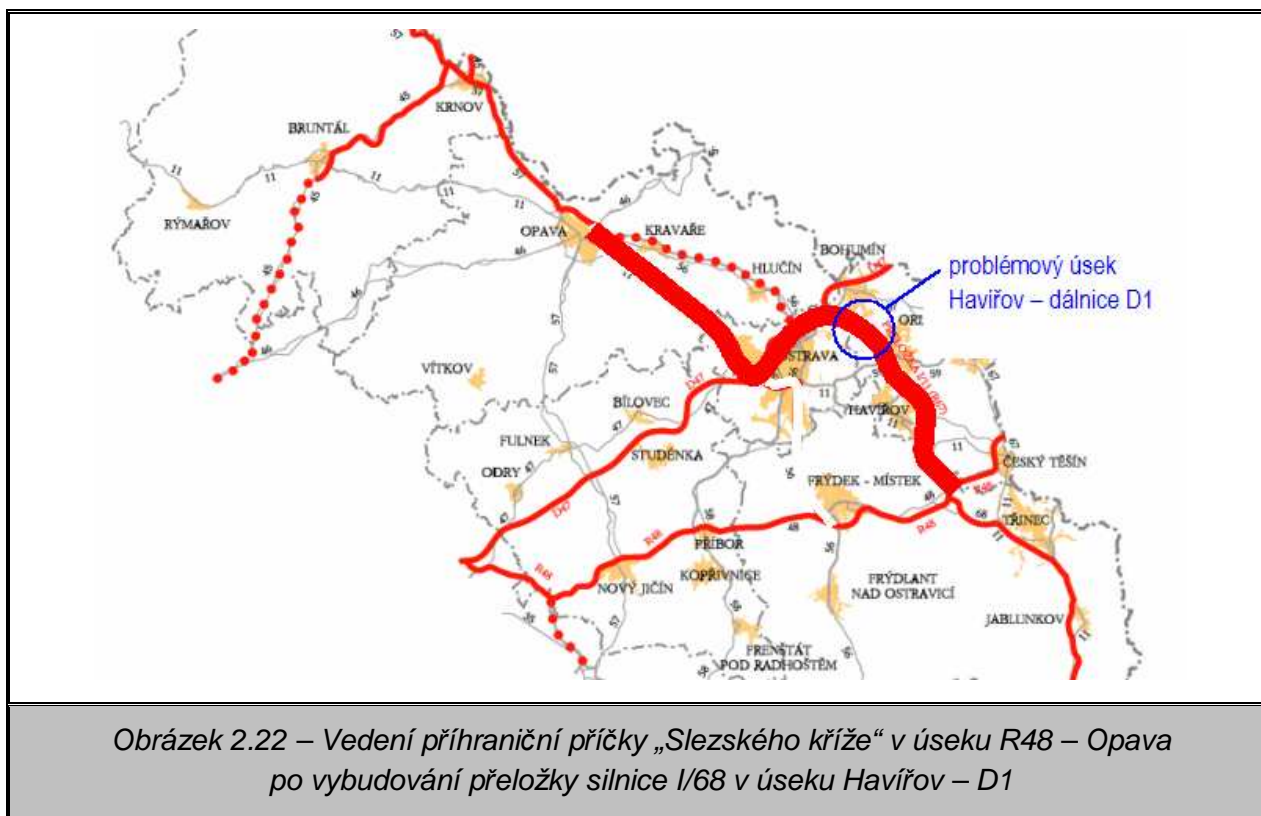
Obrázek 2.19 – Vzájemná vazba záměru R67 (přeložka I/68) a přestavby I/59 na hranici Havířova, Orlové a Karviné



Obrázek 2.20 – Stávající vedení příhraniční přičky „Slezského kříže“ v úseku R48 – Opava



Obrázek 2.21 – Vedení příhraniční přičky „Slezského kříže“ v úseku R48 – Opava po vybudování přeložky silnice I/11 v úseku R48 – Havířov



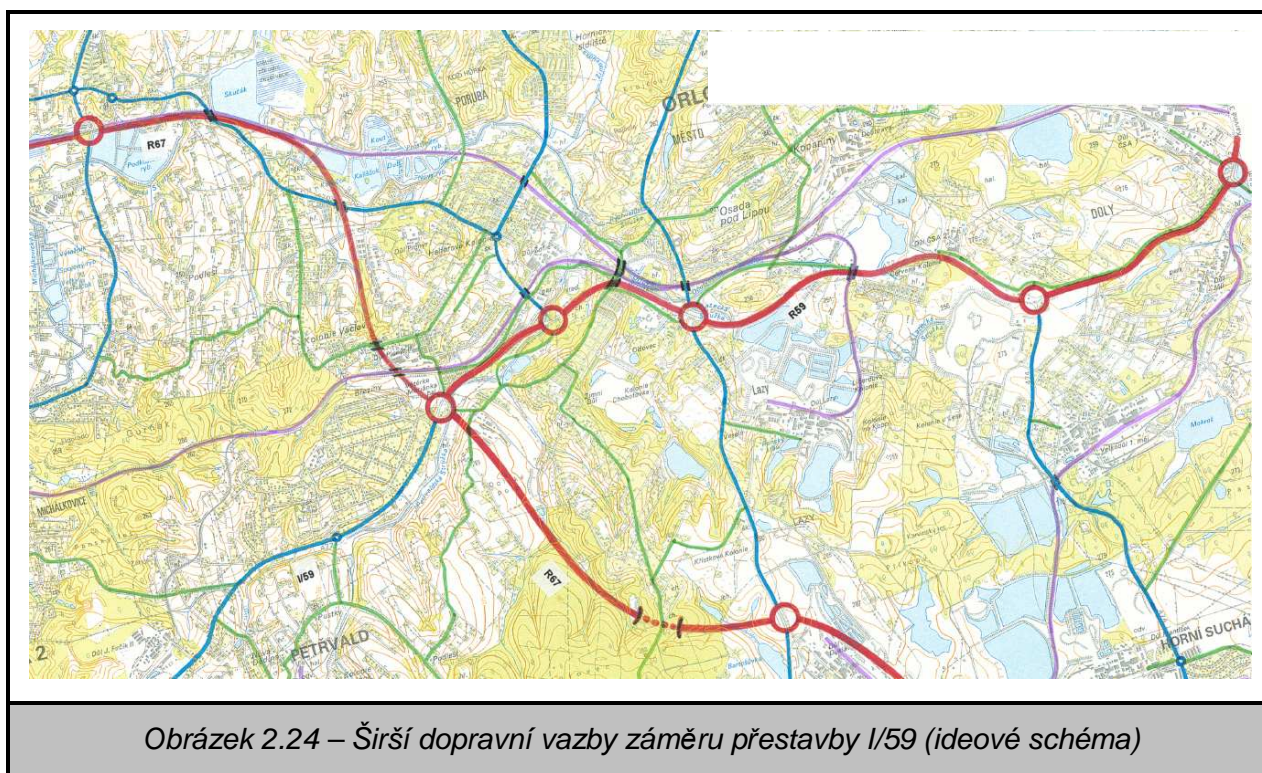


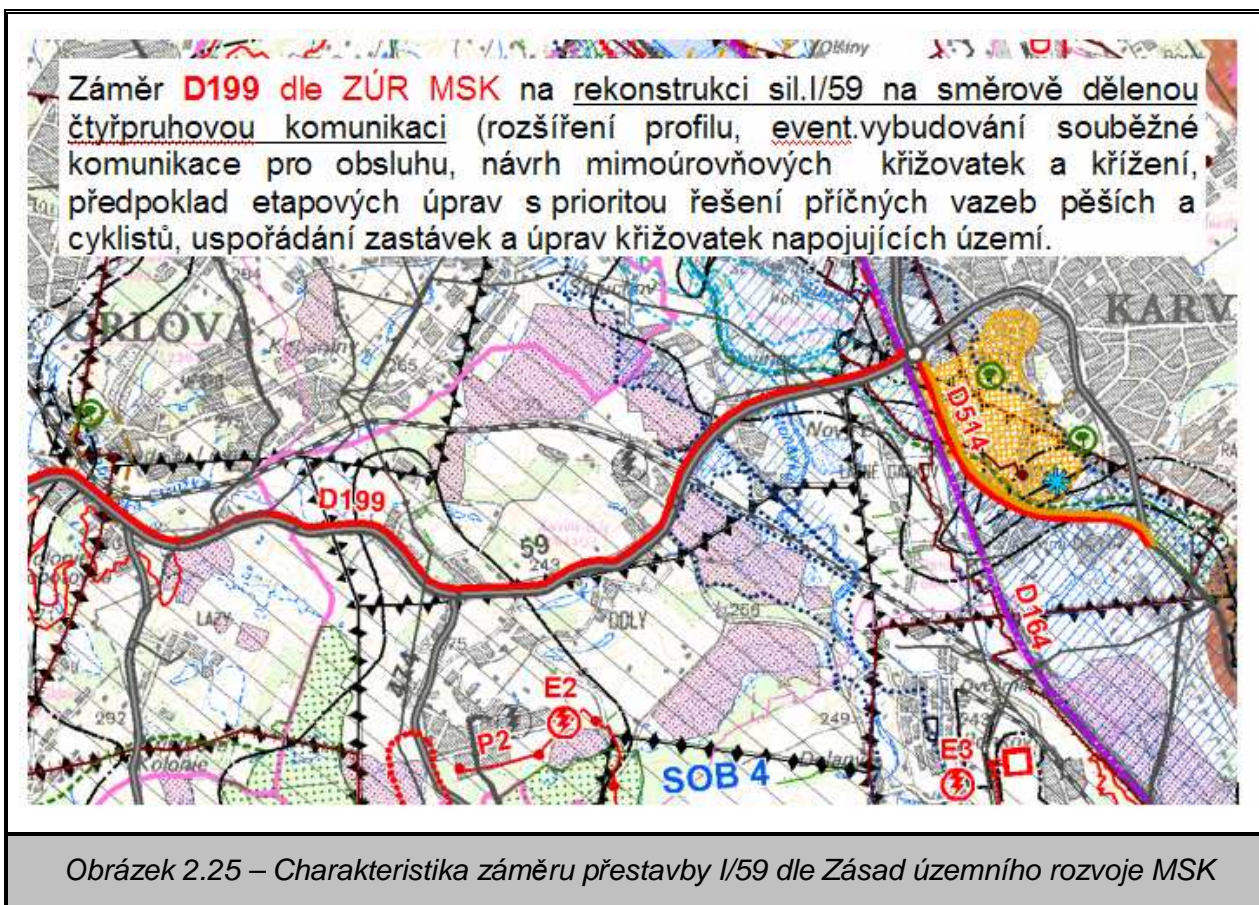
2.5.2-2 Rekonstrukce I/59 v úseku R67, Petřvald – I/67, Karviná na dělenou čtyřpruhovou.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Silniční infrastruktura.
Region	Oblast Karvinsko.
Popis problému	V současné době jsou zahajovány první kroky k obnově funkce krajiny postižené vlivy těžby, která se nachází mezi Karvinou a Orlovou – výstavba golfového areálu, úvahy o vybudování průmyslové zóny, založení obory, výstavba cyklistických stezek v oblasti podél silnice I/59 a.j. Komunikační páteří území je silnice I/59, která je dle platné ÚPD sledována k přestavbě na čtyřpruhovou směrově dělenou komunikaci. Požadavky upřesňuje zadání ÚP Karviné, které tento požadavek doplňuje o mimoúrovňové křižovatky. Pro tento záměr však neexistují žádné podrobnější představy, pro záměr není hájen ani jasněji definovatelný koridor.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Probíhající a připravovaná zástavba území se může dostat a někde se zřejmě již dostává do kolize s tímto záměrem, nejsou jasně deklarovány principy cílového řešení ani jeho možné etapy.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Zpracování dopravně-inženýrské studie pro stabilizaci trasy přeložky silnice I/59. Podrobněji jsou aspekty navrhovaného řešení specifikovány v grafické příloze B.3.12.
Konkretizace	Doporučení na zpracování studie, při jejímž řešení by měly být zohledněny závěry studie přeložky silnice I/68 v úseku Havířov – dálnice D1.
Náklady, požadavky	Nespecifikovány.
Přínosy	Stabilizace trasy je potřebná nejen z hlediska upřesnění vlastního dopravního koridoru, ale i rozvoje okolního území, pro které jsou

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	plošné nároky event.cílové přestavby komunikace určující.
Přínosy se projeví	Výhledově.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování dopravně-inženýrské studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, město Karviná, správce pozemní komunikace.



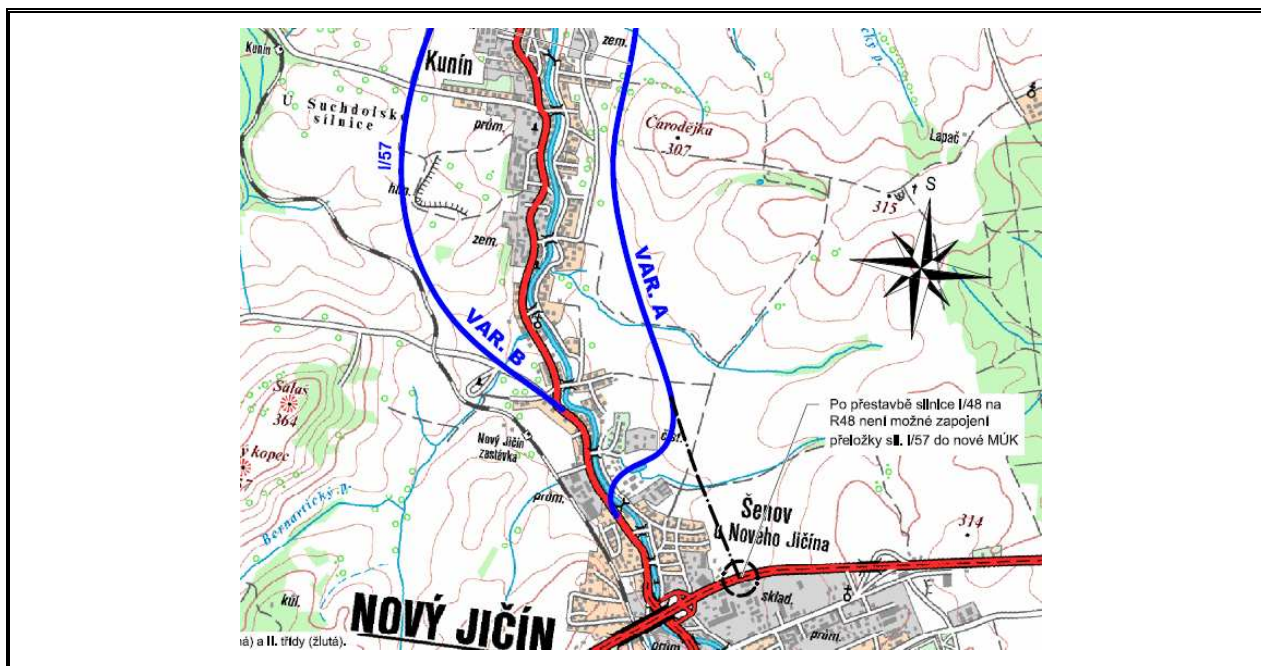




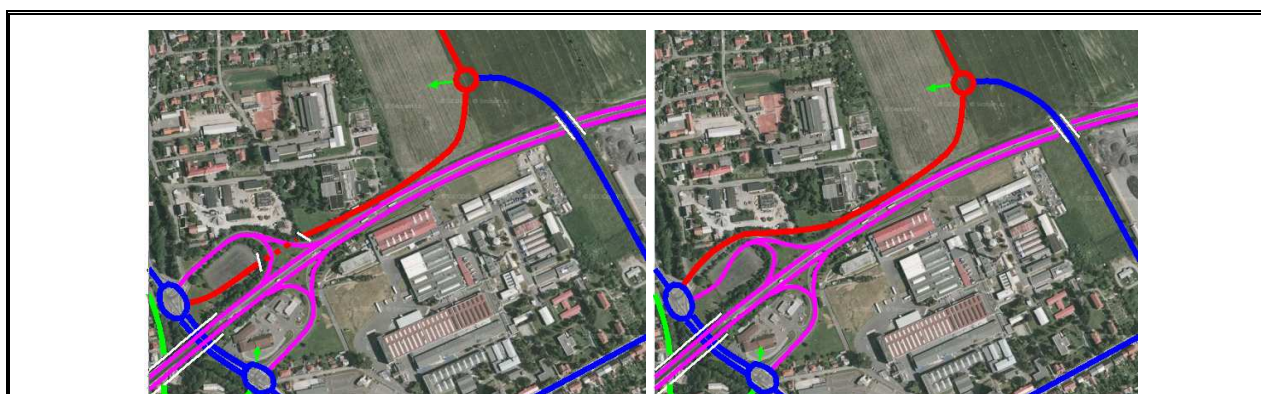
2.5.2-3 Problematika tahu I/57 v úseku Kunín – Nový Jičín.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Silniční infrastruktura.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Nový Jičín.
Popis problému	Přestavba tahu I/48 na rychlostní komunikaci zrušila plánované napojení přeložky na R48 novou MÚK, která měla být dle ÚP Šenov u Nového Jičína dle původní koncepce sledované správce pozemní komunikace napojena prostřednictvím kolektorových komunikací.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Po zrušení MÚK na katastru obce ÚP Šenov u Nového Jičína nejsou jasně deklarovány principy cílového řešení I/57 ani jeho možné etapy. Některé prezentované úvahy nevylučují ani zkrácení původně plánované přeložky silnice II/57.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Zpracování dopravně-inženýrské studie pro stabilizaci trasy přeložky silnice I/57. Podrobněji jsou aspekty navrhovaného řešení specifikovány v grafické příloze B.3.12.
Konkretizace	Předpoklad zpracování studie v jejímž řešení by měly být zohledněny i výsledky vyhodnocení směřování dopravy v řešeném území Kunína a Šenova u Nového Jičína. s ohledem na očekávanou problémovou efektivitu stavby by bylo vhodné prověřit i možné etapové úpravy na stávajícím průtahu I/57 přes území výše uvedených obcí.
Náklady, požadavky	Nespecifikovány.
Přínosy	Stabilizace trasy je potřebná nejen z hlediska upřesnění vlastního dopravního koridoru, ale i rozvoje okolního území, pro které je poloha komunikace určující.
Přínosy se projeví	Výhledově.

3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování dopravně-inženýrské studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, město Nový Jičín a obce Šenov u Nového Jičína a Kunín, správce pozemní komunikace.



Obrázek 2.27 – Problematika obchvatu I/57 – Kunín, Šenov u Nového Jičína s původní koncepcí napojení na R48 a náměty na vyvolané ukončení na stávající trase I/57 (varianta A, B)

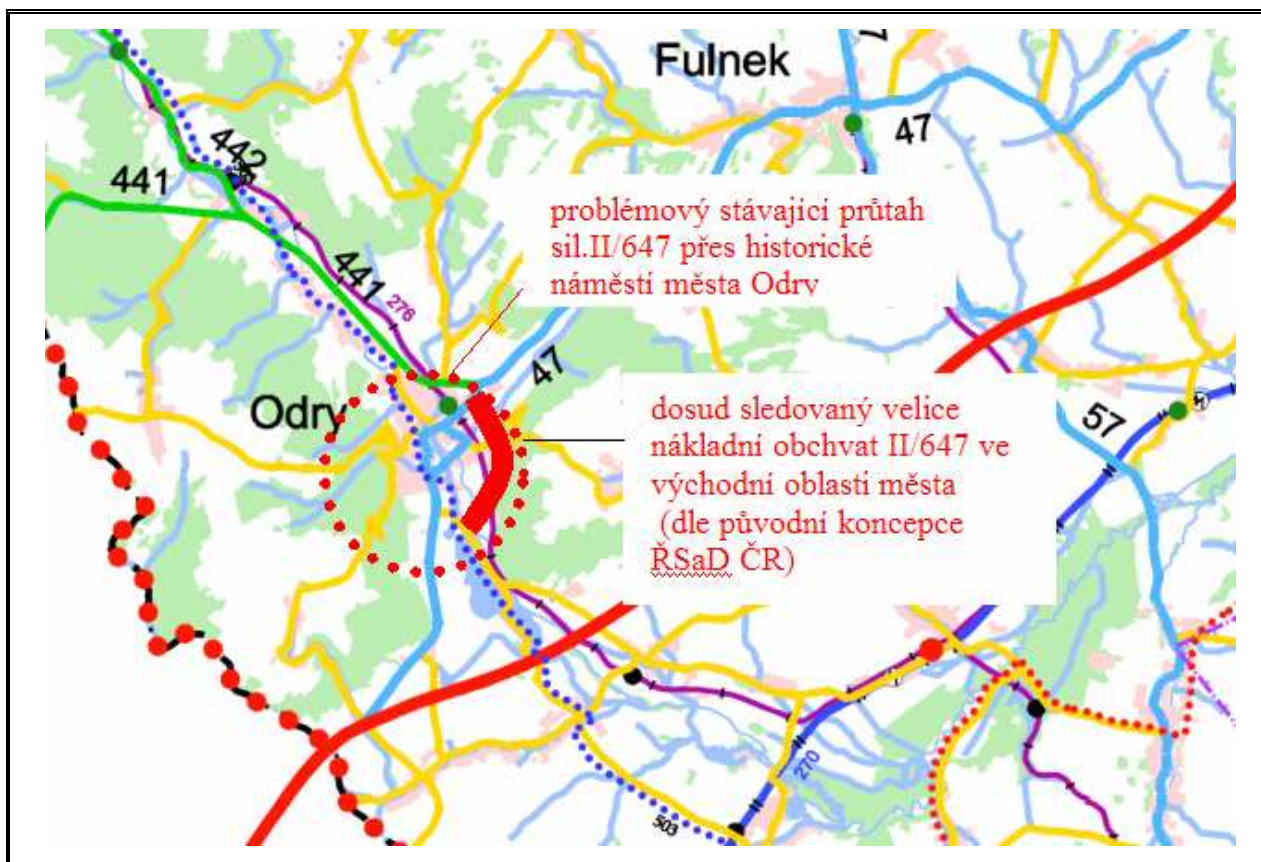


Obrázek 2.28 – Ideové náměty zapojení přeložky silnice I/57 do stávající mimoúrovňové křižovatky na tahu R 48

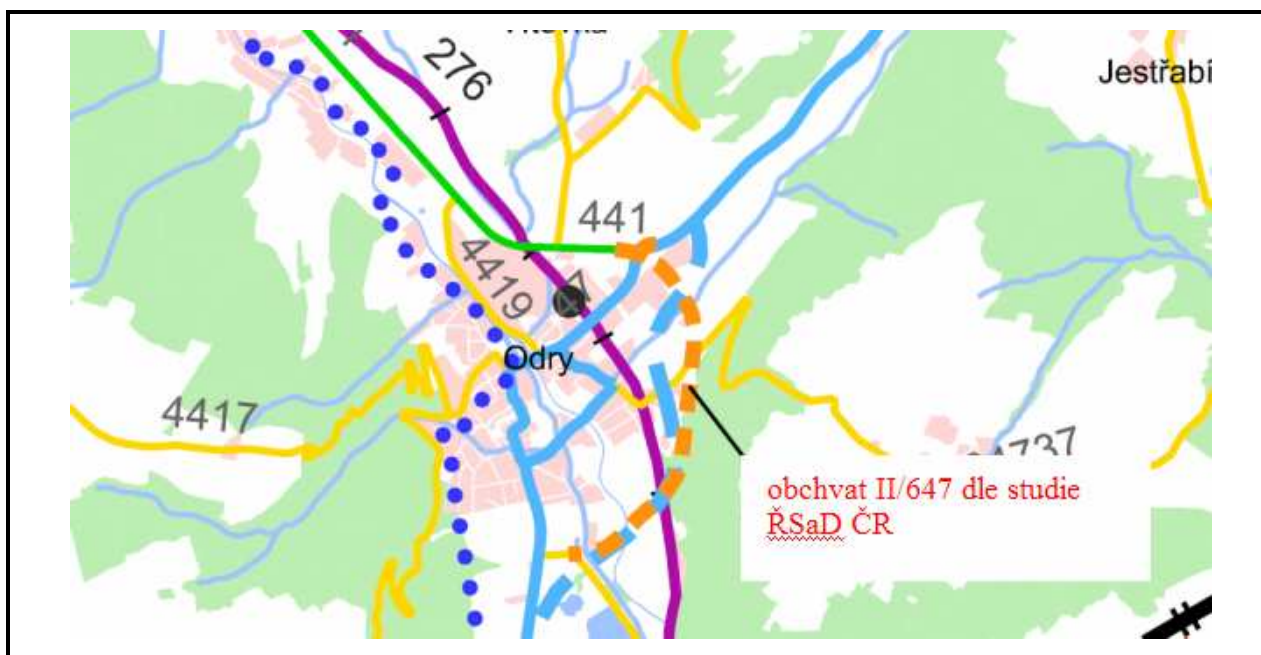


2.5.2-4 Stabilizace trasy přeložky komunikace I/47 (II/647) Odry.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Silniční infrastruktura.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Odry.
Popis problému	Hájený koridor přeložky II/647 je z hlediska nákladů neobhajtelný. Stávající vedení průtahu přes historické náměstí není cílovým řešením přivaděče na dálnici D1.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Absence hájení reálné stopy možné přeložky silnice II/647.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Zpracování dopravně-inženýrské studie pro stabilizaci trasy přeložky silnice II/647.
Konkretizace	Návrh na zpracování studie do jejíhož řešení by měly být zohledněny i výsledky vyhodnocení směřování dopravy k dálnici D1. Doporučeno je prověřit i možné etapové úpravy na stávajícím průtahu.
Náklady, požadavky	Nespecifikovány.
Přínosy	Stabilizace trasy je potřebná nejen z hlediska upřesnění vlastního dopravního koridoru, ale i rozvoje okolního území, pro které bude potenciální poloha určující.
Přínosy se projeví	Výhledově.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování dopravně-inženýrské studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Odry



Obrázek 2.29 – Problematika obchvatu Oder II/647



Obrázek 2.30 – Dosud sledovaná trasa obchvatu Oder II/647

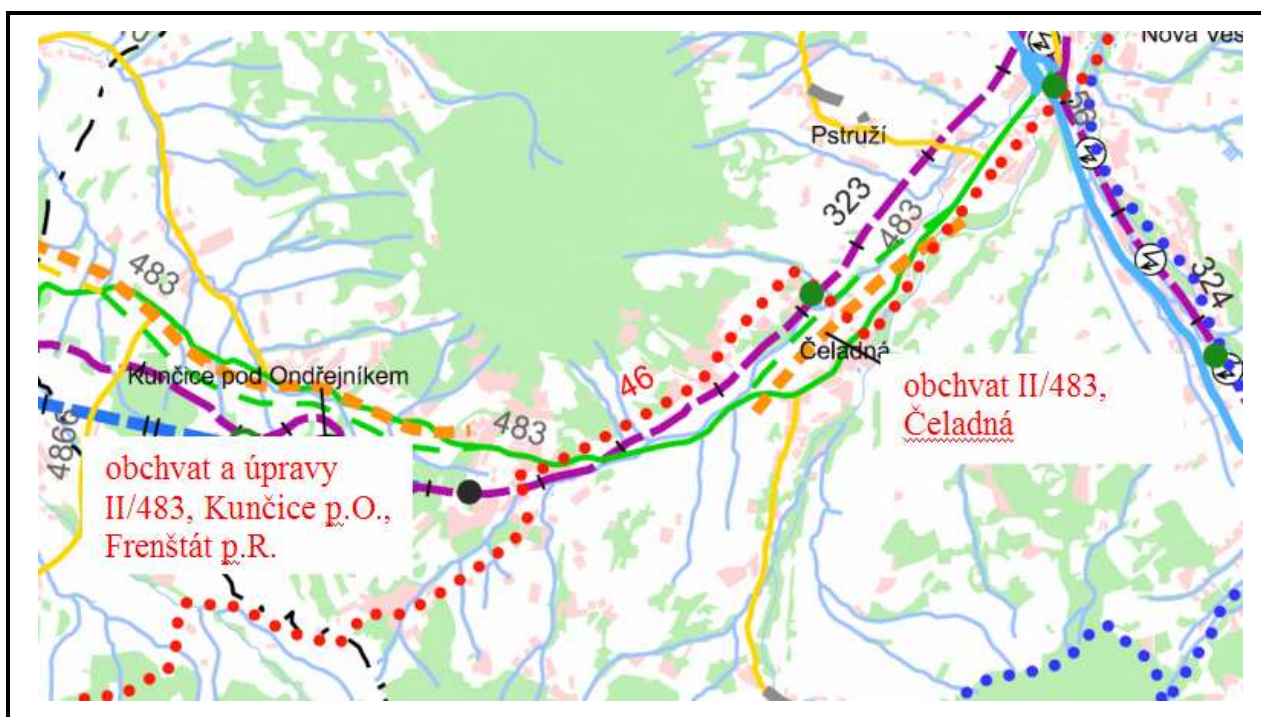


2.5.2-5 Problematika tahu II/483 Frenštát p.R. – Frýdlant n.O. – „Podbeskydský přivaděč“.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Silniční infrastruktura.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Frenštátsko; oblast Ostravsko, podoblast Frýdlantsko.
Popis problému	Stabilizace trasy "podbeskydského přivaděče" – přeložka II/483 v oblasti Čeladné, potenciální úpravy křižovatek a křížení na průtazích, zohlednění úprav silnice I/58 v oblasti Frenštátu p.R.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Doporučení na stabilizaci trasy v území, které probíhá poměrně velkým rozvojem obytného území – výstavba obytných lokalit v atraktivním podhorském území.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Zpracování dopravně-inženýrské studie.
Konkretizace	Předpoklad zpracování studie do jejíhož řešení by měly být zohledněny i reálné možnosti řešení sporné trasy přeložky silnice I/58 v oblasti Frenštátu p.R.
Náklady, požadavky	Nespecifikovány.
Přínosy	Stabilizace trasy je potřebná nejen z hlediska upřesnění vlastního dopravního koridoru, ale i rozvoje okolního území.
Přínosy se projeví	Výhledově.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování dopravně-inženýrské studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dotčená města a obce.



Obrázek 2.31 – Problémové úseky tahu II/483 Frenštát p.R. – Frýdlant n.O., oblast Frenštát p.R.



Obrázek 2.32 – Problémové úseky tahu II/483 Frenštát p.R. – Frýdlant n.O., oblast Čeladná

2.5.3 Organizační opatření k zamezení průjezdu těžké nákladní dopravy

Organizační opatření se promítá v zásadě i do návrhu opatření na zvýšení funkceschopnosti. Do kapitoly „Organizačních opatření“ byly zařazeny proto jen ostatní oblasti a to omezení tranzitu na komunikační síti vedené v souběhu s dobudovanými silničními tahy (omezení jízd přes obytné území se snahou o neplacení mýtného) a dále pak dopravní nehodovost. Pro její objektivní analýzu by bylo potřebné provést hodnocení počtu DN a jejich následků ve vztahu k intenzitě dopravy. Optimální by bylo vyhodnocení na podkladu uzlové sítě silniční databanky, obsahujícím již aktuální údaje ze sčítání v r.2010.

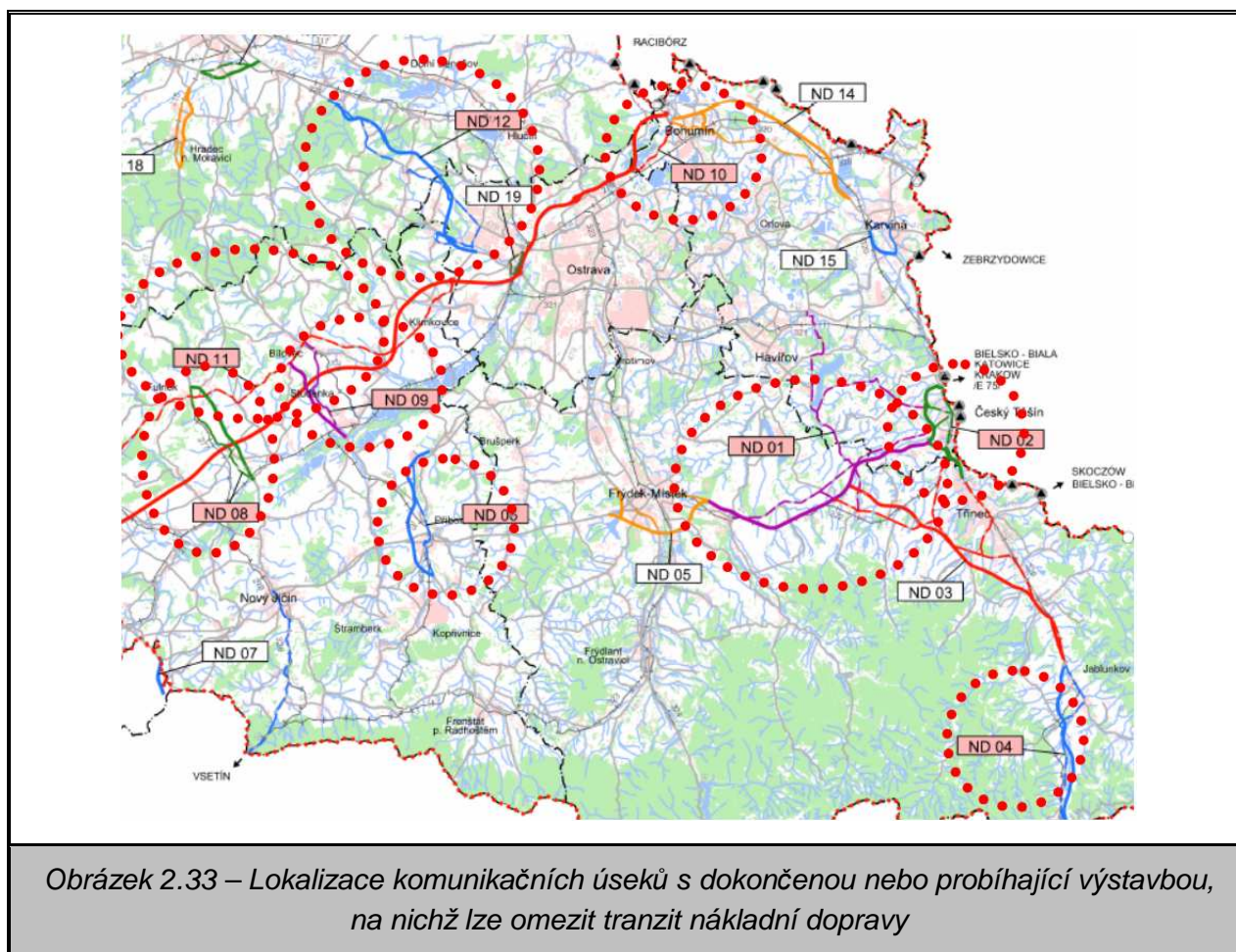


2.5.3-1 Problematika omezení nákladní tranzitní dopravy na vybraných úsecích silniční sítě.

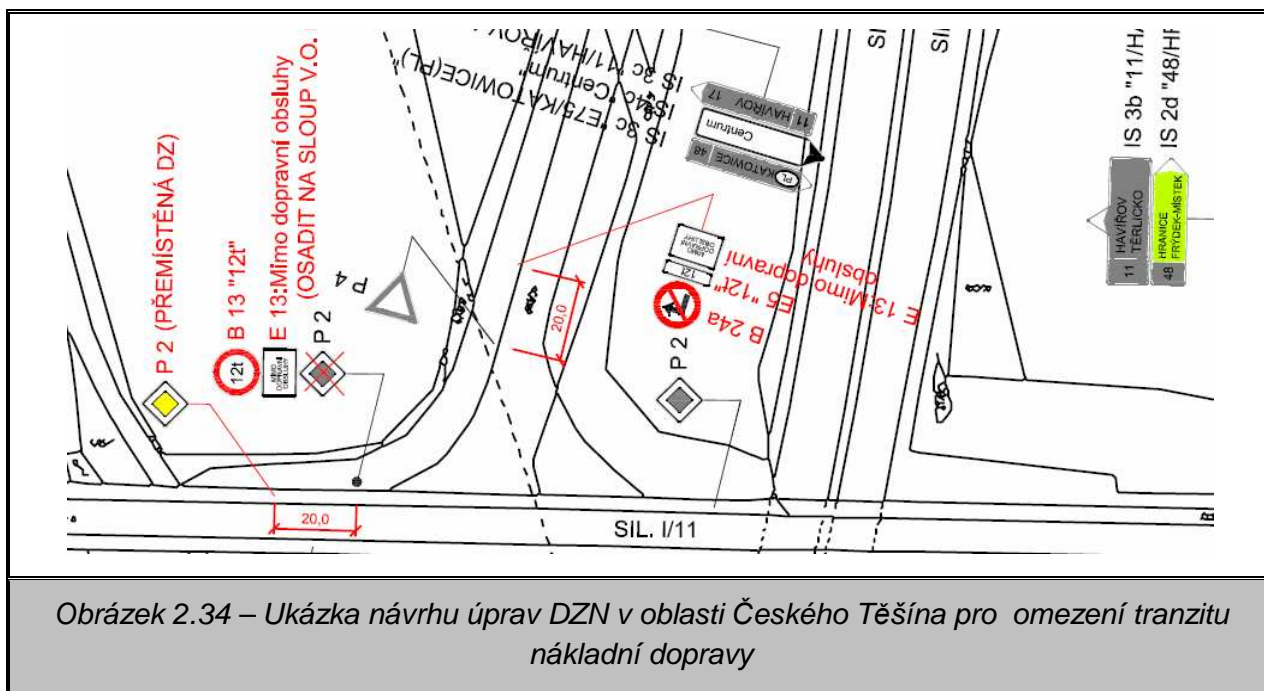
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Silniční infrastruktura
Region	Moravskoslezský kraj
Popis problému	Cílem opatření je zajistit důsledné využívání dobudované komunikační sítě nákladní dopravou a zabránit nežádoucímu „zkracování“ jízd průjezdem přes obytná území s cílem ušetřit poplatky za mýtné. Konečné stanovisko Policie ČR k „pilotnímu“ opatření bude podkladem pro realizaci obdobných opatření i na jiných místech kraje.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Zvýšené zatížení obytného území těžkou nákladní dopravou, nižší využití k tomu účelu budované nadřazené komunikační sítě.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Opatření organizačního charakteru pro omezení tranzitu nákladní vozidel tonáže nad 12 tun s výjimkou dopravní obsluhy přes obytná území, pro které byly vybudovány obchvatové komunikace. Podrobněji jsou aspekty navrhovaného řešení specifikovány v grafické příloze B.3.12. Soubor příloh řešení vybraných prvků komunikační sítě.

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

Konkretizace	Organizační opatření v oblasti svíslého dopravního značení. Jako „pilotní projekt“ byl zpracován návrh pro území Horní Suchá – Český Těšín – Třanovice.
Náklady, požadavky	Nespecifikovány.
Přínosy	Omezení zbytné nákladní dopravy, zejména kamionové na průtazích sídel.
Přínosy se projeví	Okamžitě po realizaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování konkrétních projektů úprav DZN.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, správce pozemní komunikace, Policie ČR, správce pozemní komunikace.



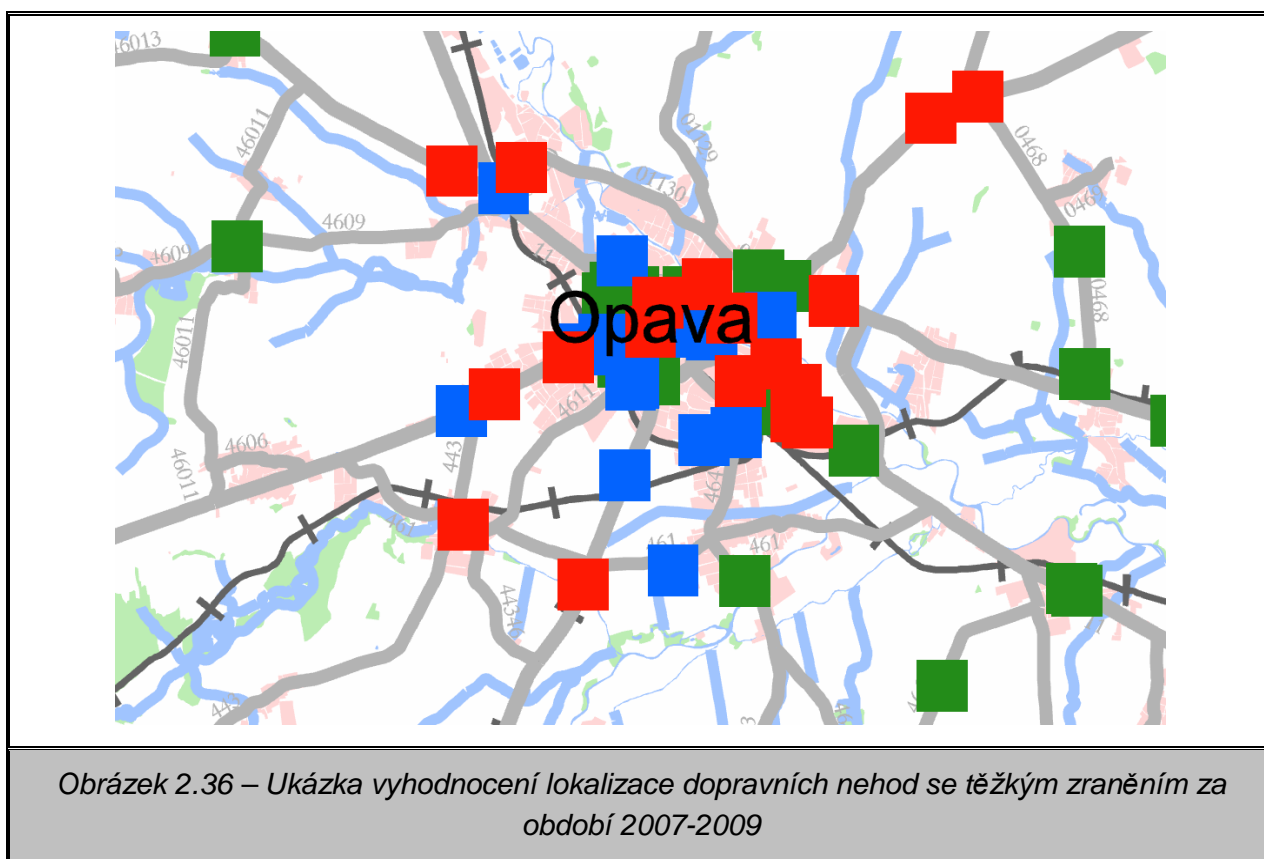
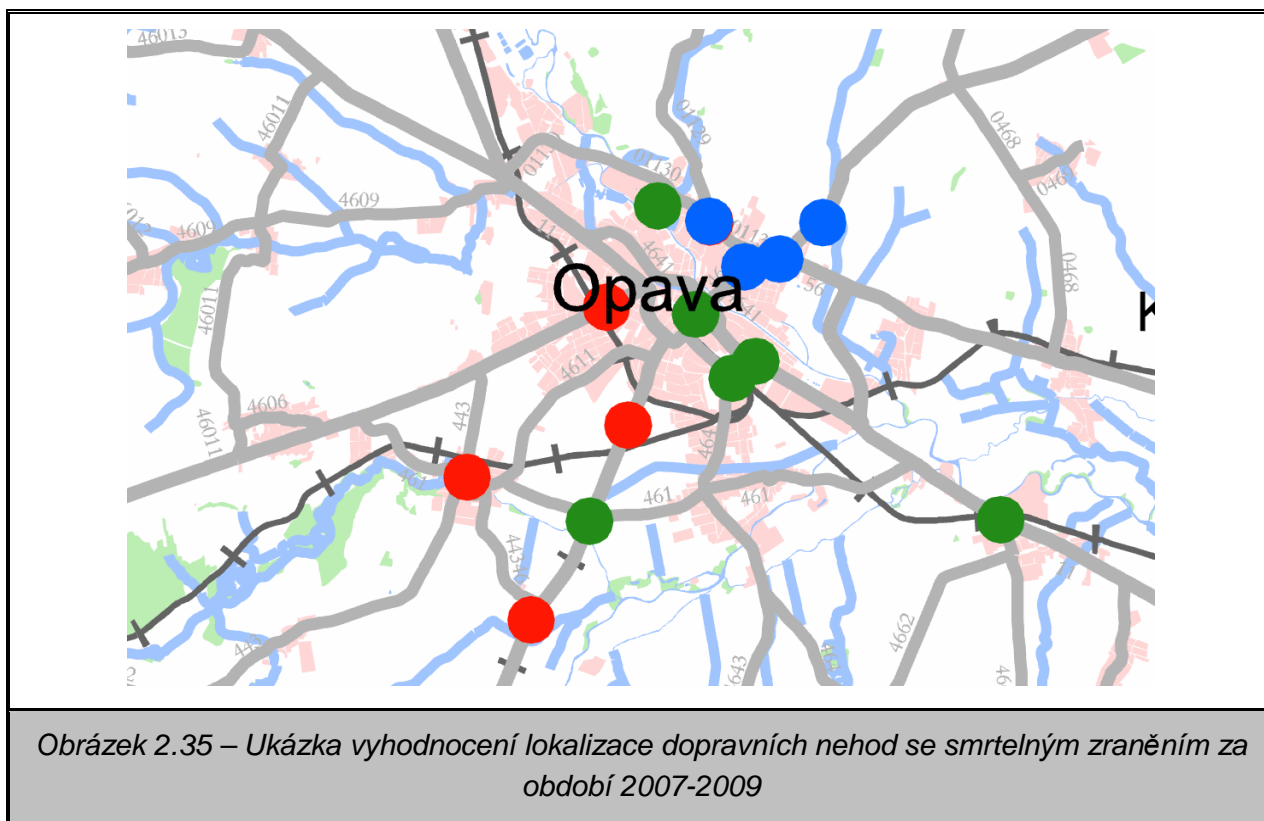
Obrázek 2.33 – Lokalizace komunikačních úseků s dokončenou nebo probíhající výstavbou, na nichž lze omezit tranzit nákladní dopravy






2.5.3-2 Opatření pro zvýšení bezpečnosti dopravy.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Silniční infrastruktura.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Opatření na dopravně nehodových úsecích a lokalitách podmíněné objektivním vyhodnocením počtu nehod a následků DN ve vztahu k intenzitě dopravy.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Ztráty na životech, zdraví a majetku.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření s malým podílem stavebních úprav.
Konkretizace	Nespecifikovány.
Náklady, požadavky	Nespecifikovány.
Přínosy	Zvýšení bezpečnosti a omezení ztrát na životech, zdraví a majetku.
Přínosy se projeví	Okamžitě po realizaci, předpokládáno je průběžné vyhodnocení přínosů opatření umožňující případnou korekci úprav.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování konkrétních projektů pro realizaci opatření.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, správce pozemní komunikace, Policie ČR, správce pozemní komunikace




2.6 Statická doprava


	2.6.1-1 Zavedení telematického systému pro navádění řidičů na veřejná parkoviště.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Statická doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Nekoordinované řízení dopravních proudů, chybí informační vazba na aktuální využití parkovišť.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Omezený počet parkovacích míst ve městě se projevuje na nárůstu jízdnicích dob při hledání volných parkovacích stání. při zachování současného trendu růstu IAD v centru města se bude situace nadále zhoršovat.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Telematický informační systém reaguje na aktuální vytíženost jednotlivých odstavných ploch a na sdělovacích světelných tabulích umístěných na hlavních komunikacích interpretuje řidičům aktuální stav. Informační tabule on-line indikují stav počtu volných míst na konkrétních parkovištích, v případě zaplnění některého z nich řidiče operativně navádějí na místa s dostatečnou kapacitou.</p> <p>Informační systém může dále podávat sdělení o aktuální dopravní situaci a napomáhat ke směřování dopravních proudů na nezátížené komunikace.</p> <p>V současné době se v Ostravě rozbíhá pilotní projekt.</p>
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady na výstavbu sdělovacích informačních tabulí a bran systému, zařízení pro snímání situace na parkovištích a centrální řídicí systém (logická jednotka).

Přínosy	Efektivní směrování cílových vozových proudů na záchytná parkoviště a operativní řešení dopravních situací ve městě.
Přínosy se projeví	Po plném zavedení systému.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Vyhodnocení plánovaných pilotních projektů. Zpracování konkrétních projektů pro rozšíření systému.
Zúčastněné organizace	Dotčená města, správci silniční komunikace.

2.7 Cyklistická doprava

 <h3>2.7.1-1 Zvýšení priority výstavby cyklostezek pro pravidelné dojíždění do zaměstnání.</h3>	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Cyklistická doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	V současné době je podporována cyklistická doprava zejména v rovině volného času (cykloturistika), nikoliv jako jeden ze systémů plnohodnotné dopravy určené pro každodenní dojíždění do práce a škol.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	<p>Trasování a směřování nově budovaných cyklostezek bere v úvahu pouze turistické (víkendové využití), tedy relace typu město-příroda. Méně je brán ohled na potřebu každodenního dojíždění v relacích město-město, sídliště-průmyslová zóna, sídliště-centrum města.</p> <p>Cestování do práce a škol je tak ztíženo, resp. znemožněno nutností využít frekventované pozemní komunikace. Případně chybí na vhodných místech krátké spojovací úseky mezi cyklostezkami.</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Provedení průzkumu – vytipování vhodných lokalit pro zavedení cyklistických stezek jakožto systému individuální dopravy. Cyklistická doprava je konkurenceschopná až do vzdálenosti 8-12 km, v městských aglomeracích je parametry (rychlost) srovnatelná s MHD, v některých může být ještě lepší (spolehlivost).
Náklady, požadavky	Nutno stanovit konkrétním projektem.
Přínosy	Pokles individuální automobilové dopravy na vybraných relacích na úkor rostoucí cyklistické dopravy, v zimním období pak nahrazené


	veřejnou dopravou.
Přínosy se projeví	Poklesem IAD a průběžným růstem cyklistické dopravy po zbudování konkrétních spojnic ve vytipovaných oblastech.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dotčená města a obce.

	2.7.1-2 Zabezpečení vzniku parkovacích míst pro cyklisty v atraktivních lokalitách měst.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Cyklistická doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Při budování nových veřejných staveb není zohledněn trend růstu oblíbenosti cyklistické dopravy. Vzhledem k vhodným geografickým podmínkám města je jako nepřímý podnět pro rozvoj cyklistické dopravy možno použít kvalitní rozsah služeb pro účastníky tohoto druhu dopravy – cyklisty. Jedním z motivačních opatření je dostatečná nabídka bezpečných parkovacích míst u míst cílů cest občanů.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Potenciální cestující cyklistickou dopravou ji nebudou využívat v případě nedostatečné, nebo málo kvalitní (bezpečné) sítě plošně rozmístěných bodů parkovacích stání.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Rozvoj parkovacích stání pro jízdní kola u nově budovaných veřejných budov, obchodních zón a zejména přestupních uzlů veřejné dopravy a parkovišť.


Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	Spolupráce na vytipování konkrétních míst se zaměstnavateli-podniky, školami, knihovnami, obchodními centry apod.
Náklady, požadavky	Náklady na konkrétní parkovací stání nutno stanovit přímo v projektech. Součinnost s projekty na výstavbu a rozvoj cyklostezek.
Přínosy	Pokles individuální automobilové dopravy na vybraných relacích na úkor rostoucí cyklistické dopravy, v zimním období pak nahrazené veřejnou dopravou.
Přínosy se projeví	Postupným poklesem IAD a průběžným růstem cyklistické dopravy po zbudování konkrétních spojnic ve zvolené oblasti.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, konkrétní města, správci silničních komunikací.

2.8 Pěší doprava

 <h3>2.8.1-1 Rozvoj pěších zón.</h3>	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Pěší doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Pěší doprava není brána jako plnohodnotný dopravní systém, přestože praktické zkušenosti dokazují, že na vzdálenost do 1 kilometr je chůze jak nejlacinější, tak i nejrychlejší formou pohybu.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Chodci jsou limitováni vůči ostatním druhům dopravy, jsou nuceni používat podchody a náročně obcházet křižovatky. Tímto však nejsou vytvářeny předpoklady k plynulé chůzi.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Podpora chůze spočívá ve zkracování vzdáleností, které je třeba překonávat, včetně zvýšení pohodlnosti a bezpečnosti. Jen tak mohou být vytvořeny podmínky pro to, aby se chůze stala atraktivní alternativou pro motorizované formy přemístování. V některých případech je proto třeba i upřednostnit úroňové řešení přechodů pro chodce s jejich výraznou preferencí před silničním provozem.
Náklady, požadavky	Náklady na konkrétní pěší zóny stání nutno stanovit přímo v projektech. Součinnost s projekty na výstavbu a rozvoj cyklostezek a stezek pro pěší a projekty na rozvoj záchytných parkovišť Park & Ride.
Přínosy	Zlepšení kvality přístupových cest k nádražím, zastávkám a přestupových návaznosti mezi železnicí, autobusem, jízdním kolem

	nebo autem tak může přispět ke zvýšení počtu zákazníků veřejných dopravních prostředků.
Přínosy se projeví	U občanů preferující pěší dopravu okamžitě, u ostatních skupin v závislosti na marketingu a motivačních kampaních.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, konkrétní města, správci silničních komunikací.

	2.8.1-2 Zlepšení návaznosti chodníků na zastávky veřejné dopravy.
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Pěší doprava.
Region	Moravskoslezský kraj.
Popis problému	Pěší doprava není brána jako plnohodnotný dopravní systém, přestože každá jízda veřejnou dopravou (a mnohdy i IAD) začíná a končí chůzí do výchozí stanice a končí chůzí z cílové stanice do místa určení.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Cestující veřejnou dopravou je nucen používat složitých (mnohdy nebezpečných) přístupových cest, špatně se orientuje při příchodech k prostředkům veřejné dopravy a ztrácí čas při čekání dávání přednosti preferovaným dopravním systémům.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Úprava přístupových cest k zastávkám MHD, železnice, příměstské autobusové dopravy. Řešit vztah mezi parkovišti a zónami pro pěší, zjednodušení přístupových cest, minimalizace vertikálních přesunů, zohlednění možností pohybu handicapovaných osob, apod.

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

Náklady, požadavky	Náklady na konkrétní úpravy nutno stanovit přímo v projektech. Součinnost s projekty na výstavbu a rozvoj cyklostezek a stezek pro pěší a projekty na rozvoj záchytných parkovišť Park & Ride.
Přínosy	Zlepšení kvality přístupových cest k nádražím, zastávkám a přestupových návaznosti mezi železnicí, autobusem, jízdním kolem nebo autem tak může přispět ke zvýšení počtu zákazníků veřejných dopravních prostředků.
Přínosy se projeví	Postupně, v souvislosti s aplikací ostatních opatření podpory pěší dopravy a marketingovými nástroji ve vztahu k veřejnosti.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, konkrétní města, správci silničních komunikací.

3 PŘEHLED NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ PRO SPECIFICKÉ OBLASTI


3.1 Základní oblast Bruntálsko a její charakteristika

3.1.1 Podoblast Bruntálsko

Bruntálsko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Andělská Hora	390	16	Bruntál	
Bílčice	248	24,3	Bruntál	
Bruntál	17 700	30,1	Bruntál	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, okresní soud, nemocnice, zámek, významní zaměstnavatelé (průmysl)
Dětřichov nad Bystřicí	504	20,3	Bruntál	
Dlouhá Stráň	64	2,2	Bruntál	
Dvorce	1 448	24,2	Bruntál	významné zdravotnické zařízení
Horní Benešov	2 457	20	Bruntál	střední školy
Horní Životice	331	11,4	Bruntál	
Karlova Studánka	230	1,5	Bruntál	lázně
Karlovice	1 112	21	Bruntál	
Křišťanovice	278	44	Bruntál	
Leskovec nad Mor.	492	15	Bruntál	
Lomnice	544	27	Bruntál	
Ludvíkov	336	22	Bruntál	
Mezina	256	11,3	Bruntál	
Milotice nad Opavou	406	19,2	Bruntál	
Moravskosl. Kočov	487	14	Bruntál	
Nová Pláň	44	1,7	Bruntál	
Nové Heřminovy	281	11	Bruntál	
Oborná	316	5,3	Bruntál	
Razová	508	31,8	Bruntál	
Roudno	204	22	Bruntál	
Rudná pod Pradědem	382	22	Bruntál	
Staré Heřminovy	240	24,2	Bruntál	
Staré Město	767	42,4	Bruntál	
Světlá Hora	1 505	42	Bruntál	
Svobodné Heřmanice	530	37,2	Bruntál	
Široká Niva	585	37	Bruntál	
Václavov u Bruntálu	490	25	Bruntál	

Valšov	261	9	Bruntál	
Vrbno pod Prad.	5 910	68	Bruntál	střední školy, významný zaměstnavatel (průmysl)
Celkem	39 306	702,5		

Tabulka 3.1 – Charakteristika podoblasti Bruntálsko (zdroj: Krajský úřad)

	3.1.1-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Bruntálsko (tratě 310/311 + autobusové linky).
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Bruntálsko, podoblast Bruntálsko.
Popis problému	Páteřní linky podoblasti – železniční tratě 310 (Opava – Olomouc) a 311 (Milotice n.Opavou – Vrbno p.Pradědem) zajišťují velmi špatné spojení mezi dvěma nejvýznamnějšími městy regionu. Do Bruntálu je třeba cestovat s přestupem v Miloticích n.Opavou a Vrbno pod Pradědem je charakterizováno dlouhou pěší docházkou z nádraží do centra města a zejména dalších okrajových částí (severozápad, severovýchod).
Závažnost problému	Extrémní.
Důsledky problému	Přestože je železniční trať mezi Miloticemi a Vrbnem ve velmi dobrém technickém stavu, tak železniční spojení mezi Bruntálem a Vrbnem není dostatečně využíváno. Moravskoslezský kraj navíc dotuje i souběžnou autobusovou linku.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteřních železničních linek (tratí 310 a 311). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol.

	<ul style="list-style-type: none"> - Stanovení rozsahu dopravy, přestupních uzlů a návazností. - Zavedení osobní dopravy na trati 311 po vlečce k (nebo do) bývalého dřevokombinátu ve Vrbně p. Pradědem. - Vybudování železniční zastávky Vrbno - město. - Vybudování přestupního uzlu v centru Vrbna pod Pradědem pro přestup z železniční na autobusovou dopravu. - Posoudit možnost prodloužení některých vlaků z Vrbna pod Pradědem po trati SŽDC, s.o., do Bruntálu v pracovní dny.
Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké.</p> <p>V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p> <p>Součinnost s návrhy na projekty výstavby lehké kolejové dopravy do Karlovy Studánky.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, železniční dopravce Viamont, a.s., autobusoví dopravci.



3.1.1-2 Zavedení lehké kolejové dopravy v relaci Vrbno p.Pradědem – Karlova Studánka.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Bruntálsko, podoblast Bruntálsko.
Popis problému	<p>Veškeré dopravní vazby v relaci Vrbno pod Pradědem (resp. Bruntál) – Karlova Studánka jsou v současné době prováděny pouze silniční dopravou (autobusy). Orientace jen na autobusovou dopravu se v uvedeném případě ukazuje zejména z hlediska životního prostředí jako neperspektivní. Tato fakta potvrdil i provedený průzkum preferencí občanů (viz analytická část studie).</p> <p>Turisticky atraktivní region si zaslouží kvalitní dopravní službu ve formě kolejové dopravy. Současná železniční síť je ukončena již v žst. Vrbno p.Pradědem, přestože je do stanice zaústěna nevyužívaná vlečka s potenciálem dalšího rozvoje pro osobní dopravu.</p>
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Zvyšující se požadavky na dopravu v aglomeraci vyvolávají růst individuální automobilové dopravy, řešení pouze autobusy je z pohledu četnosti, kapacity i ekologie nedostatečné. Zvýšená hybnost vyvolává negativní účinky – kongesce, nehodovost, prašnost, hluk (vliv na životní prostředí).

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Zavedení lehké kolejové dopravy na rameni Bruntál – Milotice nad Opavou – Vrbno p.Pradědem – Karlova Studánka.</p> <ol style="list-style-type: none"> 0. Etapa – Zapracování tras lehké kolejové dopravy do příslušných územních plánů (kraj, obce). 1. Etapa – prodloužení pravidelné osobní dopravy do severní části města Vrbno p.Pradědem při využití současné železniční vlečky Dřevařských závodů. Použití stávajících (běžných) kolejových vozidel.

	<p>2. Etapa – vybudování nové trati ve směru Karlova Studánka. Použití nových vozidel lehké kolejové dopravy.</p> <p>3. Etapa – uvážit prodloužení do Malé Morávky.</p>
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady nutno stanovit v projektu.
Přínosy	Zvýšení atraktivity a dostupnosti východní částí Jeseníků z ostatních částí Moravskoslezského kraje. Zlepšení dopravní obslužnosti, bezpřestupové spojení mezi významnými lokálními centry. Výhodnost v rámci dopravní a přepravní integrace (ODIS). Dostupnost taktové přepravy přináší zlepšení životního prostředí i kvality života občanů. Podstatné zvýšení konkurenceschopnosti hromadné kolejové dopravy vůči individuální dopravě.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, EIA.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, konkrétní dotčená města a obce, SŽDC, s.o., dopravci ČD, a.s., DPO, a.s., AWT, a.s., SFDI, KODIS, s.r.o.



3.1.1-3 Posouzení využití potenciálu železniční trati 312 Bruntál – Malá Morávka.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Oblast Bruntálsko, podoblast Bruntálsko.
Popis problému	Na železniční trati z Bruntálu do Malé Morávky byl z důvodu špatných provozně-ekonomických ukazatelů provozu (vysoké náklady na provoz, nízké využití) zastaven provoz.
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Není stanovena koncepce vztahu kraje k této trati. Je podporován zdejší turistický ruch, ale zároveň je znemožněna přeprava turistů do atraktivních lokalit vlakem.

	Není rozhodnuto, zda by trať mohla být provozována jako turistická atrakce se sezónním provozem (ale mimo závazek veřejné služby MSK).
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	Posouzení možnosti využití železniční trati pro konání pravidelné dopravy historickým motorovým vozem (o víkendech v letní sezóně). Využití pro dopravu návštěvníků Jeseníků (včetně návazné kyvadlové autobusové dopravy Malá Morávka – Hvězda – Ovčárna).
Náklady, požadavky	Nízké. Požadavek na komplexního posouzení problematiky provozu trati (nejen ekonomických charakteristik provozu, ale ve vztahu ke specifickým regionu a možnostem rozvoje cestovního ruchu). Možnost příspěvku kraje na případný provoz turistické dopravy.
Přínosy	Podpora nostalgických vlaků (turistické dopravy) slibuje možnost výrazných přínosů nepřímé přidané hodnoty. Očekává se možnost dalšího zviditelnění regionu jako celku a podpora atraktivní oblasti kraje jako turistického cíle.
Přínosy se projeví	Přidaná hodnota potenciálu z pohledu cestovního ruchu bude narůstat postupně (v závislosti na aplikaci marketingových opatření apod.). Předpoklad do 5 let od znovuoživení dopravy.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., ČD, a.s., Slezské zemské dráhy, o.p.s., KODIS, s.r.o., dotčené obce regionu.

3.1.2 Podoblast Rýmařovsko

Rýmařovsko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Břidličná	3 777	25,8	Rýmařov	významný zaměstnavatel (průmysl)
Dolní Moravice	360	22,2	Rýmařov	
Horní Město	1 024	31	Rýmařov	
Jiříkov	308	35	Rýmařov	
Malá Morávka	753	61,5	Rýmařov	rekreační oblast
Malá Štáhle	148	2,8	Rýmařov	
Rýmařov	9 060	60	Rýmařov	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy
Ryžoviště	673	18	Rýmařov	
Stará Ves	530	44	Rýmařov	
Tvrdkov	232	19,8	Rýmařov	
Velká Štáhle	351	9	Rýmařov	
Celkem	17 216	329,2		

Tabulka 3.2 – Charakteristika podoblasti Rýmařovsko (zdroj: Krajský úřad)



3.1.2-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Rýmařovsko (tratě 310/311 + autobusové linky).

1. Aktuální stav

Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Bruntálsko, podoblast Rýmařovsko.
Popis problému	<p>Pátevní linky podoblasti – železniční tratě 310 (Opava – Olomouc) a 311 (Valšov – Rýmařov) zajišťují přímé spojení mezi dvěma nejvýznamnějšími městy regionu.</p> <p>Železniční stanice Rýmařov se nachází na okraji města, přičemž v dlouhé docházkové vzdálenosti, navíc s velkým výškovým rozdílem, je centrum města i autobusové stanoviště.</p>
Závažnost problému	Extrémní.
Důsledky problému	Železniční spojení mezi Bruntálem a Rýmařovem není dostatečně využíváno. Železniční doprava je neatraktivní a nemá vazbu

	s autobusovou dopravou.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	<p>Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutnou vstupní podmínkou je posouzení efektivity současných páteřních železničních linek (tratí 310 a zejména 311), případně trasování náhradní páteřní linky ve formě autobusové dopravy. Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Stanovení rozsahu dopravy, přestupních uzlů a návazností. <p>Posouzením další budoucnosti trati 311 a možnostmi zachování provozu, resp. vznikem náhradní linky autobusové dopravy se zabývá samostatný projekt. V případě rozhodnutí zachování provozu se doporučuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Výstavba přestupního uzlu na konci kolejí železniční stanice Rýmařov pro přestup z železniční do autobusové dopravy. - Úprava organizace autobusové dopravy tak, aby linky z okolních obcí dojížděly k železniční stanici a od každého vlaku existovalo návazné spojení autobusem k náměstí a do dalších místních částí Rýmařova. - Uvážit zvýšení cestovní rychlosti zrušením zastávek Břidličná lesy a Břidličná.
Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké.</p> <p>V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Posouzení provozu tratě Valšov – Rýmařov (navrženo jako samostatný projekt). Na základě jeho závěrů přijmout odpovídající opatření.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít

	<p>k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.1.2-2 Posouzení provozu trati 311 Valšov – Rýmařov a možnosti náhrady vlaků autobusy.


1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Oblast Bruntálsko, podoblast Bruntálsko.
Popis problému	<p>Regionální dráha z Valšova do Rýmařova je v současné době charakterizována špatnými provozně-ekonomickými ukazateli provozu (vysoké náklady na provoz a současné nízké využití spojů ze strany cestujících).</p> <p>I přes racionalizační opatření provedená v posledních letech se sledované ukazatele nelepší, počet cestujících stagnuje, nebo mírně klesá.</p>
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Není zřejmé, který z důvodů je zásadní pro nízké využití vlaků. Doposud nebylo provedeno detailní posouzení trati a jejich silných a slabých stránek (určení, zda je důvodem nevyužívání nedostatečná dopravní nabídka, kvalita služeb veřejné železniční dopravy, paralelní vedení autobusových linek, poloha zastávek apod.).

2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>Je nutné posoudit, zda má tato trať nadále perspektivu v zajištění základní dopravní obslužnosti území a hledat možné cesty k jejímu vyššímu využití ze strany pravidelné přepravy místních obyvatel.</p> <p>Posoudit možnost zavedení opatření pro ekonomické úspory provozu z pohledu dopravce při zajištění provozování drážní dopravy.</p> <p>Posoudit možnost zavedení pouze víkendového (turistického) provozu nebo efektivitu možnosti náhrady všech dosavadních železničních spojů autobusy.</p>
Náklady, požadavky	Nízké. Požadavek na komplexního posouzení problematiky provozu trati (nejen ekonomických charakteristik provozu, ale ve vztahu ke specifickým regionu a možnostem rozvoje cestovního ruchu).
Přínosy	V případě zastavení pravidelné dopravy ekonomické úspory. V případě uplatnění racionalizačních opatření dojde ke zlevnění provozu. V případě nalezení vhodných opatření ke zvýšení potenciálu trati dojde k nárůstu přepravy osob a nižší ztrátovosti provozu.
Přínosy se projeví	Ekonomické úspory v případě zastavení dopravy a nahrazení vlaků autobusy se projeví okamžitě. V případě uplatnění racionalizačních opatření klesnou ekonomické požadavky také okamžitě. V případě stimulu k růstu přepravních výkonů bude efekt poklesu ekonomických nákladů provozu postupný.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., ČD, a.s., KODIS, s.r.o., dotčené obce regionu.

3.1.3 Podoblast Krnovsko

Krnovsko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Bohušov	482	20,6	Krnov	
Brantice	1 251	26	Krnov	
Býkov-Láryšov	146	9	Krnov	
Čaková	314	11	Krnov	
Dívčí Hrad	290	11,9	Krnov	
Heřmanovice	390	42,8	Krnov	
Hlinka	241	8,7	Krnov	
Holčovice	721	40	Krnov	
Hošťálkovo	642	27	Krnov	
Janov	343	11	Krnov	
Jindřichov	1 486	34	Krnov	
Krasov	334	25,7	Krnov	
Krnov	25 305	44	Krnov	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, okresní soud, významné zdravotnické zařízení, významní zaměstnavatelé (průmysl)
Lichnov	1 070	27	Krnov	
Liptaň	467	20,2	Krnov	
Město Albrechtice	3 625	65	Krnov	střední školy, významné zdravotnické zařízení
Osoblaha	1 160	18	Krnov	
Petrovice	135	11	Krnov	
Rusín	160	14,2	Krnov	
Slezské Pavlovice	198	23,1	Krnov	
Slezské Rudoltice	642	13	Krnov	
Třemešná	953	20	Krnov	
Úvalno	939	14,7	Krnov	
Vysoká	303	17	Krnov	
Zátor	1 200	19	Krnov	
Celkem	42 797	574,5		

Tabulka 3.3 – Charakteristika podoblasti Krnovsko (zdroj: Krajský úřad)

	3.1.3-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Krnovsko I. (trať 292 + autobusové linky).	
1. Aktuální stav		
Systém dopravy	IDS ODIS.	
Region	Oblast Bruntálsko, podoblast Krnovsko.	
Popis problému	Pátevní železniční linka oblasti – trať 292, nemá plně využít potenciál. V relaci Krnov – Jindřichov ve Slezsku existuje celá řada souběžných dotovaných autobusových linek.	
Závažnost problému	Vysoká.	
Důsledky problému	Železniční spojení mezi Krnovem a obcemi v severní části podoblasti (včetně Města Albrechtic) není dostatečně využíváno. Železniční doprava je neatraktivní a nemá vazbu na autobusovou dopravu.	
2. Navrhovaný směr řešení		
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.	
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Zlepšení infrastruktury tratě 292, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti. - Výstavba přestupního uzlu u železniční stanice Krnov pro přestup z železniční do autobusové dopravy. - Výstavba přestupního uzlu u železniční stanice Město Albrechtice pro přestup z železniční do autobusové dopravy. - Úprava organizace autobusové dopravy tak, aby linky z okolních obcí dojížděly k železniční stanici Město Albrechtice. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. 	

Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké.</p> <p>V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdnicích dob na dráze Krnov – Jindřichov.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.1.3-2 Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdnicích dob na trati 292 v úseku Krnov – Jindřichov ve Slezsku.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Bruntálsko, podoblast Krnovsko.
Popis problému	Úroveň výše traťových rychlostí na celostátní trati hluboce zaostává za úrovní rychlostních limitů v silniční dopravě (včetně obcí). Příčinou je nejen směrové uspořádání a špatný technický stav svršku, ale i trvalá omezení rychlosti na značném množství přejezdů. Stav tratí je v současné době takový, že přestože máme moderní vozidla schopné dosáhnout vyšších rychlostí, dosahujeme rychlostí obdobných jako v

	době parní trakce.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není dodržen požadavek na rychlost přepravy (viz průzkum), železnice se stává nekonkurenceschopnou, dochází k odlivu cestujících. Kvůli nemožnosti zkrácení jízdních dob v řádu jednotlivých minut není na frekvenčně oprávněných spojích není možno zavést pravidelný takt dopravy a smysluplné přípojové vazby (obraty). Tím dochází k nepřipojům v přestupním uzlu Krnov a prodlužování dob, čekání na přestup a celkové doby přepravy.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Uvedení tratí do normového stavu, odstranění trvalých omezení traťové rychlosti, rekonstrukce (obnova svršku), popř. úpravy směrového uspořádání trati s cílem zásadního zvýšení traťové rychlosti.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady relativně nízké, nutno stanovit v projektu. Předpoklad příspěvku SFDI, možnost příspěví Moravskoslezského kraje (např. na pořízení projektové dokumentace); u přejezdů příspěvek správce silniční komunikace. Možnost vazby na další navrhovaná opatření (vznik přestupních terminálů v Krnově, Městě Albrechticích a Jindřichově ve Slezsku).
Přínosy	Zvýšení rychlosti přepravy a standardu kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zlepšení bezpečnosti na přejezdech, zlepšením vlivu na životní prostředí – snížením hluchnosti – dojde i k zlepšení kvality života pro občany.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dotčená města a obce, SŽDC, s.o., SFDI, správce silniční komunikace.



3.1.3-3 Nová železniční zastávka Krnov-Horky na trati 292.


1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Bruntálsko, podoblast Krnovsko.
Popis problému	<p>Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>Oblast Krnov-Horky je obytnou čtvrtí. Funkci spádového nádraží v současné době zajišťuje žst. Krnov, které není v docházkové vzdálenosti pěší dopravy. Pro cestu na nádraží je nutno využít MHD, což znamená nárůst doby přepravy a komplikaci cestování. To odrazuje část potenciálních cestujících od přepravy po železnici.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Krnov-Horky.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje.</p> <p>Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).</p>
Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti,

	zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Krnov, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.

	3.1.3-4 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Krnovsko II. (trať 298 + autobusové linky).
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Bruntálsko, podoblast Krnovsko.
Popis problému	Úzkorozchodná železniční trať Třemešná ve Slezsku – Osoblaha má komparativní nevýhodu v delší trase, avšak s ohledem na turistický potenciál a slabou dopravní obslužnost regionu je žádoucí zachovat provoz této železniční trati.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní a nemá vazbu s autobusovou dopravou.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Nutnou vstupní podmínkou je posouzení efektivity současné železniční linky (trať 298), případně trasování náhradní páteřní linky ve formě autobusové dopravy. Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. Posouzením další budoucnosti trati 298 a možnostmi zachování


	<p>provozu, resp. vznikem náhradní linky autobusové dopravy se zabývá samostatný projekt. V případě rozhodnutí zachování provozu se doporučuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Výstavba přestupního uzlu u železniční stanice Osoblaha pro přestup z železniční do autobusové dopravy. - Úprava organizace autobusové dopravy tak, aby linky z okolních obcí dojížděly k železniční stanici Osoblaha, případně k dalším, a plnily funkci návazné dopravy. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol.
Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Posouzení provozu tratě 298 (navrženo jako samostatný projekt). Na základě jeho závěrů přijmout odpovídající opatření.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.1.3-5 Posouzení využití potenciálu technické památky – trati 298 Třemešná – Osoblaha.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Oblast Bruntálsko, podoblast Krnovsko.
Popis problému	<p>Úzkorozchodná regionální dráha z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy je v současné době charakterizována špatnými provozně-ekonomickými ukazateli provozu (vysoké náklady na provoz, nízké využití) a problematicky zvládatelným provozem (atypický rozchod, zastaralý lokomotivní a vozový park).</p> <p>Na druhé straně je jedinečnou památkou svého druhu v kraji a jednou z mála v republice. V posledních letech nabývá lokalita Osoblážska včetně železnice intenzivního rozvoje cestovního ruchu. k tomu přispívají jízdy zvláštních vlaků.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není stanovena koncepce vztahu kraje k této technické památce. Je podporován zdejší turistický ruch, ale zároveň je pravidelný provoz postupně redukován. Není rozhodnuto, zda bude trať provozována nadále jako základní součást systému dopravní obsluhy území, bude provozována pouze jako turistická atrakce se sezónním provozem, nebo nadále jako kombinace obou uvedených.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>Je nutné posoudit, zda má tato trať nadále perspektivu v zajištění základní dopravní obslužnosti území a hledat možné cesty k jejímu vyššímu využití ze strany pravidelné přepravy místních obyvatel. Dále je třeba posoudit efektivitu možnosti náhrady dosavadních železničních spojů autobusy.</p> <p>Cílem by mělo být stanovení doporučení, zda by měl být na trati zachován pouze muzejní provoz, a to třeba za cenu převedení tratě (včetně provozu) do vlastnictví soukromého subjektu.</p>

	Vzhledem k současným aktivitám ve vztahu k jízdám zvláštních vlaků je nutné posoudit efektivitu možného prodloužení tratě do Polska, které plánují Slezské zemské dráhy. Tento krok by mohl mít pozitivní důsledek na možném zvýšení přeshraničního turistického ruchu.
Náklady, požadavky	Nízké. Požadavek na komplexního posouzení problematiky provozu trati (nejen ekonomických charakteristik provozu, ale ve vztahu ke specifickým regionu a možnostem rozvoje cestovního ruchu). Možnost příspěvku kraje.
Přínosy	V případě zastavení pravidelné dopravy ekonomické úspory. V případě uplatnění racionalizačních opatření dojde ke zlevnění provozu. V případě nalezení vhodných opatření ke zvýšení potenciálu trati dojde k nárůstu přepravy osob a nižší ztrátovosti provozu. Podpora nostalgických vlaků (turistické dopravy) slibuje možnost výrazných přínosů nepřímé přidané hodnoty. Očekává se možnost dalšího zviditelnění regionu jako celku a podpora atraktivní oblasti kraje jako turistického cíle.
Přínosy se projeví	Ekonomické úspory v případě zastavení dopravy a nahrazení vlaků autobusy se projeví okamžitě. V případě uplatnění racionalizačních opatření klesnou ekonomické požadavky také okamžitě. V případě stimulu k růstu přepravních výkonů bude efekt poklesu ekonomických nákladů provozu postupný. Přidaná hodnota potenciálu z pohledu cestovního ruchu bude narůstat postupně (v závislosti na aplikaci marketingových opatření apod.). V případě prodloužení tratě do Polska bude hodnota potenciálu cestovního ruchu znásobena.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., ČD, a.s., Slezské zemské dráhy, o.p.s., KODIS, s.r.o., dotčené obce regionu.

 3.1.3-6 Zlepšení dopavní obslužnosti v podoblasti Krnovsko III. (trať 310 + autobusové linky)	
1. Aktuální stav	
Systém dopavy	IDS ODIS.
Region	Oblast Bruntálsko, podoblast Krnovsko.
Popis problému	Pátevní železniční linka oblasti – trať 310, nemá plně využít potenciál.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční spojení mezi Krnovem a obcemi v jižní části podoblasti – směrem na Bruntál. Železniční doprava je neatraktivní.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Zlepšení infrastruktury tratě 310, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti. - Uvážit případnou výstavbu železniční zastávky Brantice zastávka. - Při optimalizaci linek autobusové dopavy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopavní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol.
Náklady, požadavky	V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké.
Přínosy	Zlepšení požadovaných parametrů dopavy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.

Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.
-----------------------	--

3.2 Základní oblast Opavsko a její charakteristika


3.2.1 Podoblast Opavsko včetně MHD

Opavsko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Významné cíle cestujících
Branka u Opavy	1 083	6,0	Opava	
Bratříkovice	175	3,0	Opava	
Brumovice	1 456	25,0	Opava	
Budišovice	561	7,0	Opava	
Dolní Životice	1 136	11,0	Opava	
Háj ve Slezsku	3 325	13,0	Opava	
Hlavnice	620	11,0	Opava	
Hlubočec	555	9,0	Opava	
Hněvošice	1 025	6,0	Opava	
Holasovice	1 361	16,0	Opava	
Hrabyně	1 216	10,0	Opava	významné zdravotnické zařízení
Hradec n.Moravicí	5 167	43,0	Opava	zámek, významný zaměstnavatel (průmysl)
Chlebičov	1 080	3,0	Opava	
Chvalíkovice	686	4,0	Opava	
Jakartovice	1 046	50,0	Opava	
Jezdkovice	230	3,6	Opava	
Kyjovice	828	6,9	Opava	
Lhotka u Litultovic	200	5,0	Opava	
Litultovice	768	10,0	Opava	
Mikolajice	252	7,0	Opava	
Mladecko	165	2,0	Opava	
Mokré Lazce	1 096	10,0	Opava	
Neplachovice	907	5,0	Opava	
Nové Sedlice	487	1,0	Opava	
Oldřišov	1 300	15,0	Opava	
Opava	61 145	90,6	Opava	úřad obce s rozšířenou působností, vysoká škola, střední školy, okresní soud, nemocnice
Otice	1 322	7,2	Opava	
Pustá Polom	1 439	16,0	Opava	
Raduň	965	8,0	Opava	zámek
Skřípov	995	20,0	Opava	
Slavkov	1 785	11,0	Opava	
Služovice	815	5,0	Opava	
Sosnová	422	13,0	Opava	

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

Stěbořice	1 349	17,0	Opava	
Štáblovice	616	13,1	Opava	
Štítina	1 176	3,0	Opava	
Těškovice	835	9,2	Opava	
Uhlířov	365	3,0	Opava	
Velké Heraltice	1 650	39,3	Opava	střední školy
Velké Hoštice	1 748	10,0	Opava	
Vršovice	468	8,0	Opava	
Celkem	103 820	555,9		

Tabulka 3.4 – Charakteristika podoblasti Opavsko (zdroj: Krajský úřad)

	3.2.1-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Opavsko I. (trať 315 + autobusové linky)
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Opavsko, podoblast Opavsko.
Popis problému	Souběžně s páteří železniční tratí 315 Opava – Hradec nad Moravicí je vedeno několik dotovaných autobusových linek.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči souběžné autobusové dopravě
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteří železniční linky (trať 315). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti.

	<ul style="list-style-type: none"> - Případné znovuvybudování železniční zastávky Hradec nad Moravicí zastávka. - Vybudování přestupního uzlu u stanice Hradec n.Moravicí.
Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké.</p> <p>V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na dráze Opava – Hradec nad Moravicí.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.2.1-2 Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 315 Opava – Hradec n.Moravicí.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Opavsko, podoblast Opavsko.
Popis problému	Úroveň výše traťových rychlostí na regionální trati zaostává za úrovní rychlostních limitů v silniční dopravě (včetně obcí). Příčinou je nejen směrové uspořádání a špatný technický stav svršku, ale i trvalá

	omezení rychlosti na značném množství přejezdů. Stav tratí je v současné době takový, že přestože máme moderní vozidla schopné dosáhnout vyšších rychlostí, dosahujeme rychlostí obdobných jako v době parní trakce.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není dodržen požadavek na rychlost přepravy (viz průzkum), železnice se stává nekonkurenceschopnou, dochází k odlivu cestujících. Kvůli nemožnosti zkrácení jízdních dob není na frekvenčně oprávněných spojích není možno zavést zvýšení frekvence spojů v období dopravních špiček. Tím dochází k nepřipojům v přestupním uzlu Opava východ a prodlužování dob, čekání na přestup a celkové doby přepravy.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Uvedení tratí do normového stavu, prověření možností zvýšení traťové rychlosti na 80-90 km/h. Zabezpečení vytipovaných přejezdů, realizace opatření pro zlepšení rozhledových poměrů, umožňující zvýšení rychlosti, resp. zrušení přejezdu. Redukce, resp. lepší zabezpečení vytipovaných přejezdů.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady relativně nízké, nutno stanovit v projektu. Předpoklad příspěvku SFDI, možnost příspěví Moravskoslezského kraje (např. na pořízení projektové dokumentace); u přejezdů příspěvek správce silniční komunikace. Možnost vazby na další navrhovaná opatření (vznik přestupního uzlu v Hradci nad Moravicí).
Přínosy	Zvýšení rychlosti přepravy a standardu kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zlepšení bezpečnosti na přejezdech, zlepšením vlivu na životní prostředí – snížením hluchnosti – dojde i k zlepšení kvality života pro občany. Zvýšení traťové rychlosti umožní zavedení až 30 minutového intervalu ve špičkách pracovních dní.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.

3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dotčená města a obce, SŽDC, s.o., SFDI, správce silniční komunikace.

 3.2.1-3 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Opavsko II. (trať 314 + autobusové linky)	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Opavsko, podoblast Opavsko.
Popis problému	Zrušením úseku páteřní železniční linky Opava – Jakartovice v úseku Svobodné Heřmanice – Horní Benešov se výrazně snížilo využití této železniční trati.
Závažnost problému	Extrémní.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči souběžné autobusové dopravě
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	<p>Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutnou vstupní podmínkou je posouzení efektivity současné železniční linky (trať 314), případně trasování náhradní páteřní linky ve formě autobusové dopravy. Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Stanovení rozsahu dopravy, přestupních uzlů a návazností.

	<p>Posouzením další budoucnosti trati 314 a možnostmi zachování provozu, resp. vznikem náhradní linky autobusové dopravy se zabývá samostatný projekt. V případě rozhodnutí zachování provozu se doporučuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zlepšení infrastruktury tratě 314, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti. - Případné vybudování železniční zastávky Dolní Životice zastávka. - Provéřit možnost obnovy traťového úseku Svobodné Heřmanice – Horní Benešov (ve výhledu) a případná ochrana koridoru v územních plánech kraje a obcí.
Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Posouzení provozu tratě 314 (navrženo jako samostatný projekt). Na základě jeho závěrů přijmout odpovídající opatření.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.2.1-4 Posouzení provozu trati 314 Opava – Jakartovice a možnost náhrady vlaků autobusy.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Oblast Opavsko, podoblast Opavsko.
Popis problému	<p>Regionální dráha z Opavy do Jakartovic je v současné době charakterizována špatnými provozně-ekonomickými ukazateli provozu (vysoké náklady na provoz a současné nízké využití spojů ze strany cestujících).</p> <p>I přes racionalizační opatření provedená v posledních letech se sledované ukazatele nelepší, počet cestujících stagnuje, nebo mírně klesá.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není zřejmé, který z důvodů je zásadní pro nízké využití vlaků. Doposud nebylo provedeno detailní posouzení trati a jejich silných a slabých stránek (určení, zda je důvodem nevyužívání nedostatečná dopravní nabídka, kvalita služeb veřejné železniční dopravy, paralelní vedení autobusových linek, poloha zastávek apod.).
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>Je nutné posoudit, zda má tato trať nadále perspektivu v zajištění základní dopravní obslužnosti území a hledat možné cesty k jejímu vyššímu využití ze strany pravidelné přepravy místních obyvatel.</p> <p>Posoudit možnost zavedení opatření pro ekonomické úspory provozu z pohledu dopravce při zajištění provozování drážní dopravy.</p> <p>Posoudit možnost zavedení pouze víkendového (turistického) provozu nebo efektivitu možnosti náhrady všech dosavadních železničních spojů autobusy.</p>
Náklady, požadavky	Nízké. Požadavek na komplexního posouzení problematiky provozu trati (nejen ekonomických charakteristik provozu, ale ve vztahu ke

	specifikům regionu a možnostem rozvoje cestovního ruchu).
Přínosy	V případě zastavení pravidelné dopravy ekonomické úspory. V případě uplatnění racionalizačních opatření dojde ke zlevnění provozu. V případě nalezení vhodných opatření ke zvýšení potenciálu trati dojde k nárůstu přepravy osob a nižší ztrátovosti provozu.
Přínosy se projeví	Ekonomické úspory v případě zastavení dopravy a nahrazení vlaků autobusy se projeví okamžitě. V případě uplatnění racionalizačních opatření klesnou ekonomické požadavky také okamžitě. V případě stimulu k růstu přepravních výkonů bude efekt poklesu ekonomických nákladů provozu postupný.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., ČD, a.s., KODIS, s.r.o., dotčené obce regionu.



3.2.1-5 Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 314 Opava – Jakartovice.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Opavsko, podoblast Opavsko.
Popis problému	Úroveň výše traťových rychlostí na regionální trati hluboce zaostává za úrovní rychlostních limitů v silniční dopravě (včetně obcí). Příčinou je nejen směrové uspořádání a špatný technický stav svršku, ale i trvalá omezení rychlosti na značném množství přejezdů. Stav tratí je v současné době takový, že přestože máme moderní vozidla schopné dosáhnout vyšších rychlostí, dosahujeme rychlostí obdobných jako v době parní trakce.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není dodržen požadavek na rychlost přepravy (viz průzkum), železnice se stává nekonkurenceschopnou, dochází k odlivu

	<p>cestujících.</p> <p>Kvůli nemožnosti zkrácení jízdních dob v řádu jednotlivých minut není na frekvenčně oprávněných spojích není možno zavést pravidelný takt dopravy a smysluplné přípojové vazby (obraty). Tím dochází k nepřipojům v přestupním uzlu Opava východ a prodlužování dob, čekání na přestup a celkové doby přepravy.</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Uvedení tratí do normového stavu, prověření možností zvýšení traťové rychlosti.</p> <p>Zabezpečení vytipovaných přejezdů, realizace opatření pro zlepšení rozhledových poměrů, umožňující zvýšení rychlosti, resp. zrušení přejezdu. Redukce, resp. lepší zabezpečení vytipovaných přejezdů s trvalým omezením rychlosti (10-30 km/h).</p>
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady relativně nízké, nutno stanovit v projektu. Předpoklad příspěvku SFDI, možnost příspěví Moravskoslezského kraje (např. na pořízení projektové dokumentace); u přejezdů příspěvek správce silniční komunikace.</p> <p>Možnost vazby na další navrhovaná opatření (vznik přestupního uzlu v Jakartovicích).</p>
Přínosy	Zvýšení rychlosti přepravy a standardu kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zlepšení bezpečnosti na přejezdech, zlepšením vlivu na životní prostředí – snížením hluchnosti – dojde i k zlepšení kvality života pro občany.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dotčená města a obce, SŽDC, s.o., SFDI, správce silniční komunikace.



3.2.1-6 Nová železniční zastávka Opava-Jaktař na trati 310.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Opavsko, podoblast Opavsko.
Popis problému	<p>Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>Oblast Opavy-Jaktaře je obytnou čtvrtí. Funkci spádového nádraží v současné době zajišťuje žst. Opava západ, které není v docházkové vzdálenosti pěší dopravy. Pro cestu na nádraží je nutno využít MHD – trolejbusových linek, což znamená nárůst doby přepravy a komplikaci cestování. To odrazuje část potenciálních cestujících od přepravy po železnici.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Opava-Jaktař.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje.</p> <p>Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).</p>

Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Opava, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.



3.2.1-7 Nová železniční zastávka Smolkov na trati 321.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Opavsko, podoblast Opavsko.
Popis problému	<p>Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>Železniční stanice Háj ve Slezsku na trati 321 je vzdáleno od místní části Smolkov. To odrazuje část potenciálních cestujících od přepravy po železnici, neboť je třeba využívat autobusovou dopravu a přestupovat, což prodlužuje dobu cestování.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života.


2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Smolkov.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje.</p> <p>Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).</p>
Přínosy	<p>Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí. Možnost terminálu s přestupem vlak-bus-MHD, Park & Ride, Bike & Ride.</p> <p>Možnost zrušení souběžné dotované autobusové dopravy v Háji ve Slezsku (možno využít k posílení ostatní autobusové dopravy).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dotčená města, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.

3.2.2 Podoblast Vítkovsko

Vítkovsko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Březová	1 320	38	Vítkov	
Budišov nad Bud.	3 182	94	Vítkov	
Čermná ve Slezsku	355	12,3	Vítkov	
Kružberk	276	8	Vítkov	
Melč	649	14	Vítkov	
Moravice	278	11,1	Vítkov	
Nové Lublice	234	6,8	Vítkov	
Radkov	516	15,3	Vítkov	
Staré Těchanovice	148	7,4	Vítkov	
Svatoňovice	313	16,4	Vítkov	
Větrkovice	759	17	Vítkov	

Vítkov	6 200	55	Vítkov	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, nemocnice
Celkem	14 230	295,5		

Tabulka 3.5 – Charakteristika podoblasti Vítkovsko (zdroj: Krajský úřad)

	3.2.2-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Vítkovsko (trať 276 + autobusové linky).
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Opavsko, podoblast Vítkovsko.
Popis problému	Souběžně s železniční tratí jsou vedeny dotované autobusové linky a autobusová doprava nemá žádnou vazbu na železniční dopravu.
Závažnost problému	Extrémní.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči souběžné autobusové dopravě.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	<p>Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteřní železniční linky (trať 276). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Úprava organizace autobusové dopravy tak, aby linky z okolních obcí dojížděly k železničním stanicím Vítkov a Budišov n. B. a navazovaly na železniční dopravu. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti (jde zejména o úpravu železničních přejezdů a instalaci samovratných výhybek v železniční stanici Vítkov).

	<ul style="list-style-type: none"> - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Vítkov. - Vybudování železniční zastávky Budišov nad Budišovkou město. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Budišov nad Budišovkou.
Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké.</p> <p>V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na dráze Suchdol – Budišov n.Budišovkou a projekty na výstavbu nových zastávek.</p> <p>Vazba na navrhovaný projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.2.2-2 Nová železniční zastávka Budišov nad Budišovkou východ na trati 276.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Opavsko, podoblast Vítkovsko.
Popis problému	<p>Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>Východní část města Budišov nad Budišovkou se nenachází v dosahu železniční dopravy. Přestože jí prochází železniční trať Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou, funkci spádového nádraží v současné době zajišťuje železniční stanice lokalizovaná v západní části města. Ta není v docházkové vzdálenosti pěší dopravy. To odrazuje část potenciálních cestujících od přepravy po železnici.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Budišov nad Budišovkou východ.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje.</p> <p>Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu</p>

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií


	služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).
Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí. Možnost terminálu s přestupem vlak-bus. Dopravní dostupnost selepší pro podstatnou část města, včetně centrální lokality náměstí.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Budišov nad Budišovkou, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.

3.3 Základní oblast Novojičínsko a její charakteristika

3.3.1 Podoblasti Novojičínsko

Novojičínsko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Bartošovice	1 606	24	Nový Jičín	
Bernartice n.Odrou	857	9,5	Nový Jičín	
Hladké Životice	940	15	Nový Jičín	
Hodslavice	1 694	10,8	Nový Jičín	
Hostašovice	700	9,2	Nový Jičín	
Jeseník nad Odrou	1 908	28	Nový Jičín	
Kunín	1 853	17	Nový Jičín	zámek
Mořkov	2 418	10	Nový Jičín	
Nový Jičín	26 464	44	Nový Jičín	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, okresní soud, nemocnice
Rybí	1 071	9	Nový Jičín	
Sedlnice	1 344	13,7	Nový Jičín	
Starý Jičín	2 453	33	Nový Jičín	hrad
Suchdol nad Odrou	2 548	23	Nový Jičín	
Šenov u N.Jičína	2 064	15	Nový Jičín	střední školy
Životice u N.Jičína	570	9	Nový Jičín	
Celkem	48 490	270,4		

Tabulka 3.6 – Charakteristika podoblasti Novojičínsko (zdroj: Krajský úřad)

	3.3.1-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Novojičínsko (trať 279 + autobusové linky).
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Novojičínsko.
Popis problému	<p>Páteří železniční linka č. 279 – Suchdol – Nový Jičín je charakterizována nepříznivými parametry (zejména traťovou rychlostí a omezeními z důvodu existence zbytných železničních přejezdů).</p> <p>Jako páteří linka zajišťující spojení na severozápadní podoblasti oblasti Nový Jičín nezajišťuje optimální spojení.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči autobusové dopravě a IAD.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	<p>Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteří železniční linky (trať 278). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti - Stanovení rozsahu dopravy, přestupních uzlů a návazností. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Nový Jičín město. - Uvážit možnost úpravy kolejiště ve stanici Suchdol n. Odrou tak, aby mohly být vedeny průběžné osobní vlaky Fulnek – Nový Jičín město.

Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké.</p> <p>V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s projektem na Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na dráze Suchdol n.O. – Nový Jičín.</p> <p>Vazba na navrhovaný projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.3.1-2 Posouzení možností úpravy tělesa trati 326 Hostašovice – Nový Jičín pro jiné účely.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Novojičínsko.
Popis problému	Trať je nesjízdná z důvodu poškození povodní a z důvodu nízkého využití není uvažováno s její obnovou.
Závažnost problému	Nízká.
Důsledky problému	Trať je v procesu návrhu na zrušení. Je třeba posoudit, zda lze objekty a těleso dráhy možno využít pro jiné účely (např. cyklostezka).

2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Vyhodnotit možnosti dalšího využití rušené železnice.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady vyplynou z konkrétního projektu.
Přínosy	V případě rozhodnutí o vzniku cyklostezky zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy v oblasti, zvýšení turistické atraktivity regionu. Zrušení železničních přejezdů (finanční úspora).
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., dotčené obce.



3.3.1-3 Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 278 Suchdol n.O. – Nový Jičín.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Novojičínsko.
Popis problému	Úroveň výše traťových rychlostí na regionální trati hluboce zaostává za úrovní rychlostních limitů v silniční dopravě (včetně obcí). Příčinou je nejen směrové uspořádání a špatný technický stav svršku, ale i trvalá omezení rychlosti na značném množství přejezdů. Stav tratí je v současné době takový, že přestože máme moderní vozidla schopné dosáhnout vyšších rychlostí, dosahujeme rychlostí obdobných jako v době parní trakce.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není dodržen požadavek na rychlost přepravy (viz průzkum), železnice se stává nekonkurenceschopnou, dochází k odlivu

	<p>cestujících.</p> <p>Kvůli nemožnosti zkrácení jízdních dob v řádu jednotlivých minut není na frekvenčně oprávněných spojích není možno zavést pravidelný takt dopravy a smysluplné přípojové vazby (obraty). Tím dochází k nepřipojům v přestupním uzlu Suchdol nad Odrou a prodlužování dob, čekání na přestup a celkové doby přepravy.</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Uvedení tratí do normového stavu, prověření možností zvýšení traťové rychlosti.</p> <p>Zabezpečení vytipovaných přejezdů, realizace opatření pro zlepšení rozhledových poměrů, umožňující zvýšení rychlosti, resp. zrušení přejezdu. Redukce, resp. lepší zabezpečení vytipovaných přejezdů s trvalým omezením rychlosti (20-30 km/h).</p>
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady relativně nízké, nutno stanovit v projektu. Předpoklad příspěvku SFDI, možnost příspěvku Moravskoslezského kraje (např. na pořízení projektové dokumentace); u přejezdů příspěvek správce silniční komunikace.</p> <p>Možnost vazby na další navrhovaná opatření (vznik přestupního uzlu v Novém Jičíně).</p>
Přínosy	Zvýšení rychlosti přepravy a standardu kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zlepšení bezpečnosti na přejezdech, zlepšením vlivu na životní prostředí – snížením hluchnosti – dojde i k zlepšení kvality života pro občany.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dotčená města a obce, SŽDC, s.o., SFDI, správce silniční komunikace.

3.3.2 Podoblast Odersko

Odersko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Fulnek	6 020	68	Odry	zámek, muzeum
Heřmanice u Oder	339	11	Odry	
Heřmánky	170	3	Odry	
Jakubčovice n.Odr.	693	3	Odry	významný zaměstnavatel (těžba)
Luboměř	390	7	Odry	
Mankovice	593	10	Odry	
Odry	7 400	74	Odry	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, nemocnice, významný zaměstnavatel
Spálov	911	19	Odry	
Vražné	850	15	Odry	
Vrchy	238	10,5	Odry	
Celkem	17 604	220,5		

Tabulka 3.7 – Charakteristika podoblasti Odersko (zdroj: Krajský úřad)



3.3.2-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Odersko I. (trať 277 + autobusové linky).

1. Aktuální stav

Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Odersko.
Popis problému	Souběžně s páteří železniční tratí 277 Suchdol – Fulnek jsou vedeny dotované autobusové linky, které zajišťují přímé spojení s Novým Jičínem.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči autobusové dopravě.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: - Nutnou vstupní podmínkou je posouzení efektivity současné


	<p>železniční linky (trati 277), případně trasování náhradní páteřní linky ve formě autobusové dopravy. Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Stanovení rozsahu dopravy, přestupních uzlů a návazností. <p>Posouzením další budoucnosti trati 277 a možnostmi zachování provozu, resp. vznikem náhradní linky autobusové dopravy se zabývá samostatný projekt. V případě rozhodnutí zachování provozu se doporučuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Fulnek. - Úprava kolejíště ve stanici Suchdol n. Odrou tak, aby mohly být vedeny průběžné osobní vlaky Fulnek – Nový Jičín město.
Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Posouzení provozu tratě 277 (navrženo jako samostatný projekt). Na základě jeho závěrů přijmout odpovídající opatření.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.3.2-2 Posouzení provozu trati 277 Suchdol n.Odrou – Fulnek a možnosti náhrady vlaků autobusy.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční doprava – regionální.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Odersko.
Popis problému	<p>Regionální dráha ze Suchdola nad Odrou do Fulneka je v současné době charakterizována špatnými provozně-ekonomickými ukazateli provozu (vysoké náklady na provoz a současné nízké využití spojů ze strany cestujících).</p> <p>I přes racionalizační opatření provedená v posledních letech se sledované ukazatele nelepší, počet cestujících stagnuje, nebo mírně klesá.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není zřejmé, který z důvodů je zásadní pro nízké využití vlaků. Doposud nebylo provedeno detailní posouzení trati a jejich silných a slabých stránek (určení, zda je důvodem nevyužívání nedostatečná dopravní nabídka, kvalita služeb veřejné železniční dopravy, paralelní vedení autobusových linek, poloha zastávek apod.).
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>Je nutné posoudit, zda má tato trať nadále perspektivu v zajištění základní dopravní obslužnosti území a hledat možné cesty k jejímu vyššímu využití ze strany pravidelné přepravy místních obyvatel.</p> <p>Posoudit možnost zavedení opatření pro ekonomické úspory provozu z pohledu dopravce při zajištění provozování drážní dopravy.</p> <p>Posoudit možnost zavedení pouze víkendového (turistického) provozu nebo efektivitu možnosti náhrady všech dosavadních železničních spojů autobusy.</p>
Náklady, požadavky	Nízké. Požadavek na komplexního posouzení problematiky provozu trati (nejen ekonomických charakteristik provozu, ale ve vztahu ke

	specifikům regionu a možnostem rozvoje cestovního ruchu).
Přínosy	V případě zastavení pravidelné dopravy ekonomické úspory. V případě uplatnění racionalizačních opatření dojde ke zlevnění provozu. V případě nalezení vhodných opatření ke zvýšení potenciálu trati dojde k nárůstu přepravy osob a nižší ztrátovosti provozu.
Přínosy se projeví	Ekonomické úspory v případě zastavení dopravy a nahrazení vlaků autobusy se projeví okamžitě. V případě uplatnění racionalizačních opatření klesnou ekonomické požadavky také okamžitě. V případě stimulu k růstu přepravních výkonů bude efekt poklesu ekonomických nákladů provozu postupný.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, SŽDC, s.o., ČD, a.s., KODIS, s.r.o., dotčené obce regionu.

	3.3.2-3 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Odersko II. (trať 276 + autobusové linky)
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Odersko.
Popis problému	Souběžně s páteří železniční tratí Suchdol – Budišov n.Budišovkou jsou vedeny dotované autobusové linky a autobusová doprava nemá žádnou vazbu na železniční dopravu.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči souběžné autobusové dopravě.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.

<p>Konkretizace</p>	<p>Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteřní železniční linky (trať 276). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Úprava organizace autobusové dopravy tak, aby linky z okolních obcí dojížděly k železniční stanici Odry a navazovaly na železniční dopravu. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Odry. - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti (jde zejména o úpravu železničních přejezdů).
<p>Náklady, požadavky</p>	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na dráze Suchdol – Budišov.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
<p>Přínosy</p>	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
<p>Přínosy se projeví</p>	<p>Okamžitě po aplikaci opatření.</p>
<p>3. Problematiku rozpracovat</p>	
<p>Druh dokumentace</p>	<p>Studie, DUR, DSP.</p>
<p>Zúčastněné organizace</p>	<p>Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.</p>



3.3.2-4 Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 276 Suchdol n.Odrou – Budišov n.Bud.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Novojičínsko + podoblast Odersko; oblast Opavsko, podoblast Vítkovsko.
Popis problému	Úroveň výše traťových rychlostí na celostátní trati hluboce zaostává za úrovní rychlostních limitů v silniční dopravě (včetně obcí). Příčinou je nejen směrové uspořádání a špatný technický stav svršku, ale i trvalá omezení rychlosti na značném množství přejezdů. Stav tratí je v současné době takový, že přestože máme moderní vozidla schopné dosáhnout vyšších rychlostí, dosahujeme rychlostí obdobných jako v době parní trakce.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není dodržen požadavek na rychlost přepravy (viz průzkum), železnice se stává nekonkurenceschopnou, dochází k odlivu cestujících. Kvůli nemožnosti zkrácení jízdních dob v řádu jednotlivých minut není na frekvenčně oprávněných spojích není možno zavést pravidelný takt dopravy a smysluplné přípojové vazby (obraty). Tím dochází k nepřipojům v přestupním uzlu Suchdol nad Odrou a prodlužování dob, čekání na přestup a celkové doby přepravy.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Uvedení tratí do normového stavu, odstranění trvalých omezení traťové rychlosti, rekonstrukce (obnova svršku), popř. úpravy směrového uspořádání trati s cílem zásadního zvýšení traťové rychlosti. Zabezpečení vytipovaných přejezdů, realizace opatření pro zlepšení rozhledových poměrů, umožňující zvýšení rychlosti, resp. zrušení přejezdu. Redukce, resp. lepší zabezpečení vytipovaných přejezdů

	s trvalým omezením rychlosti (20-30 km/h).
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady relativně nízké, nutno stanovit v projektu. Předpoklad příspěvku SFDI, možnost příspěví Moravskoslezského kraje (např. na pořízení projektové dokumentace); u přejezdů příspěvek správce silniční komunikace.</p> <p>Možnost vazby na další navrhovaná opatření (vznik přestupních terminálů v Odrách, Vítkově a Budišově nad Budišovkou).</p>
Přínosy	Zvýšení rychlosti přepravy a standardu kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zlepšení bezpečnosti na přejezdech, zlepšením vlivu na životní prostředí – snížením hlučnosti – dojde i k zlepšení kvality života pro občany.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dotčená města a obce, SŽDC, s.o., SFDI, správce silniční komunikace.



3.3.2-5 Nová železniční zastávka Mankovice střed na trati 276.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Odersko.
Popis problému	<p>Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>Východní část obce Mankovice se nenachází v dosahu železniční dopravy. Přestože jí prochází železniční trať Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou, funkci spádového tarifního bodu v současné</p>

	době zajišťuje zastávka Mankovice, lokalizovaná v západní části katastru obce. Ta není v docházkové vzdálenosti pěší dopravy pro východní část obce. To odrazuje část potenciálních cestujících od přepravy po železnici.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Mankovice střed.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje. Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).
Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Obec Mankovice, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.

3.3.3 Podoblast Frenštátsko

Frenštátsko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Bordovice	544	6	Frenštát p.R.	
Frenštát p.Radh.	11 243	11	Frenštát p.R.	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, významný zaměstnavatel (průmysl)
Lichnov	1 359	12	Frenštát p.R.	
Tichá	1 630	16	Frenštát p.R.	
Trojanovice	2 218	37	Frenštát p.R.	rekreační oblast
Veřovice	1 946	16,5	Frenštát p.R.	
Celkem	18 940	98,5		

Tabulka 3.8 – Charakteristika podoblasti Frenštátsko (zdroj: Krajský úřad)



3.3.3-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Frenštátsko (trať 323 + autobusové linky).

1. Aktuální stav

Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Frenštátsko.
Popis problému	Ve Frenštátě p. Radhoštěm je železniční trať vedena v dotyku s centrem města, avšak není zde železniční zastávka.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči autobusové dopravě.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteřní železniční linky (trať 323). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	<p>k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti – předpoklad elektrizace (a nejlépe zdoukolejnění) trati. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Frenštát p.Radhoštěm. - Vybudování železniční zastávky Frenštát p. R. město. - Případné vybudování železniční zastávky Kunčice p.Ondřejníkem střed.
Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Elektrizaci trati Ostrava – Valašské Meziříčí.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.3.3-2 Nová železniční zastávka Frenštát p.Radhoštěm město na trati 323.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Frenštátsko.
Popis problému	<p>Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>Nádraží Frenštát p.Radhoštěm na trati 323 je vzdáleno od centra města a není tak v docházkové vzdálenosti pěší dopravy. To odrazuje část potenciálních cestujících od přepravy po železnici.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Frenštát pod Radhoštěm město dle „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury MSK“.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje.</p> <p>Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).</p>
Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě.


Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí. Možnost terminálu s přestupem vlak-bus.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Frenštát p.Radhoštěm, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.

3.3.4 Podoblast Kopřivnicko

Kopřivnicko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Kateřinice	624	5	Kopřivnice	
Kopřivnice	23 843	27	Kopřivnice	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, významné zdravotnické zařízení, muzeum, významní zaměstnavatelé (průmysl)
Mošnov	682	16	Kopřivnice	mezinárodní letiště
Petřvald	1 774	12,5	Kopřivnice	
Příbor	8 756	22	Kopřivnice	střední školy, muzeum
Skotnice	670	9	Kopřivnice	
Štramberk	3 497	9,4	Kopřivnice	turistická oblast, významný zaměstnavatel (těžba)
Trnávka	688	6	Kopřivnice	
Závišice	812	6	Kopřivnice	
Ženkla	928	10,6	Kopřivnice	
Celkem	42 274	123,6		

Tabulka 3.9 – Charakteristika podoblasti Kopřivnicko (zdroj: Krajský úřad)

	3.3.4-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Kopřivnicko (trať 325 + autobusové linky).	
1. Aktuální stav		
Systém dopravy	IDS ODIS.	
Region	Oblast Novojičínsko, podoblast Kopřivnicko.	
Popis problému	Na páteřní železniční lince (trati 325) je nízká traťová rychlost v úseku Štramberk – Veřovice a rozhodující přepravní vztahy v podoblasti zajišťují autobusové linky.	
Závažnost problému	Vysoká.	
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči autobusové dopravě.	
2. Navrhovaný směr řešení		
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.	
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteřní železniční linky (trať 325). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Kopřivnice. - Elektrizace tratě v úseku Studénka – Kopřivnice (zároveň se záměrem vybudování kolejového napojení letiště) a případné vedení průběžných vlaků Kopřivnice – Ostrava-Svinov alespoň ve špičce. 	
Náklady, požadavky	V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké. Součinnost s navrhovaným projektem na Elektrizaci trati Studénka –	

	<p>Veřovice a projektem výstavby trati Studénka – Letiště Leoše Janáčka.</p> <p>Vazba na navrhovaný projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na linku Kopřivnice – Ostrava. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.

3.4 Základní oblast Ostravsko a její charakteristika

3.4.1 Podoblast Ostravsko včetně MHD

Ostravsko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Čavisov	461	4,1	Ostrava	
Dolní Lhota	1 360	5	Ostrava	
Horní Lhota	644	4	Ostrava	
Klimkovice	3 871	14	Ostrava	lázně
Olbramice	562	5	Ostrava	
Ostrava	315 442	214	Ostrava	krajské město, úřad obce s rozšířenou působností, vysoká škola, střední školy, krajský soud, okresní soud, nemocnice, významní zaměstnavatelé (průmysl)
Stará Ves nad Ond.	2 550	18	Ostrava	
Šenov	5 585	16	Ostrava	
Václavovice	1 605	5	Ostrava	
Velká Polom	1 620	11	Ostrava	
Vratimov	6 826	14	Ostrava	
Vřesina	2 362	8	Ostrava	
Zbyslavice	550	7,4	Ostrava	
Celkem	343 438	325,5		

Tabulka 3.10 – Charakteristika podoblasti Ostravsko (zdroj: Krajský úřad)



3.4.1-1 Rozvoj přestupního uzlu Ostrava Svinov.

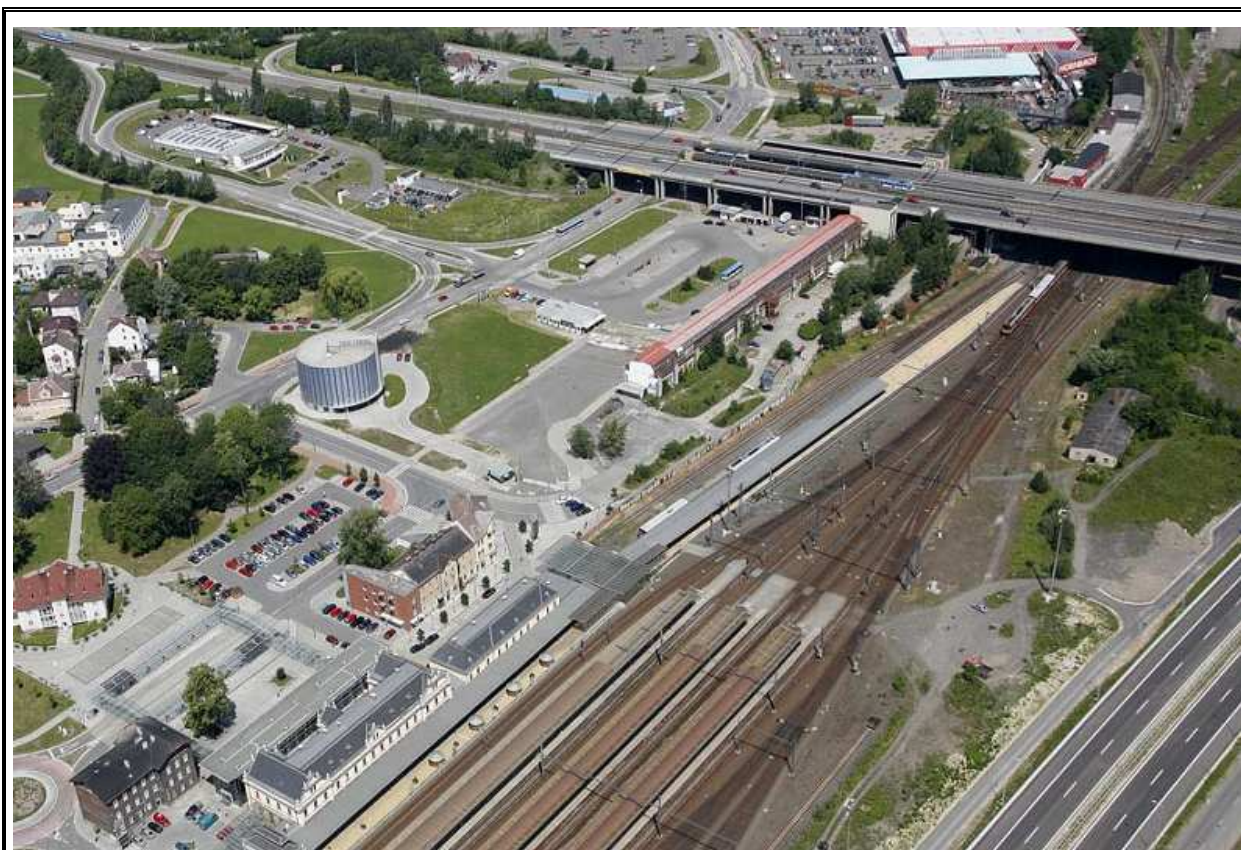
1. Aktuální stav

Systém dopravy	IDS ODIS – společná problematika.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	Příměstské autobusové linky jsou vedeny souběžně s MHD do centra města nebo jsou ukončeny v místech bez zázemí pro cestující. Není dokončena výstavba dopravního uzlu Svinov. Zastávky jednotlivých dopravních systémů jsou roztříštěny do několika poloh. Chybí jejich odpovídající spojení, návaznost na parkovací plochy.

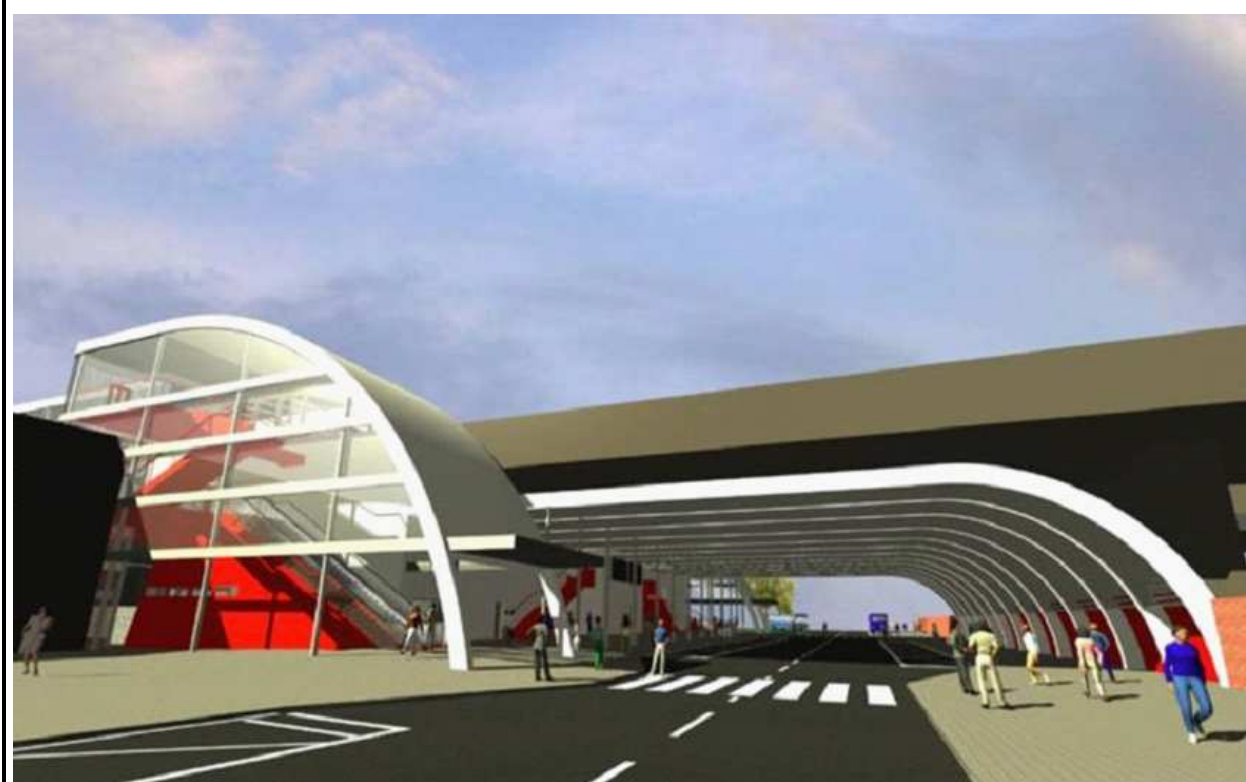
	Úroveň přestupního místa zaostává za současnými požadavky na kvalitní cestování.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	<p>Nutnost dotování souběžných autobusových linek nebo snížení atraktivity veřejné dopravy pro cestující.</p> <p>Nejsou umožněny přestupní vazby v odpovídající kvalitativní úrovni. Chybí možnost přestupů pro handicapované osoby (eskalátory, výtahy, rampy).</p> <p>Není dodržen požadavek na dostupnost a pohodlí cestování (viz průzkum).</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Cílem je vytvořit dopravní terminál nadregionálního významu, který propojí vlakovou dopravu, individuální automobilovou dopravu, dálkovou autobusovou dopravu s městskou hromadnou dopravou autobusovou i tramvajovou.</p> <p>Návaznost na již realizovanou rekonstrukci nádražní haly ČD, a.s., včetně přímého přednádražního prostoru.</p> <p>V první fázi dojde k vybudování nového bezbariérového autobusového terminálu pod Svinovskými mosty (zastávky a odstavné plochy pro dálkové autobusy a autobusy městské hromadné dopravy).</p> <p>Druhou fází projektu je samotná rekonstrukce prostoru autobusových a tramvajových zastávek na Svinovských mostech a přístupů k těmto zastávkám.</p> <p>Do projektu spadají silnice II. a III. třídy - vybudování dvou okružních křižovatek na ulici Bílovecké (sjezd z ulice Opavské a křížení s prodlouženou částí Peterkovy ulice v severní části projektu) a rekonstrukce Svinovských mostů.</p>
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady vysoké. Odhad generálního projektanta ve výši 815 milionů Kč.
Přínosy	<p>Zvýšení atraktivity veřejné dopravy a možnost redukce dotované autobusové dopravy (možno využít k posílení autobusové dopravy v příměstské oblasti).</p> <p>Výrazné zlepšení návaznosti mezi jednotlivými dopravními systémy. Výrazné zlepšení kultury cestování. Dodržení parametrů průzkumu</p>

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	mezi občany (rychlejší možnost přestupu, zlepšení dostupnosti, pohodlí přepravy). Zvýšení počtu parkovacích stání – možnost uplatnění principů Park & Ride.
Přínosy se projeví	Okamžitě po spuštění nového terminálu. Nepřímý vliv na podporu veřejné dopravy jako takové.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Ostrava, KODIS, s.r.o., DPO, a.s., správci komunikací, autobusoví dopravci.



Obrázek 3.1 – Přestupní terminál Ostrava-Svinov – současný stav



Obrázek 3.2 – Přestupní terminál Ostrava-Svinov – vizualizace cílového stavu



3.4.1-2 Rozvoj přestupního uzlu Ostrava Hranečnick.

1. Aktuální stav

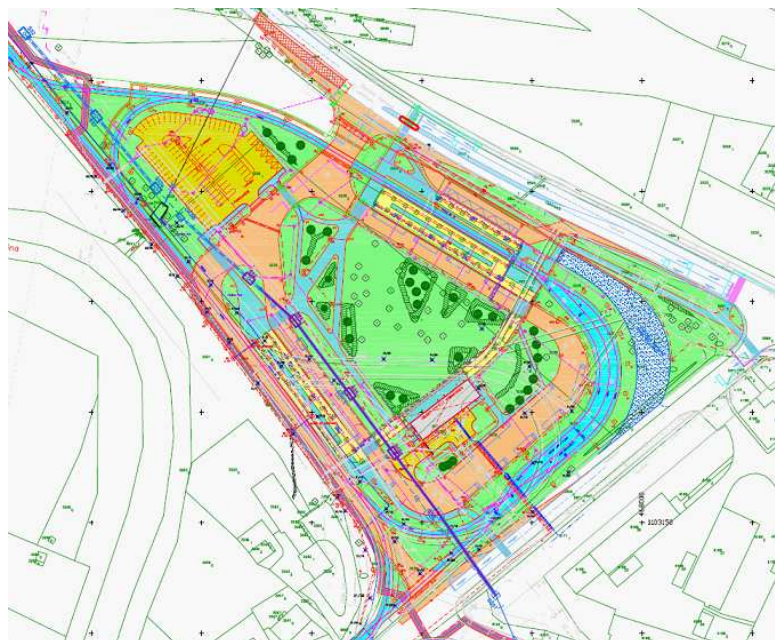
Systém dopravy	IDS ODIS – společná problematika.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	<p>Příměstské autobusové linky jsou vedeny souběžně s MHD do centra města nebo jsou ukončeny v místech bez zázemí pro cestující.</p> <p>Zastávky jednotlivých dopravních systémů v současné přestupní lokalitě Hranečnick jsou roztrženy do několika poloh. Chybí jejich odpovídající spojení, návaznost na parkovací plochy.</p> <p>Úroveň přestupního místa zaostává za současnými požadavky na kvalitní cestování.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	<p>Nutnost dotování souběžných autobusových linek nebo snížení atraktivity veřejné dopravy pro cestující.</p> <p>Nejsou umožněny přestupní vazby v odpovídající kvalitativní úrovni. Chybí možnost přestupů pro handicapované osoby.</p> <p>Není dodržen požadavek na dostupnost a pohodlí cestování (viz průzkum).</p>

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Výstavba přestupního terminálu Hranečnick včetně navazující trolejbusové trati.</p> <p>Cílem je vytvořit dopravní terminál nadregionálního významu, který propojí individuální automobilovou dopravu, dálkovou autobusovou dopravu s městskou hromadnou dopravou autobusovou i tramvajovou.</p> <p>Dojde k vybudování nového bezbariérového autobusového terminálu (zastávky a odstavné plochy pro dálkové autobusy a autobusy městské hromadné dopravy), rekonstrukci stávající tramvajové trati a</p>

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	smyčky, výstavby nových tramvajových zastávek, odstavných kolejí pro tramvaje, parkovacích stání pro osobní automobily.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady vysoké. Nutno stanovit v projektu.
Přínosy	Zvýšení atraktivity veřejné dopravy a možnost redukce dotované autobusové dopravy (možno využít k posílení autobusové dopravy v příměstské oblasti). Výrazné zlepšení návaznosti mezi jednotlivými dopravními systémy. Výrazné zlepšení kultury cestování. Dodržení parametrů průzkumu mezi občany (rychlejší možnost přestupu, zlepšení dostupnosti, pohodlí přepravy). Zvýšení počtu parkovacích stání – možnost uplatnění principů Park & Ride.
Přínosy se projeví	Okamžitě po spuštění nového terminálu. Nepřímý vliv na podporu veřejné dopravy jako takové.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Ostrava, KODIS, s.r.o., DPO, a.s., správci komunikací, autobusoví dopravci.



Obrázek 3.3 – Přestupní terminál Ostrava-Hranečník – schéma cílového stavu



3.4.1-3 Rozvoj přestupního uzlu Ostrava hlavní nádraží.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	IDS ODIS – společná problematika.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	<p>Příměstské autobusové linky jsou vedeny souběžně s MHD do centra města nebo jsou ukončeny v místech bez zázemí pro cestující.</p> <p>Není dokončena výstavba dopravního uzlu Ostrava hlavní nádraží. Zastávky jednotlivých dopravních systémů jsou roztrženy do několika poloh. Chybí jejich odpovídající spojení, návaznost na parkovací plochy. Současný přestupní uzel neumožňuje přestup na autobusové linky MHD.</p> <p>Hlavní nádraží krajského města neumožňuje bezbariérový přístup na nástupiště handicapovaným občanům (chybí výtahy, plošiny).</p> <p>Úroveň přestupního místa zaostává za současnými požadavky na kvalitní cestování.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	<p>Nejsou umožněny přestupní vazby v odpovídající kvalitativní úrovni. Chybí možnost přestupů pro handicapované osoby (eskalátory, výtahy, rampy).</p> <p>Není dodržen požadavek na dostupnost a pohodlí cestování (viz průzkum).</p>

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Cílem je vytvořit dopravní terminál nadregionálního významu, který propojí vlakovou dopravu, individuální automobilovou dopravu s městskou hromadnou dopravou autobusovou, tramvajovou a trolejbusovou.</p> <p>Předpoklad realizace projektu v několika fázích:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Úprava zastřešení přednádražních zastávek trolejbusů a tramvají a přednádražních ploch – výstavba parkoviště

	<p>v systému Park & Ride (t.č. v realizaci).</p> <p>2. Vytvoření nové smyčky tramvají v odsunuté poloze. Prodloužení tramvajové trati na ulici Sokolskou/Hlučinskou. Stavební úpravy přednádraží, vznik tramvajových zastávek v nové poloze.</p> <p>3. Návaznost na plánované projekty lehké kolejové dopravy. Napojení tramvajové trati na kolejiště žst. Ostrava hl.n. (umožnění jízd ve směru do Orlové a Hlučina).</p> <p>Souběžně s uvedenými body řešit přístupnost objektu odbavovací haly výpravní budovy žst. Ostrava hl.n. pro přepravu handicapovaných občanů (osoby s omezenou schopností pohybu, orientace apod.). Realizace výstavby výtahů a ramp pro vertikální přesuny cestujících.</p>
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady vysoké.</p> <p>Součinnost s navrženými projekty na Lehkou kolejovou opravu v úseku Ostrava – Orlová a Ostrava – Hlučín, Zavádění systému „Park & Ride“ v Ostravě, Zavádění zónace parkování v Ostravě.</p> <p>Návaznost na navržené projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	<p>Výrazné zlepšení návaznosti mezi jednotlivými dopravními systémy. Výrazné zlepšení kultury cestování. Dodržení parametrů průzkumu mezi občany (rychlejší možnost přestupu, zlepšení dostupnosti, pohodlí přepravy). Zvýšení počtu parkovacích stání – možnost uplatnění principů Park & Ride.</p> <p>Zásadní zlepšení přístupnosti železniční dopravy osobám s handicapem.</p>
Přínosy se projeví	<p>Okamžitě po spuštění nového terminálu. Nepřímý vliv na podporu veřejné dopravy jako takové.</p>
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Ostrava, KODIS, s.r.o., České dráhy, a.s., DPO, a.s., SŽDC, s.o., správci komunikací.



3.4.1-4 Zvýšení potenciálu linky č. 5 MHD Ostrava.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Městská hromadná doprava.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	V rámci západní spádové oblasti města Ostravy není plně využit potenciál drážní dopravy ve formě tramvajové linky 5. Totéž území obsluhují také dotované autobusové linky vedené průběžně až do Ostravy.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Nutnost dotování souběžných autobusových linek a vysoká ztrátovost tramvajové linky 5.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Optimalizace linkového vedení v oblasti. Nutnost úpravy autobusových linek v okolí tramvajové linky č. 5 jako napájecí. Úvaha o prodloužení linky č. 5 do centra Ostravy (po trase linky č. 8).
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady nízké. Součinnost s výstavbou přestupního uzlu Zátíší.
Přínosy	Snížení ztrátovosti tramvajové linky 5 a možnost redukce dotované autobusové dopravy (finanční úspory možno použít na návaznou dopravu). Zlepšení dopravní obslužnosti, navýšení počtu spojů bez nutnosti nárůstu finančních požadavků na provoz. Prodloužení linky č. 5 zlepší konkurenceschopnost veřejné dopravy vůči individuální dopravě. Odstranění přestupu v Porubě napomůže získat nové cestující.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.

3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, DPO, a.s., autobusoví dopravci.

3.4.1-5 Lokalizace míst vhodných pro preferenci provozu MHD Ostrava.	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Městská hromadná doprava.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	Nárůst intenzit dopravních proudů ve špičkových hodinách znamená negativní ovlivňování provozu MHD. V plné míře se to týká subsystémů MHD majících společnou dopravní cestu s IAD (tedy autobusů a trolejbusů), částečně pak tramvajové dopravy (v případě, že není provozována na samostatném drážním tělese).
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Vlivem mimořádností v provozu silniční dopravy (kongesce, nehody apod.) dochází k přenášení dopadů na spoje MHD. Veřejná doprava je poté cestujícími označována jako nespolehlivá a pomalá (viz průzkum), byť primární zdroj vzniku zpoždění se nachází mimo tento dopravní systém.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Jako efektivní opatření v zahraničí se uplatňují následující opatření: <ol style="list-style-type: none"> 1. Preference provozu – vozidla MHD (autobusy) mají vyhrazeny na pozemních komunikacích s více jízdními pruhy zvláštní jízdní pruh. Toto opatření je možné doplnit o povolení jízdy silničních vozidel obsazených určitým počtem osob (např. 3-4) ve vyhrazeném pruhu. Zneužití vyhrazených částí pozemních komunikací ostatními účastníky silničního provozu je výrazně

	<p>sankcionováno.</p> <p>2. Segregace provozu – je vyšším stupněm preference. Snahou je maximálně oddělit jednotlivé dopravní systémy v místech vysoké koncentrace vozidel a místech častého ovlivňování MHD silniční dopravou. Je třeba uvážit např. zahlobnutí tramvajové trati MHD Ostrava v úseku Krajský úřad – Hulváky s vyřešením vazby na silně zatíženou křižovatku u Vodárny.</p>
Náklady, požadavky	<p>V případě organizačních opatření nízké.</p> <p>V případě investičních opatření vysoké.</p>
Přínosy	<p>Výrazné zlepšení spolehlivosti městské hromadné dopravy a v důsledku její vyšší využití ze strany občanů (splnění požadavků na rychlost a přesnost).</p> <p>Cílená motivace k vyššímu využití vozidel IAD pro přepravu více osob, která v důsledku bude znamenat výhody pro osoby, které se rozhodnou k přepravě osobním automobilem ve větším počtu.</p>
Přínosy se projeví	Postupně – v závislosti na marketingu a komunikaci problematiky vůči občanům cílových skupin.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP.
Zúčastněné organizace	Město Ostrava, DPO, a.s., správce silniční komunikace.



3.4.1-6 Nová železniční zastávka Ostrava-Zábřeh na trati 321.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna

	<p>nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>Rozsáhlým urbanizovaným územím městského obvodu Ostrava-Jih prochází trať 321 Ostrava-Svinov – Český Těšín. Nejbližšími nádražími jsou stanice Ostrava-Svinov a Ostrava-Vítkovice. Cesta vlakem je občanům komplikována nutností využít MHD s minimálně jedním přestupem. Přestože je uvedenou lokalitou trasována trať 321, nebylo doposud využito možnosti zřídit zastávku v této oblasti.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Ostrava-Zábřeh dle „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury MSK“.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje.</p> <p>Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).</p>
Přínosy	<p>Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí. Možnost terminálu s přestupem vlak-bus-MHD, Park & Ride, Bike & Ride.</p> <p>Výrazné zlepšení dostupnosti železnice pro obyvatele ostravských částí Zábřeh, Bělský les a Výškovice.</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Ostrava, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.



3.4.1-7 Dostavba tramvajových a trolejbusových tratí v Ostravě.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Městská hromadná doprava.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	Nedobudovaná struktura sítě MHD systémů elektrické dopravy (tramvaje a trolejbusy). Nedostatečná síť tramvajových tratí se vyskytuje zvláště v oblasti Poruby. V trolejbusové síti chybí dokončit některé koncové úseky.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Chybějící koncové úseky sítě snižují efektivitu tramvajového a trolejbusového systému, protože je nutno vést částečně souběžnou autobusovou dopravu. To je spojeno s ekonomickými nároky na jejich provoz. Cestující jsou nuceni přestupovat mezi systémy elektrické vozby a napájecími linkami autobusů. To odrazuje některé potenciální cestující.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Výstavba tramvajových tratí po třídě 17. listopadu, Opavské ulici a v oblasti 3. obvodu Poruby. Dobudování kolejového propojení u Mostu Mládeže Výstavba trolejbusových tratí k Výstavišti (cílově do rozvojové oblasti Karolina) a v oblasti Heřmanic. Následná optimalizace vedení současných napájecích (autobusových) linek.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady extrémní.
Přínosy	Zvýšení atraktivity MHD vůči IAD nabídkou přímého spojení bez přestupu.

	Zvýšení efektivity systémů elektrické trakce. Omezení negativních vlivů dopravy na životní prostředí.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., Město Ostrava, DPO, a.s.



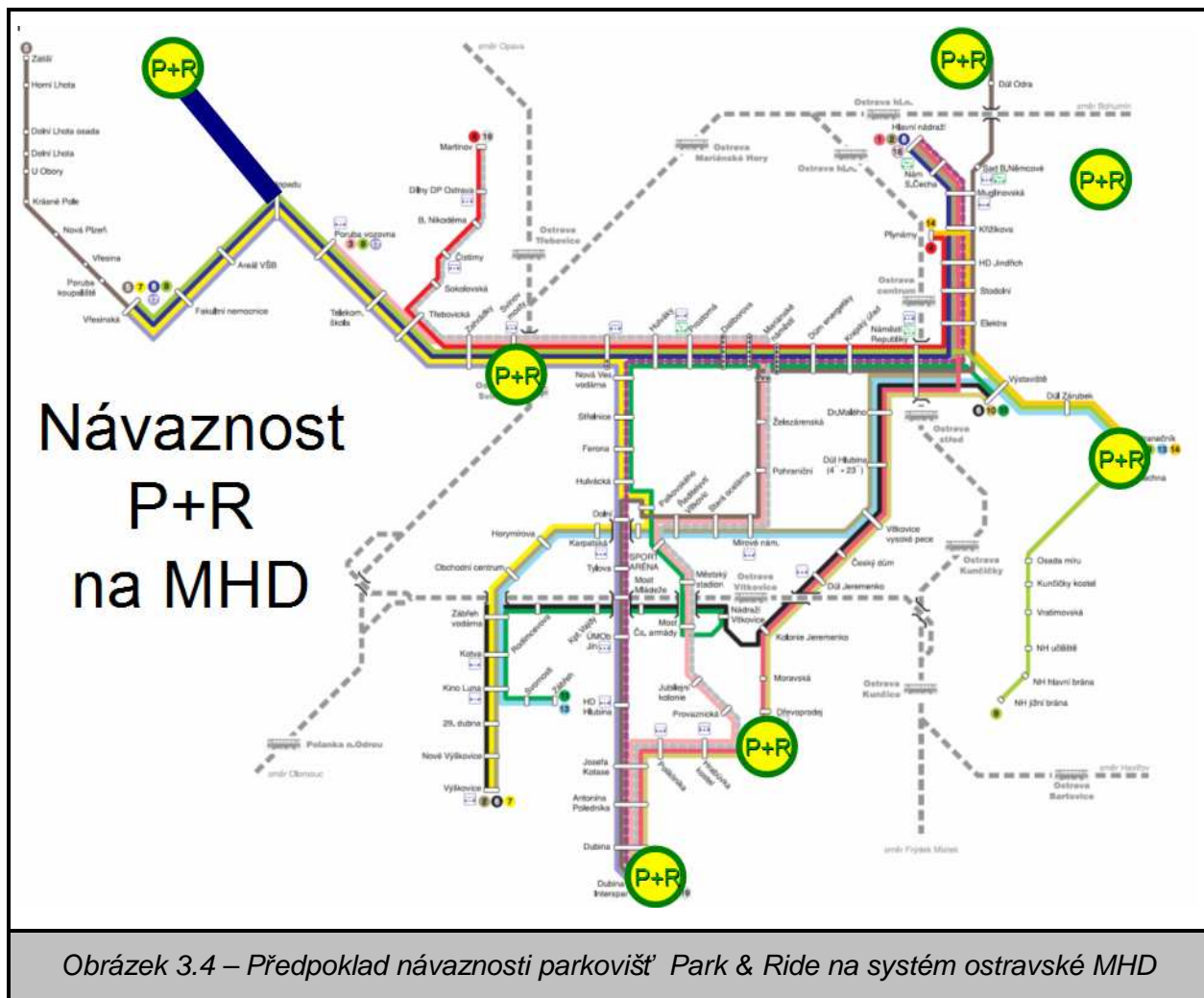
3.4.1-8 Zavádění systému „Park & Ride“ v Ostravě.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Statická doprava.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	Není regulován vjezd individuální automobilové dopravy do centra města Ostravy. Chybí kapacitní záchytná parkoviště na periferii města. Dochází k poklesu využití spojů MHD dojíždějícími.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Dochází k přetížení páteřních komunikací, zejména v období dopravních špiček. Saturovaný dopravní proud způsobuje nárůst času přepravy z periferie města do centra. Ve výhledu hrozí „ucpání“ města. Negativně je ovlivňována i MHD v úsecích s nesegregovaným provozem.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Předpokladem pro úspěšné omezení cílové individuální automobilové dopravy z pohledu středu aglomerace města Ostravy je vybudování systému záchytných parkovišť v rozhodujících směrech jejich příjezdů. k záchytným parkovištím jsou přivedeny linky kapacitního subsystému MHD (nejlépe kolejové dopravy) zajišťující kvalitní

	<p>přepravu z periferie do centra města. Součástí poplatku parkovného je vydání jízdenky MHD. Parkoviště Park & Ride nabízí nejlevnější ceny parkování v rámci zónace parkování v Ostravě.</p> <p>Na základě zpracování namodelovaných přepravních proudů byly jako zásadní lokality pro vznik záchytných parkovišť určeny následující oblasti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Park & Ride Poruba (Globus) – pro směr z Opavy – s návazností na MHD (tramvaj). 2. Park & Ride Svinov (nádraží) – pro směr z Klimkovic, Bílovec s návazností na železniční dopravu a MHD (tramvaj, bus). Záchytné parkoviště již provozováno. 3. Park & Ride Dubina (Interspar) – pro směr Brušperk, Mošnov, Příbor s návazností na MHD (tramvaj). 4. Park & Ride Hrabůvka (ul. Místecká-Dr.Martínka) – pro směr Frýdek-Místek s návazností na MHD (tramvaj). 5. Park & Ride Hranečník (ul. Těšínská-Počáteční) – pro směr Petřvald, Havířov s návazností na MHD (tramvaj, bus). 6. Park & Ride Hrušov (ul. Orlovská-Bohumínská) – pro směr Bohumín, Orlová) – pro směr Hlučín, Bohumín, Rychvald s návazností na MHD (trolejbus, bus). 7. Park & Ride Přívoz (ul. Hlučínská) – pro směr Hlučín, Bohumín, D1 s návazností na železniční dopravu a MHD (tramvaj).
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady na výstavbu záchytných parkovišť a návazných komunikací. Třeba definovat v konkrétních projektech parkovišť.</p> <p>Požadavek na součinnost s vybudováním telematického systému pro navádění řidičů a projektu zónace parkování města Ostravy.</p>
Přínosy	<p>Pokles automobilové dopravy v centru, zlepšení průjezdnosti města, vyšší využití MHD. Zajištěné místo k parkování u příjezdové trasy, uvolnění parkovacích stání v centru.</p>
Přínosy se projeví	<p>Průběžně s otevíráním jednotlivých parkovišť a v závislosti na zvýšení atraktivity návazné dopravy MHD (jízdni doklad v ceně parkovného, slevy pro držitele předplatních jízdenek, marketingové akce atd.).</p>
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	<p>Zpracování studie vlivu zavedení záchytných parkovišť na eliminaci IAD v centru města a chování řidičů.</p>

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	Zpracování konkrétních projektů výstavby parkovišť v konkrétních lokalitách.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Ostrava, DPO, a.s., KODIS, s.r.o., správce silniční komunikace.





3.4.1-9 Zavádění systému „Park & Go“ v Ostravě.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Statická doprava.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	Není regulován vjezd individuální automobilové dopravy do centra města Ostravy. Chybí kapacitní záchytná parkoviště s vazbou na pěší zóny v centru města.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Dochází k přetížení páteřních komunikací, zejména v období dopravních špiček. Saturovaný dopravní proud způsobuje nárůst času přepravy z periferie města do centra. Ve výhledu hrozí „ucpání“ města. Negativně je ovlivňována i MHD v úsecích s nesegregovaným provozem.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Předpokladem pro úspěšné omezení cílové individuální automobilové dopravy z pohledu středu aglomerace města Ostravy a zvýšení atraktivity pěší dopravy je vybudování záchytného parkoviště. Na parkoviště lokalizované v ideální poloze v návaznosti na páteřní komunikaci jsou navázány komunikace pěších zón a stezek.</p> <p>Jako optimální lokalita byla vybrána oblast ul. 28. října (Frýdlantské mosty). Umožňuje návaznost na oblast pěších zón v centru města, nově budované centrum Karolina, případně na další dopravní systémy (přestupní uzel MHD Frýdlantských mostů, ÚAN Ostrava, žst. Ostrava střed a zastávka Ostrava-Stodolní).</p>
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady na výstavbu záchytného parkoviště a návazných komunikací. Třeba definovat v konkrétním projektu parkoviště.</p> <p>Požadavek na součinnost s vybudováním telematického systému pro navádění řidičů a projektu zónace parkování města Ostravy.</p>

Přínosy	Pokles automobilové dopravy v centru, zlepšení průjezdnosti města, vyšší využití MHD. Zajištěné místo k parkování u příjezdové trasy, uvolnění parkovacích stání v centru.
Přínosy se projeví	Průběžným nárůstem po otevření parkoviště a v závislosti na zvýšení atraktivity návazných komunikací a stezek pro pěší.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování konkrétních projektů výstavby parkovišť a navazujících komunikací.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Ostrava, správce silniční komunikace.



3.4.1-10 Výstavba parkovacích domů v Ostravě.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Statická doprava.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	Není centrálně regulováno parkování v Ostravě a jejích městských obvodech. Nedostatek parkovacích stání v centru města i periferii. Cenné pozemky jsou v centru využívány jak parkoviště. Aktuálně chybí 18 tisíc parkovacích stání, do 5 let vzroste deficit na 26,5 tisíce.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Dochází k přetížení dosavadních parkovišť, zejména v centru města, ale i na sídlištích a v obytných čtvrtích. V souvislosti s trendem nárůstu motorizace a poklesem podílu hromadné dopravy na dojížděče obyvatel do centra Ostravy bude problém dále nabývat na aktuálnosti.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Lokalizace míst vhodných k umístění parkovacích domů a kapacitních vícepodlažních parkovišť.

	Předpokládá se jejich umístění především v zónách I a II.
Náklady, požadavky	Náklady nutno stanovit v konkrétních projektech. V součinnosti s navrhovaným projektem zónace parkování a výstavbou parkovišť Park & Ride .
Přínosy	Snížení počtu parkujících automobilů přímo v ulicích a na nevhodně umístěných parkovištích ve vnitroblocích a místech vhodných k další výstavbě. Podpoří strategii parkování ve vztahu k zónovému uspořádání města. Ve spojitosti se zavedením progresivního parkování v zónách I, II, III umožní usměrňovat cílové proudy vozidel na vybraná parkoviště s návazností na MHD.
Přínosy se projeví	Okamžitě při otvírání nových parkovacích lokalit, ale vzhledem k růstu stupně motorizace budou nová stání využita přírůstkem nových vozidel a pouze částečně sníží současný deficit míst.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP.
Zúčastněné organizace	Město Ostrava, správce silniční chkomunikací.

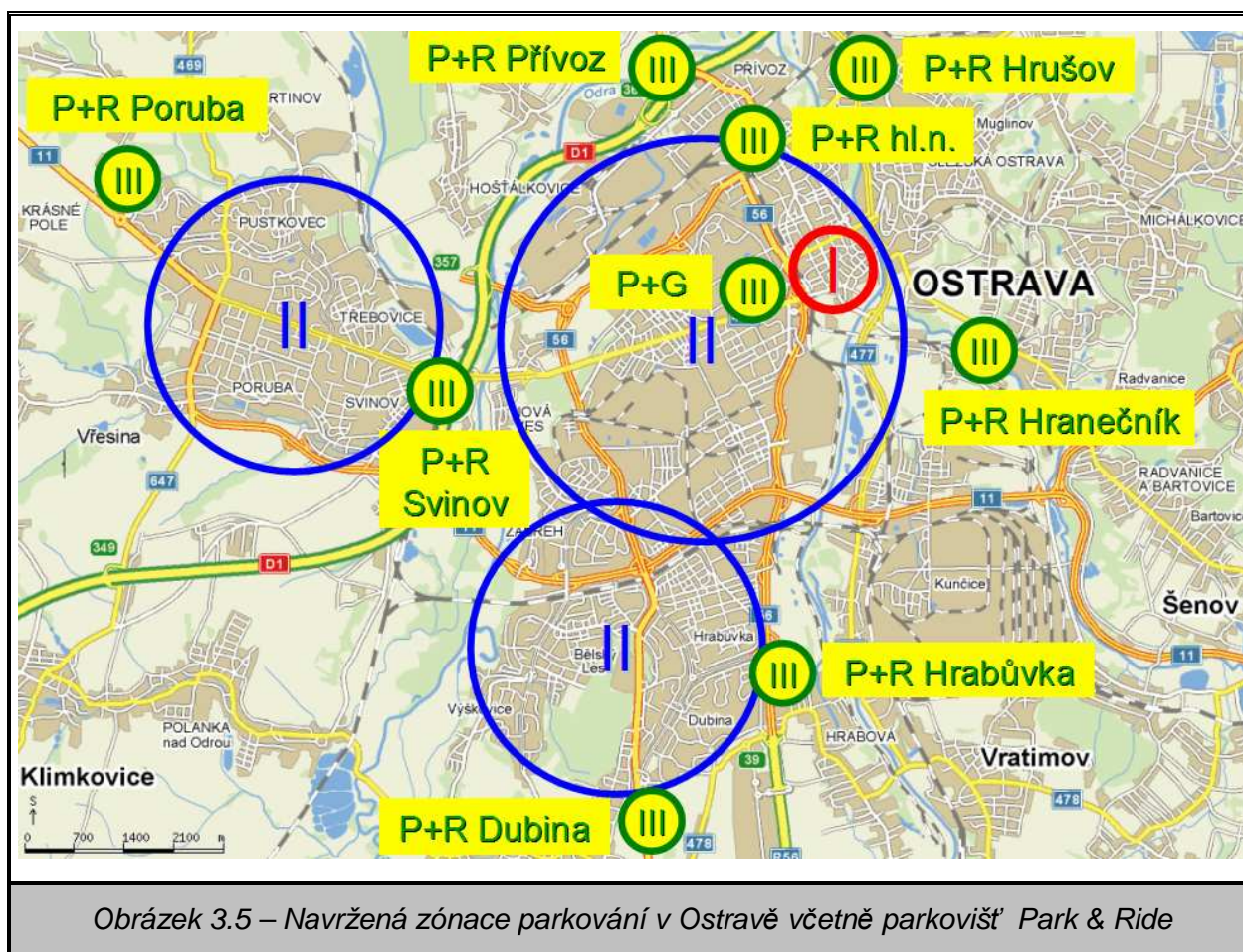


3.4.1-11 Zónace parkování v Ostravě.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Statická doprava.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	Není centrálně regulováno parkování v Ostravě a jejích městských obvodech pro návštěvníky (nerezidenty). Chybí koncepce zónace parkování a jeho zpoplatnění.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Dochází k přetížení dosavadních parkovišť, zejména v centru města. Současný systém je zejména v centru často zneužíván. V souvislosti s trendem nárůstu motorizace a poklesem podílu hromadné dopravy

	na dojížděce obyvatel do centra Ostravy bude problém dále nabývat na aktuálnosti.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>Požadavky na nárůst parkovacích míst související s růstem stupně motorizace (deficit v roce 2015 cca. 26 100 stání) nebude možné pokrýt pouze výstavbou. Je třeba vyvinout snahu pro eliminaci vjezdu cílové dopravy nerezidentů a její odklonění na záchytná parkoviště na periferii.</p> <p>Předpokladem pro úspěšné organizování parkování v Ostravě se proto předpokládá rozdělení města (zónace) do 3 základních skupin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zóna I (červená) – předpokládají se „nejcennější“ lokality v centru města. Parkování umožněno, ale za nejvyšší ceny. 2. Zóna II (modrá) – vybrané parkovací plochy v obvodech Moravská Ostrava, Přívoz, Mariánské Hory, Vítkovice, Jih, Poruba. Parkování zpoplatněno, nižší sazby než v zóně I. 3. Zóna III (zelená) – kapacitní záchytná parkoviště na periferii města v systému Park & Ride (8x) a parkoviště systému Park & Go v centrální části (1x). Parkování zpoplatněno, nižší sazby než v zóně II, výrazné slevy pro držitele předplatných jízdenek MHD a ODIS a další výhody.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady na zpracování konkrétního projektu zónace, včetně procesu přidělování (alokace) jednotlivých parkovacích ploch do zón I, II a III.</p> <p>Požadavek na součinnost s vybudováním telematického systému pro navádění řidičů a projektů zavádění systémů Park & Ride a Park & Go.</p>
Přínosy	Pokles automobilové dopravy v centru, zlepšení průjezdnosti města, vyšší využití MHD. Zajištěné místo k parkování u příjezdové trasy, uvolnění parkovacích stání v centru. Cílová doprava je mimo výjimečné a nutné případy ukončena na záchytných parkovištích a cestující frekvence pokračuje do centra města MHD.
Přínosy se projeví	Průběžným poklesem vjezdu IAD do centra, růstem výnosů za parkování po zavedení systému a v souvislosti s postupným zapojením jednotlivých městských obvodů.

3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování konkrétního projektu zónace parkovišť.
Zúčastněné organizace	Město Ostrava, správce silniční komunikace.





3.4.1-12 Cyklostezka podél Ostravice.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Cyklistická doprava.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko.
Popis problému	V současné době chybí souvislá síť cyklostezek spojujících sever a jih Ostravy. Podél řeky Ostravice se nabízí ideální možnost zbudování dopravního koridoru určeného pro pěší a cyklisty.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Z pohledu pravidelného dojíždění chybí možnost přímého spojení mezi centrem města, významným průmyslovým areálem na jihovýchodě města (ArcellorMittal) a obytnými zónami městského obvodu Ostrava-Jih. Cyklistická doprava je pro běžného občana nekonkurenceschopná vůči individuální automobilové dopravě. Absence přímého spojení demotivuje potenciální zájemce o tento druh dopravy při přepravě z míst bydliště (centrum města, Ostrava-Jih) do míst zaměstnání (centrum města, ArcellorMittal) nebo škol (centrum města).

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Výstavba cyklostezky podél Ostravice. Navázání stezky na již vybudované a provozované úseky. Zohlednění možnosti vazby pěší a cyklistické dopravy na linky MHD.
Náklady, požadavky	Nutno stanovit konkrétním projektem.
Přínosy	Výstavbou stezek určených pro cyklisty dojde k propojení celého území se stávajícími stezkami a cyklistickými trasami. po zprovoznění celé stavby bude umožněn bezpečný a komfortní tranzit celým územím ve směru sever-jih. Výstavbou dojde k zvýšení bezpečnosti cyklistů i chodců v území, dojde k jejich segregaci a vymístění z prostoru vozovky.

	<p>Trasa naváže na plánovanou Greenway Odra – Morava – Dunaj a cyklostezku Ostrava – Beskydy.</p> <p>Vybudováním ramp u lávky na Kamenec bude umožněno propojení cyklistické stezky s lávkou. Zřízením lávky přes řeku Lučinu bude umožněn přístup na nově navrženou tramvajovou zastávku „Hrad“ a lávka bude využívána k převedení cyklistů přes řeku. Dopravní zklidnění oblasti před Krajským soudem.</p> <p>Dojde k poklesu individuální automobilové dopravy na vybraných relacích na úkor rostoucí cyklistické dopravy, v zimním období pak k náhradě veřejnou dopravou.</p>
Přínosy se projeví	<p>Postupným poklesem IAD a průběžným růstem cyklistické dopravy po zbudování konkrétních spojnic ve zvolené oblasti.</p> <p>Nezanedbatelný přínos i v oblasti cykloturistiky.</p>
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Ostrava, správce silničních komunikací.


3.4.2 Podoblast Hlučínsko včetně provozu LKD do Ostravy

Hlučínsko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Významné cíle cestujících
Bělá	704	2,8	Hlučín	
Bohuslavice	1 592	15,4	Hlučín	
Bolatice	4 238	13,0	Kravaře	
Darkovice	1 232	5,0	Hlučín	
Děhylov	708	5,0	Hlučín	
Dobroslavice	706	7,0	Hlučín	
Dolní Benešov	4 356	14,0	Hlučín	významní zaměstnavatelé (průmysl)
Hať	2 561	15,0	Hlučín	
Hlučín	14 319	21,0	Hlučín	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy
Chuchelná	1 285	8,9	Kravaře	významné zdravotnické zařízení
Kobeřice	3 229	17,0	Kravaře	významný zaměstnavatel (těžba)
Kozmice	1 800	10,0	Hlučín	
Kravaře	6 838	19,0	Kravaře	úřad obce s rozšířenou působností, zámek
Ludgeřovice	4 627	10,8	Hlučín	
Markvartovice	1 795	6,8	Hlučín	
Píšť	2 097	15,7	Hlučín	

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

Rohov	625	6,6	Kravaře	
Strahovice	907	5,0	Kravaře	
Sudice	674	9,0	Kravaře	
Šilheřovice	1 549	21,0	Hlučín	střední škola
Štěpánkovice	3 058	12,5	Kravaře	
Třebom	207	29,5	Kravaře	
Vřesina	1 370	6,0	Hlučín	
Závada	602	5,0	Hlučín	
Celkem	61 079	281,1		

Tabulka 3.11 – Charakteristika podoblasti Hlučínsko (zdroj: Krajský úřad)

	3.4.2-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Hlučínsko (trať 317 + autobusové linky).
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Hlučínsko.
Popis problému	Souběžně s pátevní železniční tratí 317 Opava – Hlučín jsou vedeny dotované autobusové linky. Autobusová doprava nemá žádnou vazbu na železniční dopravu a schází kolejové napojení železniční trati směrem na Ostravu.
Závažnost problému	Extrémní.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči souběžné autobusové dopravě.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení pátevní železniční linky (trať 317). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol.

	<ul style="list-style-type: none"> - Úprava organizace autobusové dopravy tak, aby linky z okolních obcí dojížděly k železničním stanicím Kravaře ve Slezsku a Dolní Benešov a navazovaly na železniční dopravu. - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Kravaře ve Slezsku. - Vybudování železniční zastávky Dolní Benešov U kapce. - Případné vybudování železniční zastávky Kravaře střed. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Dolní Benešov. <p>Vybudování kolejového propojení Opava, Hlučína a Ostravy pomocí lehké kolejové dopravy.</p>
Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na dráze Opava – Hlučín.</p> <p>Součinnost s projektem na lehkou kolejovou dopravu Ostrava – Hlučín.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	Zvýšení využití železniční dopravy zlepšením její atraktivity a možnost redukce dotované souběžné autobusové dopravy.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.

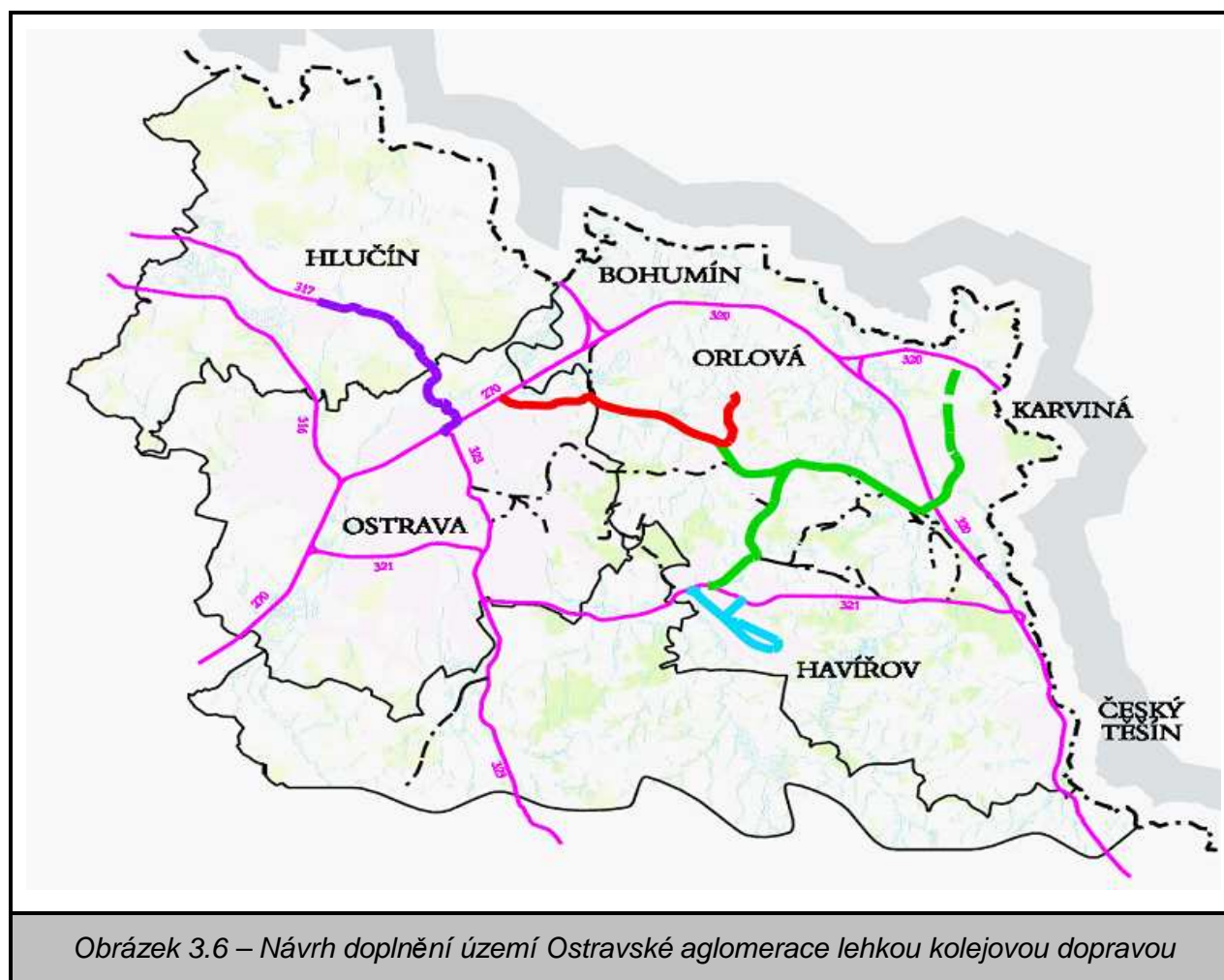


3.4.2-2 Zavedení lehké kolejové dopravy Ostrava – Hlučín.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko + Hlučínsko.
Popis problému	Po zrušení historické tramvajové linky Ostrava – Hlučín schází dostatečně rychlé, četné a kapacitní spojení na tomto rameni. Veškeré dopravní vazby jsou prováděny pouze silniční dopravou. Hlučín má silné vazby na krajské město Ostravu, přičemž veřejná doprava je v této relaci zajištěna pouze autobusy. Orientace pouze na autobusovou dopravu se v uvedeném případě ukazuje jako neperspektivní (kongesce, kapacita, životní prostředí). Tato fakta potvrdil i provedený průzkum preferencí občanů, kde občané zdůrazňovali současné nevhodné spojení mezi Hlučínem a Ostravou.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Zvyšující se požadavky na dopravu v aglomeraci vyvolávají růst individuální automobilové dopravy, řešení pouze autobusy je z pohledu četnosti, kapacity i ekologie nedostatečné. Zvýšená hybnost vyvolává negativní účinky – kongesce, nehodovost, prašnost, hluk (vliv na životní prostředí).
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Zavedení lehké kolejové dopravy na rameni Ostrava – Hlučín. Nabízí se řešení v návaznosti současnou sítí tramvají DPO, a.s. V první fázi je nutné vytyčené trasy lehké kolejové dopravy zapracovat do příslušných územních plánů (kraj, obce).
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady nutno stanovit v projektu. Plán výstavby nutno koordinovat s dalšími obdobnými projekty v regionu – lehké kolejové dopravy v relacích Ostrava – Havířov a Ostrava – Orlová.

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

Přínosy	Rychlé spojení centra Ostravy a Hlučína kolejovou dopravou provázené s tramvajovou sítí MHD v Ostravě. Předpoklad nasazení moderních nízkopodlažních vozidel s vysokými standardy kvality. Zlepšení dopravní obslužnosti, bezpřestupové spojení mezi významnými centry. Výhodnost v rámci dopravní a přepravní integrace (ODIS). Dostupnost taktové přepravy přináší zlepšení životního prostředí i kvality života občanů. Podstatné zvýšení konkurenceschopnosti hromadné kolejové dopravy vůči individuální dopravě.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, EIA.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, konkrétní dotčená města a obce, SŽDC, s.o., dopravci ČD, a.s., DPO, a.s., AWT, a.s., SFDI, KODIS, s.r.o.



Obrázek 3.6 – Návrh doplnění území Ostravské aglomerace lehkou kolejovou dopravou



3.4.2-3 Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 317 Opava – Hlučín.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Opavsko, oblast Ostravsko, podoblast Hlučínsko.
Popis problému	Úroveň výše traťových rychlostí na regionální trati hluboce zaostává za úrovní rychlostních limitů v silniční dopravě (včetně obcí). Příčinou je nejen směrové uspořádání a špatný technický stav svršku, ale i trvalá omezení rychlosti na značném množství přejezdů. Stav tratí je v současné době takový, že přestože máme moderní vozidla schopné dosáhnout vyšších rychlostí, dosahujeme rychlostí obdobných jako v době parní trakce.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není dodržen požadavek na rychlost přepravy (viz průzkum), železnice se stává nekonkurenceschopnou, dochází k odlivu cestujících. Kvůli nemožnosti zkrácení jízdních dob v řádu jednotlivých minut není na frekvenčně oprávněných spojích není možno zavést pravidelný takt dopravy a smysluplné přípojové vazby (obraty). Tím dochází k nepřipojům v přestupním uzlu Opava a prodlužování dob, čekání na přestup a celkové doby přepravy.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Uvedení tratí do normového stavu, prověření možností zvýšení traťové rychlosti. Zabezpečení vytipovaných přejezdů, realizace opatření pro zlepšení rozhledových poměrů, umožňující zvýšení rychlosti, resp. zrušení přejezdu.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady relativně nízké, nutno stanovit v projektu. Předpoklad příspěvku SFDI, možnost příspěví Moravskoslezského

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	<p>kraje (např. na pořízení projektové dokumentace); u přejezdů příspěvek správce silniční komunikace.</p> <p>Možnost vazby na další navrhovaná opatření (vznik přestupních terminálů v Kravařích, Dolním Benešově a Hlučíně).</p>
Přínosy	Zvýšení rychlosti přepravy a standardu kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zlepšení bezpečnosti na přejezdech, zlepšením vlivu na životní prostředí – snížením hlučnosti – dojde i k zlepšení kvality života pro občany.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dotčená města a obce, SŽDC, s.o., SFDI, správce silniční komunikace.



3.4.2-4 Nová železniční zastávka Dolní Benešov-U kaple na trati 317.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Hlučínsko.
Popis problému	<p>Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>Západní část města Dolní Benešov se nenachází v dosahu železniční dopravy. Přestože jí prochází železniční trať Opava východ – Hlučín, funkci spádového tarifního bodu v současné době zajišťuje žst. Dolní Benešov, lokalizovaná ve východní části města. Stanice není v docházkové vzdálenosti pěší dopravy pro západní část města. To odrazuje část potenciálních cestujících od přepravy po železnici.</p>

Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Dolní Benešov-U kaple.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje. Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).
Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí. Možnost terminálu s přestupem vlak-bus, MHD.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Dolní Benešov, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.

3.4.3 Podoblast Bílovecko

Bílovecko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Albrechtičky	683	3,9	Bílovec	
Bílov	555	10	Bílovec	
Bílovec	7 688	49,3	Bílovec	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, nemocnice, zámek
Bítov	404	4	Bílovec	
Bravantice	788	25	Bílovec	
Jistebník	1 487	15	Bílovec	
Kujavy	551	9	Bílovec	
Pustějov	962	8	Bílovec	
Slatina	720	18	Bílovec	
Studénka	10 257	30,9	Bílovec	střední školy, muzeum, významný zaměstnavatel (t.č. nevyrábí)
Tísek	923	8	Bílovec	
Velké Albrechtice	987	13	Bílovec	
Celkem	26 005	194,1		

Tabulka 3.12 – Charakteristika podoblasti Bílovecko (zdroj: Krajský úřad)



3.4.3-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Bílovicko (trať 279 + autobusové linky).

1. Aktuální stav

Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Bílovecko.
Popis problému	Souběžně s pátevní železniční tratí 279 Studénka – Bílovec je vedeno několik dotovaných autobusových linek. Na trati je nízká traťová rychlost a rozhodující přepravní vztah Bílovec – Ostrava zajišťují autobusové linky.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči autobusové dopravě

2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	<p>Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteřní železniční linky (trať 279). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Bílovec. - Vybudování přestupního uzlu III. kategorie u železniční stanice Studénka (u Bíloveckého nástupiště) pro autobusovou dopravu ze západní části podoblasti s možností přestupu (podchodem železniční stanice) na drážní dopravu.
Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké.</p> <p>V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na dráze Studénka – Bílovec.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>
Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na autobusovou linku Ostrava – Bílovec. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.4.3-2 Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 279 Studénka – Bílovec.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Bílovecko.
Popis problému	Úroveň výše traťových rychlostí na regionální trati hluboce zaostává za úrovní rychlostních limitů v silniční dopravě (včetně obcí). Příčinou je nejen směrové uspořádání a špatný technický stav svršku, ale i trvalá omezení rychlosti na značném množství přejezdů. Stav tratí je v současné době takový, že přestože máme moderní vozidla schopné dosáhnout vyšších rychlostí, dosahujeme rychlostí obdobných jako v době parní trakce.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není dodržen požadavek na rychlost přepravy (viz průzkum), železnice se stává nekonkurenceschopnou, dochází k odlivu cestujících. Kvůli nemožnosti zkrácení jízdních dob v řádu jednotlivých minut není na frekvenčně oprávněných spojích není možno zavést pravidelný takt dopravy a smysluplné přípojové vazby (obraty). Tím dochází k nepřipojům v přestupním uzlu Studénka a prodlužování dob, čekání na přestup a celkové doby přepravy.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Uvedení tratí do normového stavu, odstranění trvalých omezení traťové rychlosti, rekonstrukce (obnova svršku), popř. úpravy směrového uspořádání trati s cílem zásadního zvýšení traťové rychlosti. Zabezpečení vytipovaných přejezdů, realizace opatření pro zlepšení rozhledových poměrů, umožňující zvýšení rychlosti, resp. zrušení přejezdu. Redukce, resp. lepší zabezpečení vytipovaných přejezdů s trvalým omezením rychlosti (20-30 km/h).

Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady relativně nízké, nutno stanovit v projektu. Předpoklad příspěvku SFDI, možnost příspěvku Moravskoslezského kraje (např. na pořízení projektové dokumentace); u přejezdů příspěvek správce silniční komunikace.</p> <p>Možnost vazby na další navrhovaná opatření (vznik přestupních uzlů ve Studénce a Bílovci).</p>
Přínosy	Zvýšení rychlosti přepravy a standardu kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zlepšení bezpečnosti na přejezdech, zlepšením vlivu na životní prostředí – snížením hlučnosti – dojde i k zlepšení kvality života pro občany.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dotčená města a obce, SŽDC, s.o., SFDI, správce silniční komunikace.



3.4.3-3 Nová železniční zastávka Pustějov na trati 270.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Bílovecko.
Popis problému	<p>Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>V okolí páteřní železniční trati 270 ležící obec Pustějov prozatím nemá možnost využívat železniční dopravu.</p>
Závažnost problému	Střední.

Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje. Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).
Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí. Možnost terminálu s přestupem vlak-bus-MHD, Park & Ride, Bike & Ride.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Havířov, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.



3.4.3-4 Nová železniční zastávka Sedlnice zastávka na trati 325.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Bílovecko.
Popis problému	<p>Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>Železniční stanice Sedlnice je vzdálena od obytných částí stejnojmenné obce. To odrazuje část potenciálních cestujících od přepravy po železnici. Přestože severní částí obce prochází železniční trať Studénka – Veřovice, není zde zřízen tarifní bod.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Sedlnice zastávka.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje. Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).</p> <p>Předpokládá se součinnost s navrženými projekty na napojení železnice na Letiště L.Janáčka Ostrava a elektrizaci trati Studénka – Veřovice.</p>


Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí. Možnost terminálu s přestupem vlak-bus.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Obec Sedlnice, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.

3.4.4 Podoblast Karvinsko včetně MHD Karviná a Havířov, Orlová včetně výhledu LKD

Karvinsko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Albrechtice	3 959	12	Havířov	
Bohumín	23 000	31	Bohumín	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, nemocnice, významní zaměstnavatelé (průmysl)
Český Těšín	25 492	33,8	Český Těšín	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, nemocnice
Dětmarovice	3 864	13	Karviná	významný zaměstnavatel (elektrárna)
Dolní Lutyně	4 684	24	Orlová	
Doubrava	1 487	7	Orlová	významný zaměstnavatel (těžba)
Havířov	85 502	32	Havířov	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, okresní soud, nemocnice
Horní Bludovice	1 815	8,9	Havířov	
Horní Suchá	4 433	9	Havířov	
Chotěbuz	1 064	10	Český Těšín	
Karviná	64 483	57	Karviná	úřad obce s rozšířenou působností, vysoká škola, střední školy, okresní soud, nemocnice, lázně, zámek, významní zaměstnavatelé (průmysl)
Orlová	33 427	24	Orlová	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, nemocnice
Petrovice u Karviné	4 406	20	Karviná	střední školy
Petřvald	7 052	12	Orlová	
Rychvald	6 804	17	Bohumín	významný zaměstnavatel (průmysl)
Stonava	1 728	13	Karviná	významný zaměstnavatel (těžba)

Těrlicko	4 132	24,6	Havířov	
Celkem	277 332	348,4		

Tabulka 3.13 – Charakteristika podoblasti Karvinsko (zdroj: Krajský úřad)

	3.4.4-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Karvinsko I. (trať 321 + autobusové linky).
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Karvinsko.
Popis problému	V okolí páteřní železniční trati 321 Ostrava – Český Těšín leží některé obce či části obcí, avšak jejich občané ji nemohou využívat, neboť zde chybí železniční zastávka.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Snížení využití železniční dopravy a potřeba většího rozsahu souběžné autobusové dopravy
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteřní železniční linky (trať 321). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Havířov. - Vybudování železniční zastávky Havířov nemocnice. - Vybudování železniční zastávky Ostrava-Zábřeh. - Případné vybudování železniční zastávky Ostrava–ArcelorMittal.


	- Případné přeložení zastávky Šenov.
Náklady, požadavky	V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké. Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.
Přínosy	Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy. Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.4.4-2 Nová železniční zastávka Havířov-nemocnice na trati 321.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Karvinsko.
Popis problému	Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky. Železniční stanice Havířov na trati 321 je vzdáleno od centra města a není tak v docházkové vzdálenosti pěší dopravy. To odrazuje část potenciálních cestujících od přepravy po železnici, neboť je třeba

	využívat hromadnou dopravu a přestupovat, což prodlužuje dobu cestování. Přestože severovýchodní části města prochází trať 321, nebylo doposud využito možnosti zřídit zastávku v lokalitě očekávané silné přepravní poptávky – u nemocnice.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Havířov nemocnice dle „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury MSK“.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje. Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).
Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí. Možnost terminálu s přestupem vlak-bus-MHD, Park & Ride, Bike & Ride.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Havířov, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.

	3.4.4-3 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Karvinsko II. (trať 320 + autobusové linky)	
1. Aktuální stav		
Systém dopravy	IDS ODIS.	
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Karvinsko.	
Popis problému	V okolí páteřní železniční trati 320 Bohumín – Čadca leží některé obce či části obcí, avšak jejich občané ji nemohou využívat, neboť zde chybí železniční zastávka.	
Závažnost problému	Vysoká.	
Důsledky problému	Snížení využití železniční dopravy a potřeba většího rozsahu souběžné autobusové dopravy.	
2. Navrhovaný směr řešení		
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.	
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteřní železniční linky (trať 320). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Případné vybudování železniční zastávky Ostrava-Hrušov. - Případné vybudování železniční zastávky Bohumín-Vrbice. - Případné vybudování železniční zastávky Bohumín-Skřečoň. - Případné vybudování železniční zastávky Český Těšín-Svibice. 	
Náklady, požadavky	V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké. Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.	

Přínosy	Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy. Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.4.4-4 Zavedení lehké kolejové dopravy Ostrava – Havířov.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko + Karvinsko.
Popis problému	Významné sídlo regionu, město Havířov má napojení na kolejovou dopravu ve formě železniční trati 321 Ostrava – Český Těšín. Železniční stanice Havířov je od centra města poměrně vzdálena, což pro cestujícího znamená nutnost použití návazného autobusu MHD. Dalšími možnostmi současného spojení do Ostravy jsou přímé autobusové spoje. Orientace pouze na autobusovou dopravu se v uvedeném případě ukazuje jako neperspektivní, (kongesce, kapacita, životní prostředí).
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Zvyšující se požadavky na dopravu v aglomeraci vyvolávají růst individuální automobilové dopravy. Současné řešení použití železnici spojeného s nutností přestupu a tím spojených jízdních dob (včetně rizika ujetí přípoje) odrazuje část cestujících. Zároveň je v rozporu

	<p>s požadavky cestujících (viz průzkum preferencí občanů). Řešení spojení pouze přímými autobusy je z pohledu četnosti, kapacity i ekologie nedostatečné.</p> <p>Zvýšená hybnost vyvolává negativní účinky – kongesce, nehodovost, prašnost, hluk (vliv na životní prostředí).</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Zavedení lehké kolejové dopravy na rameni Ostrava – Orlová.</p> <p>V současné době se připravuje vznik tramvajové dopravy ve městě Havířově. Nabízí se tedy možnost řešení v návaznosti na komplex Karolina a napojení na tramvajovou síť v Ostravě.</p> <ol style="list-style-type: none"> 0. Etapa – Zapracování tras lehké kolejové dopravy do příslušných územních plánů (kraj, obce). 1. Etapa – zavedení lehké kolejové dopravy v Havířově s přestupem v žst. Havířov do železničních kolejových vozidel hrana-hrana. 2. Etapa – zavedení přímé vozby lehkou kolejovou dopravou z centra Havířova ve směru Ostrava bez přestupu. Nasazena budou kolejová vozidla umožňující jízdu souprav po tramvajové i železniční dráze. <p>Zároveň s realizací postupně reorganizovat autobusovou síť v regionu na doplňkovou (napájecí) funkci.</p>
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady nutno stanovit v projektu.</p> <p>Plán výstavby nutno koordinovat s dalšími obdobnými projekty v regionu – lehké kolejové dopravy v relacích Ostrava – Orlová a Ostrava – Hlučín.</p>
Přínosy	<p>Rychlé spojení centra Ostravy a Havířova kolejovou dopravou provázené s tramvajovou sítí MHD v Ostravě. Předpoklad nasazení moderních nízkopodlažních vozidel s vysokými standardy kvality. Zlepšení dopravní obslužnosti, po zavedení 2. etapy bezpřestupové spojení mezi významnými centry. Výhodnost v rámci dopravní a přepravní integrace (ODIS). Dostupnost taktové přepravy přináší zlepšení životního prostředí i kvality života občanů. Podstatné zvýšení konkurenceschopnosti hromadné kolejové dopravy vůči IAD.</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.

3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, EIA.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, konkrétní dotčená města a obce, SŽDC, s.o., dopravci ČD, a.s., DPO, a.s., AWT, a.s., SFDI, KODIS, s.r.o.



Obrázek 3.7 – Vizualizace možného řešení lehké kolejové dopravy v Havířově.



3.4.4-5 Zavedení lehké kolejové dopravy Ostrava – Orlová.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko + Karvinsko.
Popis problému	Významné sídlo regionu, město Orlová, nemá napojení na kolejovou dopravu zajišťující přepravu osob. Veškeré dopravní vazby jsou prováděny pouze silniční dopravou. Orlová má silné vazby na krajské město Ostravu, přičemž veřejná doprava je v této relaci zajištěna pouze autobusy. Orientace pouze na autobusovou dopravu se v uvedeném případě ukazuje jako neperspektivní, (kongesce, kapacita, životní prostředí).
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Zvyšující se požadavky na dopravu v aglomeraci vyvolávají růst individuální automobilové dopravy, řešení pouze autobusy je z pohledu četnosti, kapacity i ekologie nedostatečné. Zvýšená hybnost vyvolává negativní účinky – kongesce, nehodovost, prašnost, hluk (vliv na životní prostředí).

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Zavedení lehké kolejové dopravy na rameni Ostrava – Orlová. Nabízí se řešení v návaznosti současnou sítí tramvají DPO, a.s. V první fázi je nutné vytyčené trasy lehké kolejové dopravy zapracovat do příslušných územních plánů (kraj, obce). Zároveň s realizací postupně reorganizovat autobusovou síť v regionu na doplňkovou (napájecí) funkci.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady nutno stanovit v projektu. Plán výstavby nutno koordinovat s dalšími obdobnými projekty v regionu – lehké kolejové dopravy v relacích Ostrava – Havířov a Ostrava – Hlučín.


Přínosy	Rychlé spojení centra Ostravy a Orlové kolejovou dopravou provázené s tramvajovou sítí MHD v Ostravě. Předpoklad nasazení moderních nízkopodlažních vozidel s vysokými standardy kvality. Zlepšení dopravní obslužnosti, bezpřestupové spojení mezi významnými centry. Výhodnost v rámci dopravní a přepravní integrace (ODIS). Dostupnost taktové přepravy přináší zlepšení životního prostředí i kvality života občanů. Podstatné zvýšení konkurenceschopnosti hromadné kolejové dopravy vůči individuální dopravě.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, EIA.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, konkrétní dotčená města a obce, SŽDC, s.o., dopravci ČD, a.s., DPO, a.s., AWT, a.s., SFDI, KODIS, s.r.o.



3.4.4-6 Zavedení lehké kolejové dopravy Havířov – Orlová – Karviná.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Ostravsko + Karvinsko.
Popis problému	<p>Veškeré dopravní vazby v relaci Havířov – Orlová a Havířov – Karviná jsou v současné době prováděny pouze silniční dopravou (autobusy). Orientace pouze na autobusovou dopravu se v uvedeném případě ukazuje jako neperspektivní, (kongesce, kapacita, životní prostředí). Tato fakta potvrdil i provedený průzkum preferencí občanů (viz analytická část studie).</p> <p>Silné vazby mezi uvedenými městy jsou patrné i z modelu přepravních proudů uvedených v analytické části studie.</p>
Závažnost problému	Střední.
Důsledky problému	Zvyšující se požadavky na dopravu v aglomeraci vyvolávají růst individuální automobilové dopravy, řešení pouze autobusy je

	z pohledu četnosti, kapacity i ekologie nedostatečné. Zvýšená hybnost vyvolává negativní účinky – kongesce, nehodovost, prašnost, hluk (vliv na životní prostředí).
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	<p>Zavedení lehké kolejové dopravy na rameni Havířov – Orlová – Karviná.</p> <p>V první fázi je nutné vytyčené trasy lehké kolejové dopravy zpracovat do příslušných územních plánů (kraj, obce).</p> <p>Zároveň s realizací postupně reorganizovat autobusovou síť v regionu na doplňkovou (napájecí) funkci.</p>
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady nutno stanovit v projektu.</p> <p>Plán výstavby nutno koordinovat s dalšími obdobnými projekty v regionu – lehké kolejové dopravy v relacích Ostrava – Havířov a Ostrava – Orlová.</p> <p>Nutným požadavkem je také stabilizace území po ukončení důlní činnosti v řešeném regionu, což se předpokládá nejdříve po r. 2030.</p>
Přínosy	<p>Rychlé spojení center Havířova, Orlové a Karviné s návazností na ostatní plánované tratě lehké kolejové dopravy (z Havířova do Ostravy a z Orlové do Ostravy). Předpoklad nasazení moderních nízkopodlažních vozidel s vysokými standardy kvality. Zlepšení dopravní obslužnosti, bezpřestupové spojení mezi významnými centry. Výhodnost v rámci dopravní a přepravní integrace (ODIS). Dostupnost taktové přepravy přináší zlepšení životního prostředí i kvality života občanů. Podstatné zvýšení konkurenceschopnosti hromadné kolejové dopravy vůči individuální dopravě.</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, DUR, DSP, EIA.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, konkrétní dotčená města a obce, SŽDC, s.o., dopravci ČD, a.s., DPO, a.s., AWT, a.s., SFDI, KODIS, s.r.o.

 <h3 style="text-align: center;">3.4.4-7 Zřízení MHD v Bohumíně.</h3>	
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Městská hromadná doprava.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Karvinsko.
Popis problému	<p>Současná dopravní obsluha významného města Bohumína (23 000 obyvatel) je zajišťována pouze linkami regionální autobusové dopravy (dopravce ČSAD Karviná, a.s., ČSAD Havířov, a.s. a Veolia Transport Morava, a.s.).</p> <p>Některé periferní části města nemají zajištěnu dopravní obslužnost v požadované kvalitě a kvantitě.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	<p>Ztížená přeprava obyvatel z okrajových čtvrtí o centra města. Nedostupnost přepravy a chybějící garantované nízkopodlažní linky (nebo aspoň spoje) znamenají snížení kvality života občanů.</p> <p>Není dodržen požadavek na pohodlí přepravy, což dokazují výsledky průzkumu mezi občany (viz analytická část).</p>
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Organizační opatření.
Konkretizace	<p>Uvážit zavedení linek městské hromadné dopravy. Jejich konkrétní vedení a požadavky na parametry dopravní obsluhy (včetně požadovaných vozidel) je nutno stanovit v konkrétním projektu.</p> <p>Předpokládá se zajištění provozu vozidly a řidiči některým z již existujících dopravců vzešlým z výběrového řízení.</p>
Náklady, požadavky	Předpoklad hrazení ztrát spojených z provozování této dopravy ze strany Města Bohumína.
Přínosy	Zvýšení standardu kvality a konkurenceschopnost individuální dopravě zejména v periferních částech města Bohumína. Zvýšení možností přepravy kočárků a handicapovaných.

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Město Bohumín, vybraný dopravce, KODIS, s.r.o.

3.4.5 Podoblast Frýdecko-Místecko včetně MHD

Frýdecko-Místecko	Počet obyvatel	Rozloha v km²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Baška	3 413	12,8	Frýdek-Místek	
Brušperk	3 718	10	Frýdek-Místek	
Bruzovice	734	15,9	Frýdek-Místek	
Dobrá	2 933	8	Frýdek-Místek	
Dobratice	1 042	7	Frýdek-Místek	
Dolní Domaslavice	1 060	7,3	Frýdek-Místek	
Dolní Tošanovice	303	3,6	Frýdek-Místek	
Fryčovice	2 244	16	Frýdek-Místek	
Frýdek-Místek	60 821	51	Frýdek-Místek	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, okresní soud, nemocnice, významní zaměstnavatelé (průmysl)
Horní Domaslavice	630	5	Frýdek-Místek	
Horní Tošanovice	498	5	Frýdek-Místek	
Hukvaldy	1 905	20	Frýdek-Místek	turistická oblast
Kaňovice	236	2	Frýdek-Místek	
Kozlovice	2 840	21	Frýdek-Místek	
Krásná	654	45	Frýdek-Místek	
Krmelín	1 972	5	Frýdek-Místek	
Lhotka	489	7	Frýdek-Místek	
Lučina	1 178	7,4	Frýdek-Místek	
Morávka	1 052	87	Frýdek-Místek	
Nižní Lhoty	258	3	Frýdek-Místek	
Nošovice	970	6,4	Frýdek-Místek	významní zaměstnavatelé (průmysl)
Palkovice	2 916	21	Frýdek-Místek	
Paskov	3 814	11	Frýdek-Místek	významné zdravotnické zařízení, významní zaměstnavatelé (průmysl)
Pazderna	256	3,2	Frýdek-Místek	
Pražmo	969	3	Frýdek-Místek	
Raškovice	1 768	8,6	Frýdek-Místek	
Řepiště	1 619	8	Frýdek-Místek	
Sedliště	1 309	9,9	Frýdek-Místek	
Soběšovice	820	3	Frýdek-Místek	
Staré Město	1 278	4	Frýdek-Místek	
Starič	1 899	18,9	Frýdek-Místek	významní zaměstnavatelé (průmysl)
Sviadnov	1 400	4	Frýdek-Místek	

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

Třanovice	981	8	Frýdek-Místek	
Vojkovice	519	4,8	Frýdek-Místek	
Vyšní Lhoty	762	11	Frýdek-Místek	
Žabeň	614	3	Frýdek-Místek	
Žermanice	247	3,4	Frýdek-Místek	rekreační oblast
Celkem	110 121	470,7		

Tabulka 3.14 – Charakteristika podoblasti Frýdecko-Místecko (zdroj: Krajský úřad)


3.4.5-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Frýdecko-Místecko (trať 323 + autobusové linky).
1. Aktuální stav

Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Frýdecko-Místecko.
Popis problému	Železniční trať je z hlediska cestovní rychlosti ve srovnání s expresní autobusovou linkou vedenou po rychlostní komunikaci příliš pomalá.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči souběžné autobusové dopravě.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení pátevní železniční linky (trať 323). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti – předpoklad elektrizace (a nejlépe zdoukolejnění) trati. - Případné vybudování železniční zastávky Staré Město.

	- Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Frýdek-Místek.
Náklady, požadavky	V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké. Součinnost s navrhovaným projektem na Elektrizaci trati Ostrava – Valašské Meziříčí. Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.
Přínosy	Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou expresní autobusovou linku Frýdek-Místek – Ostrava. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy. Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.4.5-2 Nová železniční zastávka Frýdek-Místek-Slezská na trati 322.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Frýdecko-Místecko.
Popis problému	Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna

	<p>nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>Nádraží Frýdek-Místek na tratích 322 a 323 je vzdáleno od centra města a není tak v docházkové vzdálenosti pěší dopravy. To odrazuje část potenciálních cestujících zejména ze severovýchodní části města.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Frýdek-Místek-Slezská.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje.</p> <p>Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).</p>
Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí. Možnost terminálu s přestupem vlak-bus, MHD.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Frýdek-Místek, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.



3.4.5-3 Nová železniční zastávka Nošovice na trati 322.

1. Aktuální stav

Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Frýdecko-Místecko.
Popis problému	<p>Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky.</p> <p>Nově vybudovaná průmyslová zóna Nošovice je významným cílovým místem cestujících-zaměstnanců. Matematické modely zpracované v analytické části studie toto dokazují. Chybějící železniční zastávka připravuje železniční dopravu o část potenciálních cestujících, kteří by měli zájem dojíždět po železnici.</p>
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.

2. Navrhovaný směr řešení

Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Nošovice.
Náklady, požadavky	<p>Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje.</p> <p>Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).</p>
Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti,

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

	zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí. Možnost terminálu s přestupem vlak-bus.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Obec Nošovice, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.

3.4.6 Podoblast Frýdlantsko

Frýdlantsko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Bílá	312	56	Frýdlant n.O.	rekreační oblast
Čeladná	2 270	64	Frýdlant n.O.	významné zdravotnické zařízení, rekreační oblast
Frýdlant n.Ostravici	9 774	22	Frýdlant n.O.	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy
Janovice	1 736	13	Frýdlant n.O.	
Kunčice pod Ondř.	2 010	21	Frýdlant n.O.	
Malenovice	490	13	Frýdlant n.O.	rekreační oblast
Metylovice	1 556	11	Frýdlant n.O.	významné zdravotnické zařízení
Ostravice	2 285	28	Frýdlant n.O.	rekreační oblast
Pržno	762	2	Frýdlant n.O.	
Pstruží	725	7	Frýdlant n.O.	
Staré Hamry	562	85	Frýdlant n.O.	
Celkem	22 482	322		

Tabulka 3.15 – Charakteristika podoblasti Frýdlantsko (zdroj: Krajský úřad)



3.4.6-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Frýdlantsko I. (trať 323 + autobusové linky).

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Frýdlantsko.
Popis problému	Páteřní železniční linka – trať 323 je z hlediska cestovní rychlosti ve srovnání s IAD vedenou po rychlostní komunikaci příliš pomalá. Nevhodně umístěná stanice Baška.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči IAD.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti: <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteřní železniční linky (trať 323). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti – předpoklad elektrizace (a případně zdoukolejnění) trati. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Frýdlant n.Ostravicí. - Vybudování přestupního uzlu u železniční zastávky Pržno. - Případná přeložka zastávky Baška.
Náklady, požadavky	V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké. Součinnost s navrhovaným projektem na Elektrizaci trati Ostrava – Valašské Meziříčí.

	Vazba na navrhovaný projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.
Přínosy	Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžnou autobusovou linku. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy. Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.4.6-2 Zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati 324 Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Frýdlantsko.
Popis problému	Úroveň výše traťových rychlostí na regionální trati hluboce zaostává za úrovní rychlostních limitů v silniční dopravě (včetně obcí). Příčinou je nejen směrové uspořádání a špatný technický stav svršku, ale i trvalá omezení rychlosti na značném množství přejezdů. Stav tratí je v současné době takový, že přestože máme moderní vozidla schopné dosáhnout vyšších rychlostí, dosahujeme rychlostí obdobných jako v době parní trakce.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není dodržen požadavek na rychlost přepravy (viz průzkum), železnice se stává nekonkurenceschopnou, dochází k odlivu cestujících.

	Kvůli nemožnosti zkrácení jízdních dob v řádu jednotlivých minut není na frekvenčně oprávněných spojích není možno zavést pravidelný takt dopravy a smysluplné přípojové vazby (obraty). Tím dochází k nepřipojům v přestupním uzlu Frýdlant nad Ostravicí a prodlužování dob, čekání na přestup a celkové doby přepravy.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Uvedení tratí do normového stavu, odstranění trvalých omezení traťové rychlosti, rekonstrukce (obnova svršku), popř. úpravy směrového uspořádání trati s cílem zásadního zvýšení traťové rychlosti. Zabezpečení vytipovaných přejezdů, realizace opatření pro zlepšení rozhledových poměrů, umožňující zvýšení rychlosti, resp. zrušení přejezdu. Redukce, resp. lepší zabezpečení vytipovaných přejezdů s trvalým omezením rychlosti (20-30 km/h).
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady relativně nízké, nutno stanovit v projektu. Předpoklad příspěvku SFDI, možnost příspěvu Moravskoslezského kraje (např. na pořízení projektové dokumentace); u přejezdů příspěvek správce silniční komunikace. Možnost vazby na další navrhovaná opatření (vznik přestupních uzlů ve Frýdlantu nad Ostravicí a Ostravicí).
Přínosy	Zvýšení rychlosti přepravy a standardu kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Zlepšení bezpečnosti na přejezdech, zlepšením vlivu na životní prostředí – snížením hluchnosti – dojde i k zlepšení kvality života pro občany.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie, (popř. DUR), DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, dotčená města a obce, SŽDC, s.o., SFDI, správce silniční komunikace.



3.4.6-3 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Frýdlantsko II. (trať 324 + autobusové linky).

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Ostravsko, podoblast Frýdlantsko.
Popis problému	Páteřní železniční trať 324 je charakterizována špatnými technickými parametry – zejména nízkou traťovou rychlostí.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava je neatraktivní vůči IAD.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	<p>Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteřní železniční linky (trať 324). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti – předpoklad elektrizace tratě. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Frýdlant n.Ostravicí. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Ostravice.
Náklady, požadavky	<p>V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké.</p> <p>Součinnost s navrhovaným projektem na Elektrizaci trati Frýdlant – Ostravice.</p> <p>Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.</p>


Přínosy	<p>Zvýšení využití železniční dopravy zavedením přímých vlaků do Ostravy. Optimalizací linek autobusů uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy.</p> <p>Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).</p>
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.

3.5 Základní oblast Třinecko a její charakteristika

3.5.1 Podoblast Třinecko

Třinecko	Počet obyvatel	Rozloha v km ²	Pověřená obec	Vybrané významné cíle cestujících
Bocanovice	431	3,7	Jablunkov	
Bukovec	1 360	18	Jablunkov	
Bystřice	5 142	16,2	Třinec	
Dolní Lomná	891	27	Jablunkov	
Hnojník	1 471	6	Třinec	
Horní Lomná	382	24	Jablunkov	
Hrádek	1 773	9	Jablunkov	
Hrčava	248	27	Jablunkov	
Jablunkov	5 918	10	Jablunkov	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, významné zdravotnické zařízení
Komorní Lhotka	1 139	25	Třinec	
Košařiska	388	17	Třinec	
Milíkov	1 295	9,15	Jablunkov	
Mosty u Jablunkova	4 008	33	Jablunkov	
Návsí	3 822	19,6	Jablunkov	
Nýdek	1 920	28	Třinec	
Písečná	810	2	Jablunkov	
Písek	1 787	15	Jablunkov	
Ropice	1 380	10	Třinec	
Řeka	470	13	Třinec	
Smilovice	625	7,8	Třinec	
Střítež	1 007	6,1	Třinec	
Třinec	38 000	85,1	Třinec	úřad obce s rozšířenou působností, střední školy, nemocnice, významný zaměstnavatel (průmysl)
Vělopolí	250	3	Třinec	
Vendryně	4 000	21	Třinec	
Celkem	78 517	435,8		

Tabulka 3.16 – Charakteristika podoblasti Třinecko (zdroj: Krajský úřad)

	3.5.1-1 Zlepšení dopravní obslužnosti v podoblasti Třinecko (trať 320 + autobusové linky).
1. Aktuální stav	
Systém dopravy	IDS ODIS.
Region	Oblast Třinecko.
Popis problému	Souběžně s páteřní železniční tratí 320 Bohumín - Čadca je vedeno několik dotovaných autobusových linek.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Není využitý potenciál železniční trati po její modernizaci v rámci stavby III. koridoru.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční a organizační opatření.
Konkretizace	<p>Zpracování studie na optimalizaci linkotvorby v podoblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stanovení páteřní železniční linky (trať 320). Vytvoření návazných (napájecích) autobusových linek. - Při optimalizaci linek autobusové dopravy zohlednit povinnosti Moravskoslezského kraje vyplývající ze zákona ve vztahu k základní dopravní obslužnosti území – např. povinnost zajistit přepravu žáků základních škol. - Zlepšení infrastruktury tratě, aby zde mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Třinec. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Bystřice. - Vybudování přestupního uzlu u železniční stanice Návsí. - Po dokončení výstavby III. koridoru redukovat souběžnou autobusovou dopravu v úseku Návsí – Bystřice – Třinec . - Provéřit možnost vybudování kolejové spojky mezi stanicemi Třinec-Konská a Ropice a vlaky od Frýdku-Místku odklonit do Třince (využití též pro nákladní dopravu Hyundai).

	- Vybudovat železniční zastávku Třinec-Lyžbice.
Náklady, požadavky	V případě investičních opatření ekonomické náklady vysoké. V případě organizačních opatření ekonomické náklady nízké. Vazba na navrhované projekty Stanovení standardů kvality dopravní služby a Vytipování přestupních uzlů veřejné dopravy.
Přínosy	Zvýšení využití železniční dopravy a úspora dotací na souběžné autobusové linky Návsí – Bystřice – Třinec a Třinec – Frýdek-Místek. Uspořené finanční prostředky je možno využít k posílení návazné autobusové dopravy. Zlepšení požadovaných parametrů dopravy (rychlost, návaznost – garantované přestupní vazby, pravidelnost, dostupnost, moderní vozidla atd.).
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Studie, DUR, DSP.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, KODIS, s.r.o., dotčené obce, dopravce ČD, a.s., autobusoví dopravci.



3.5.1-2 Nová železniční zastávka Třinec-Lyžbice na trati 320.

1. Aktuální stav	
Systém dopravy	Železniční tratě – infrastruktura.
Region	Oblast Třinecko, podoblast Třinecko.
Popis problému	Historicky vybudovaná infrastruktura včetně zastávek neodpovídá změnám územního rozvoje a osídlení. Železniční doprava tak z důvodu nedostatečné hustoty zastávek (velké docházkové vzdálenosti z důvodu scházejícího tarifního bodu) není schopna nabídkou pokrýt vysoký potenciál možné poptávky. Nádraží Třinec na trati 320 je vzdáleno od centra města a není tak v docházkové vzdálenosti pěší dopravy. To odrazuje část

	potenciálních cestujících od přepravy po železnici.
Závažnost problému	Vysoká.
Důsledky problému	Železniční doprava (obecně hromadná doprava) se stává nekonkurenceschopnou v dané lokalitě, není dodržen požadavek na dostupnost, rychlost, četnost a pohodlí přepravy (viz průzkum), hrozí odliv cestujících. V důsledku omezení přepravy kočárků, kol, handicapovaných pak nedostupná přeprava snižuje kvalitu života občanů.
2. Navrhovaný směr řešení	
Druh opatření	Investiční opatření.
Konkretizace	Realizace výstavby zastávky Třinec-Lyžbice dle „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury MSK“.
Náklady, požadavky	Ekonomické náklady je nutno stanovit v projektu. Možnost příspěvku kraje. Nižší náklady v případě neobsazení zastávky a omezení rozsahu služeb (pouze přístřešek popř. výdejní automat jízdenek).
Přínosy	Zlepšení dopravní obslužnosti, zkrácení docházkové vzdálenosti, zvýšení standardu kvality, konkurenceschopnost individuální dopravě. Zvýšení možností přepravy kočárků, kol, handicapovaných. Zlepšení kvality života pro občany. Zlepšení vlivu na životní prostředí. Možnost terminálu s přestupem vlak-bus-MHD, Park & Ride, Bike & Ride.
Přínosy se projeví	Okamžitě po aplikaci opatření.
3. Problematiku rozpracovat	
Druh dokumentace	Zpracování studie jednotlivých zastávek, následně dokumentace DUR, DSP, projektu pro žádost o příspěvek z EU.
Zúčastněné organizace	Moravskoslezský kraj, Město Třinec, SŽDC, s.o., SFDI, ČD, a.s.

4 ZÁVĚR NÁVRHOVÉ ČÁSTI

Návrhová část studie se zabývala možnostmi zlepšení současného a budoucího stavu. Návrhy byly řešeny ve dvou hladinách úrovně pojetí krajské dopravy. Na úrovni první hladiny – „celokrajské“ – byla doprava v MSK rozdělena podle jednotlivých dopravních systémů a subsystémů.

Došlo ke zpracování návrhů pro oblast hromadné dopravy, zastoupené jednak IDS ODIS (integrujícího vnitrokrasjskou železniční, autobusovou a městskou hromadnou dopravu) a dále vazbami mezi MSK a sousedními kraji (resp. zeměmi) ve vztahu k železniční a autobusové linkové dopravě. Zmíněny byly systémy letecké a vodní dopravy.

Individuální doprava v MSK byla rozdělena na systémy automobilové (osobní a nákladní), cyklistické a pěší dopravy.

V nezpochybnitelné interakci jak k hromadné, tak individuální dopravě, je dopravní infrastruktura. Pro potřeby studie byla definována v oblastech železniční, silniční, statické (parkovací plochy) infrastruktury, pěších stezek a cyklostezek.

Obecně lze konstatovat, že v takto zpracované první hladině řešení studie jsou obsaženy návrhy, které lze aplikovat paušálně pro celý MSK. Jedná se o opatření, která mají obecný charakter (např. zpoplatnění pozemních komunikací nižších tříd), nebo mají účinnost v rámci celokrajského zastřešení veřejné dopravy v rámci IDS ODIS. Což je příklad tarifní integrace, vedení páteřních železničních linek, standardů kvality veřejné služby atd.

Druhá hladina zohlednila rozdíly v jednotlivých oblastech MSK a navrhla specifická řešení pro problémy konkrétních regionů. Na základě interních vazeb v rámci kraje, jeho měst a obcí, současně se zohledněním spádovosti obcí a současnému (a nově navrhovanému) linkovému vedení, byl Moravskoslezský kraj rozdělen do pěti základních oblastí.

Toto základní dělení se stala obsahovou kostrou v dalších fázích řešení návrhové části.

Byly definovány následující dopravní oblasti: Bruntálsko, Opavsko, Novojičínsko, Ostravsko a Třinecko. Tyto regiony byly pro potřeby možnosti detailnějších návrhů dále rozděleny na celkem 16 podoblastí. Jmenovitě Bruntálsko, Rýmařovsko, Krnovsko, Opavsko, Vítkovsko, Novojičínsko, Odersko, Frenštátsko, Kopřivnicko, Ostravsko, Hlučínsko, Bílovecko, Karvinsko, Frýdecko-Místecko, Frýdlantsko, Třinecko.

V každé z těchto oblastí byly nastíněny možnosti řešení jejich vnitřních problémů, související vazby na sousední oblasti a podoblasti a samozřejmě vazba na krajské město. Navržené projekty byly specifikovány obdobně jako u první hladiny. V navržených projektech proto převažují návrhy regionálních přestupních uzlů, úprava infrastruktury pro zkrácení jízdních dob, doporučení k novému vedení lokálních linek nebo řešení problémů statické dopravy.

Jako vstupy pro řešení návrhové části posloužily zejména závěry zpracované SWOT analýzy (prezentované v kapitole analytické části), dále vyhodnocení současné infrastruktury (z již

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

zpracovaných krajských dokumentů), vedení linek a zejména přepravní proudy zpracované na základě matematických metod.

Při stanovení návrhů byly aplikovány i osobní poznatky z řešených oblastí stanovené na základě lokálního šetření a konzultacemi s odborníky konkrétních dopravců, správců infrastruktury a odborů místní samosprávy.

Při řešení návrhové části studie byl jako jeden z důležitých faktorů sloužících pro vytipování problémů nutných k řešení také výsledek dotazníkové šetření mezi občany Moravskoslezského kraje. Z provedeného průzkumu (podrobně rozebraného v analytické části studie) je patrné, které z parametrů dopravy jsou našimi občany ohodnoceny jako nejdůležitější a na které by se měl brát ohled při rozhodování o prioritách veřejné dopravy.

Výsledky průzkumu pomohly určit obecné charakteristiky dopravních systémů, které by měly sledovány a u kterých by měla být vyvinuta snaha jejich kvalitativní stav zlepšit. Občané kraje vytypovali obecné vlastnosti, řešitelé studie je aplikují na konkrétní systémy a lokality.

Mezi respondenty byla jako nejdůležitější faktor vyhodnocena „Rychlost dopravy“. Tím se dokázala správnost nastavených požadavků na zrychlení jednotlivých dopravních systémů v rámci MSK tak, jak bylo definováno v již dříve zpracovaných studiích (např. Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje). Podrobnější tipy, jak (a za jakou cenu) aplikovat zrychlení dopravy do praxe, prezentují uvedené návrhy. Projekty byly stanoveny tak, aby zajistily požadavek na zrychlení veřejné dopravy, avšak při zachování dalších kvalitativních ukazatelů jako dostupnost, přístupnost, ekologičnost a samozřejmě bezpečnost, ale i za cenu minimálních investičních nákladů a maximalizaci opatření organizačně-správního rázu. Zvýšení rychlosti dopravy napomohou nejen investice do zlepšení parametrů dopravní cesty, ale také opatření ve vedení linek, zlepšení přípojí a návazností jednotlivých druhů dopravy. Přínosem budou i definované a plánované přestupní uzly.

Druhý nejdůležitější faktor „Cena jízdného“ se v projektech zanesených v návrhové části mohl objevovat pouze nepřímo. Dopravcům není možno z pohledu MSK taxativně stanovit konkrétní ceny za přepravu. Úpravu cen vedoucí ke spokojenosti cestujících lze však aplikovat pomocí navržených tarifních úprav při odbavení v IDS ODIS. To se může projevit zejména ve vztahu k dlouhodobým časovým jízdenkám při tarifní integraci více dopravců v oblastech, které doposud integrovány nebyly.

Jako třetí nejdůležitější faktor označili obyvatelé MSK „Četnost spojů“. Pravidelnou dopravní nabídku bude možné uskutečnit pomocí opatření vedoucích k optimalizaci linkového vedení, navýšením finančních prostředků do nových spojů. Ty mohou být zavedeny na úkor v současnosti vedených souběžných linek, aniž by bylo nutno zvyšovat požadavky na finanční nároky na krytí ztrát veřejné dopravy. Četnost spojů v určitých silně poptávaných relacích je možno zvýšit i pouhým prodloužením vozebních ramen do míst přepravní poptávky.

Čtvrtý ukazatel „Dostupnost zastávek“ byl v návrzích zohledněn jednak v oblasti auditu současné železniční sítě, kde by měly být vyhodnoceny současné tarifní body ve vztahu k dostupnosti obyvatel, hustoty osídlení a současným požadavkům na kvalitu přepravy. Bude třeba definovat lokality nevyhovující, kde je možné zastávku zrušit nebo lokalizovat do vhodnější polohy. Samostatnou kapitolou je pak vznik nových zastávek „na zelené louce“

Moravskoslezský kraj – kraj bez periferií

v oblastech výstavby a rozvoje průmyslových zón, nebo míst, kde se očekávají silnější přepravní proudy cestujících (sídlíště, centra měst apod.) a kde dosud tarifní bod chybí.

Pětici kvalitativních požadavků na dopravní službu v Moravskoslezském kraji z pohledu občanů uzavřelo „Pohodlí přepravy“. Tento faktor je spojen zejména s úrovní nabízených dopravních prostředků a vozidel. V návrhové části jsou proto uvedeny způsoby, jak tento stav řešit a zlepšit. Současný zastaralý vozový park zejména v železniční dopravě blokuje přístup nových zákazníků do tohoto segmentu dopravy a tím i do celého systému veřejné dopravy MSK. Navržené zavedení standardů vozidel veřejné dopravy je vhodným nástrojem pro stanovení kvalitativní úrovně dopravy.