



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**FAKULTA DOPRAVNÍ**

Jakub Svozil

Přeshraniční dopravní obslužnost v oblasti Bílých Karpat

Bakalářská práce

**2023**



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

Fakulta dopravní

děkan

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



**K612 ..... Ústav dopravních systémů**

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Jakub Svozil**

Studijní program (obor/specializace) studenta:

**bakalářský – DOS – Dopravní systémy a technika**

Název tématu (česky): **Přeshraniční dopravní obslužnost v oblasti Bílých Karpat**

Název tématu (anglicky): Cross-border Transport Services in the area of the White Carpathians

**Zásady pro vypracování**

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- **analýza stávajícího stavu přeshraničního spojení v oblasti**
- **komparace přeshraniční obsluhy v sousedních oblastech**
- **návrh vedení autobusových i železničních linek**
- **prověření možností návazností na dálkové spoje**
- **zhodnocení návrhu a závěr**




- Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Jareš Martin: Integrovaná doprava v praxi: jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád, jedna síť. Praha, ČVUT, 2016.  
Ministerstvo dopravy ČR: Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy: zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2022 – 2026.

Vedoucí práce: **Ing. Bc. Jan Kruntorád**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2022**  
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)


Datum odevzdání bakalářské práce: **7. srpna 2023**  
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

  
Ing. Martin Jacura, Ph.D.  
vedoucí  
Ústavu dopravních systémů



  
prof. Ing. Ondřej Příbyl, Ph.D.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

  
Jakub Svozil  
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 30. června 2022

## Poděkování

Je pro mě potěšením, že na tomto místě mohu poděkovat všem, kteří mi poskytli podklady a cenné rady, jež významně napomohly při zpracování této práce. Zvláště bych rád zmínil a poděkoval vedoucímu bakalářské práce Ing. Bc. Janu Kruntorádovi, se kterým jsem všechny své návrhy průběžně konzultoval a který mi ochotně věnoval svůj čas. Velké díky patří také organizaci KOVED za projevený zájem a za obohacení práce o aktuální data využití autobusových linek.

Na závěr nesmím opomenout na poděkování své rodině a blízkým, kteří mi poskytli zázemí a během studia mě podporovali, a to morálně i materiálně.

## Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 3. srpna 2023



podpis



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

Přeshraniční dopravní obslužnost v oblasti Bílých Karpat

Bakalářská práce

Srpen 2023

Jakub Svozil

**Abstrakt**

Tato bakalářská práce se zabývá zkvalitněním dopravního propojení mezi Českou a Slovenskou republikou na pomezí Zlínského a Trenčianského kraje v oblasti Bílých Karpat. Je analyzován současný stav dopravy v oblasti a popsány nedostatky. Dále jsou navrženy dvě varianty možného řešení, jejichž realizace zajistí propojení dvou izolovaných dopravních sítí a zvýší atraktivitu a konkurenceschopnost veřejné dopravy – vedení přímých mezinárodních linek, vedení vnitrostátních linek s přestupem v blízkosti státní hranice.

**Klíčová slova**

dopravní obslužnost, veřejná hromadná doprava, provozní koncept, železniční doprava, autobusová doprava, jízdní řády, přípoje, mezinárodní spojení, Bílé Karpaty, Zlínský kraj, Trenčianský kraj

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

Faculty of Transportation Sciences

Cross-border Transport Services in the area of the White Carpathians

Bachelor's thesis

August 2023

Jakub Svozil

**Abstract**

This bachelor thesis deals with the improvement of the transport connection between the Czech Republic and Slovakia on the border of the Zlín and Trenčín regions in the White Carpathians. It analyses the current transport state in the area and describes its shortcomings. Two solution options to these problems are proposed, the implementation of which will ensure the interconnection of two isolated transport networks and increase the attractiveness and competitiveness of public transport - direct international lines and national lines with a transfer near the state border.

**Keywords**

transport service, public transport, operational concept, railway transport, bus transport, timetables, connections, international connections, White Carpathians, Zlín Region, Trenčín Region



## Obsah

<b>1. Úvod</b>	<b>9</b>
<b>2. Analýza stávajícího stavu území</b>	<b>10</b>
2.1 Řešené území	10
2.2 Demografické údaje a sídla	11
2.2.1 Nejvýznamnější sídla	13
2.3 Školství	17
2.4 Zdravotnictví	18
2.5 Hospodářství a významní zaměstnavatelé	19
2.6 Turistický ruch	21
2.6.1 Turistické cíle v oblasti	22
<b>3. Analýza stávajícího stavu dopravy</b>	<b>26</b>
3.1 Silniční infrastruktura	26
3.1.1 Silnice I/50 a I/9	27
3.1.2 Silnice I/54	28
3.1.3 Silnice I/57	28
3.2 Železniční infrastruktura	29
3.2.1 Trať SŽ 317A (Havřice – Vlárský Průmysk Gr.)	30
3.2.2 Trať ŽSR 130B (Trenčianská Teplá – Horné Srnie Gr.)	32
3.2.3 Trať ŽSR 125A (Nové Mesto nad Váhom – Trenčianská Teplá)	32
3.3 Stávající stav přeshraniční dopravy	35
3.3.1 Autobusová doprava hraniční přechod Strání/Moravské Lieskové	35
3.3.2 Autobusová doprava hraniční přechod Starý Hrozenkov/Drietoma	36
3.3.3 Autobusová doprava hraniční přechod Brumov-Bylnice/Horné Srnie	38
3.3.4 Vlaková doprava hraniční přechod Brumov-Bylnice/Horné Srnie	40
3.4 Dopravní obslužnost příhraničí autobusy	41
42	
Z výše popsanych linek jsou na českém území jako výchozí pro návrhovou část uvažovány linky 322, 335 a 504. Z odbavovacího systému vozidel na těchto linkách byly získány data o prodaných a evidovaných jízdních dokladech za období od 1.3.2022 do 28.2.2023, které byly následně vyhodnocovány	43
43	
3.4.1 Linka 320 (Uherský Brod – Korytná – Strání)	43
3.4.2 Linka 321 (Uherský Brod – Březová – Strání)	44
3.4.3 Linka 322 (Uherský Brod – Slavkov – Strání)	44
3.4.4 Linka 335 (Uherský Brod – Vápenice/Vyškovec)	45
3.4.5 Linka 350 (Uherské Hradiště – Strání)	46
3.4.6 Linka 397 (Bojkovice - Vyškovec)	46
3.4.7 Linka 504 (Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice, Sidonie)	46
3.4.8 Linka 304 410 (Nové Mesto nad Váhom – Moravské Lieskové)	47
3.4.9 Linka 309 406 (Trenčín – Horné Srnie)	47
3.4.10 Linka 309 407 (Trenčín – Nemšová, Trenčianská Závada – Horné Srnie)	48
3.4.11 Linka 309 420 (Trenčín – Horná Súča)	48
3.5 Dopravní obslužnost regionu vlaky	48
3.5.1 Linka R18 Slováký expres	49

3.5.2	Linka Sp5 .....	49
3.5.3	Linka S5 .....	50
3.5.4	Expresní dálkové vlaky na trati Bratislava – Žilina .....	51
3.5.5	Rychlíky Považan a vlaky REX na trati Bratislava – Žilina .....	51
3.5.6	Osobní vlaky na trati Bratislava – Žilina .....	52
3.5.7	Osobní vlaky na trati Trenčianská Teplá – Vlársky Průsmyk .....	52
3.5.8	Další méně významné železniční linky zasahující do oblasti .....	52
3.6	Důležité přestupní uzly: .....	53
3.6.1	Uherský Brod, dopravní terminál .....	53
3.6.2	Trenčín, autobusová stanica.....	53
3.6.3	Nové Mesto nad Váhom, železničná stanica.....	54
<b>4.</b>	<b>Komparace přeshraniční obsluhy v sousedních oblastech.....</b>	<b>55</b>
4.1	Valašsko .....	56
4.1.1	Železniční hraniční přechod Horní Lideč – Lysá pod Makytou.....	56
4.1.2	Silniční hraniční přechod Střelná – Lysá pod Makytou .....	57
4.1.3	Silniční hraniční přechod Velké Karlovice – Makov.....	58
4.2	Moravskoslezský kraj.....	58
4.2.1	Železniční hraniční přechod Mosty u Jablunkova – Čadca .....	59
4.2.2	Silniční hraniční přechod Šance – Čadca, Milošová .....	60
4.2.3	Silniční hraniční přechod Mosty u Jablunkova – Svrčinovec.....	60
4.2.4	Silniční hraniční přechod Bílá – Klokočov .....	61
4.2.5	Silniční hraniční přechod Horní Bečva – Makov.....	61
4.3	Jihomoravský kraj.....	62
4.3.1	Železniční hraniční přechod Lanžhot – Brodské .....	62
4.3.2	Železniční hraniční přechod Hodonín – Holíč.....	63
4.3.3	Železniční hraniční přechod Sudoměřice nad Moravou – Skalica .....	63
4.3.4	Železniční hraniční přechod Velká nad Veličkou – Vrbovce .....	63
4.3.5	Dálniční hraniční přechod Břeclav – Kúty.....	64
4.3.6	Silniční hraniční přechod Lanžhot – Brodské .....	64
4.3.7	Silniční hraniční přechody Hodonín – Holíč a Sudoměřice – Skalica.....	64
4.3.8	Silniční hraniční přechod Velká nad Veličkou – Vrbovce .....	65
<b>5.</b>	<b>Návrh vedení přímých linek .....</b>	<b>66</b>
5.1	Spojení přes hraniční přechod Strání – Moravské Lieskové .....	68
5.1.1	Trasa a parametry linky .....	68
5.1.2	Změny oproti současnému stavu.....	69
5.1.3	Rozsah provozu .....	69
5.1.4	Jízdní řád .....	70
5.1.5	Úprava stávajícího provozu .....	70
5.1.6	Návaznost na dálkové spoje.....	71
5.2	Spojení přes hraniční přechod Starý Hrozenkov – Drietoma .....	72
5.2.1	Trasa a parametry linky .....	72
5.2.2	Změny oproti současnému stavu.....	73
5.2.3	Rozsah provozu .....	74
5.2.4	Jízdní řád .....	75
5.2.5	Úprava stávajícího provozu .....	75
5.2.6	Návaznost na dálkové spoje.....	77
5.3	Spojení přes hraniční přechod Vlársky Průsmyk – Horné Srnie .....	80
5.3.1	Trasa a parametry linky .....	80

5.3.2	Rozsah provozu.....	81
5.3.3	Jízdní řád .....	81
5.3.4	Návaznost na další spoje .....	81
<b>6.</b>	<b>Návrh vedení linek s přestupem .....</b>	<b>85</b>
6.1	Spojení přes hraniční přechod Strání – Moravské Lieskové.....	86
6.1.1	Trasa a parametry spojení .....	86
6.1.2	Změny oproti řešení přímou linkou.....	87
6.2	Spojení přes hraniční přechod Starý Hrozenkov – Drietoma .....	87
6.2.1	Trasa a parametry spojení .....	87
6.2.2	Změny oproti řešení přímou linkou.....	88
6.2.3	Rozsah provozu.....	89
6.2.4	Jízdní řád .....	90
6.2.5	Návaznost na dálkové spoje .....	90
6.3	Spojení přes hraniční přechod Brumov-Bylnice – Horné Srnie.....	90
6.3.1	Trasa a parametry spojení .....	90
6.3.2	Rozsah provozu.....	91
6.3.3	Jízdní řád .....	92
6.3.4	Úprava stávajícího provozu .....	92
6.3.5	Návaznost na dálkové spoje .....	93
<b>7.</b>	<b>Zhodnocení variant .....</b>	<b>94</b>
<b>8.</b>	<b>Závěr a shrnutí.....</b>	<b>96</b>
<b>9.</b>	<b>Zdroje.....</b>	<b>99</b>
<b>10.</b>	<b>Seznam příloh.....</b>	<b>101</b>
<b>11.</b>	<b>Seznam obrázků.....</b>	<b>102</b>
<b>12.</b>	<b>Seznam tabulek.....</b>	<b>104</b>

## Seznam použitých zkratek

AH	Automatické hradlo
EU	Evropská Unie
Gr	Státní hranice
GSM-R	Evropský radiový systém na železnici
GVD	Grafikon vlakové dopravy
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS ŽSK	Integrovaná doprava Žilinského kraje
IDZK	Integrovaná doprava Zlínského kraje
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje
MHD	Městská hromadná doprava
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
REX	Regional Express
RPDI	Roční průměr denních intenzit
SR	Slovenská republika
SRD	Radiodispečerská síť v pásmu 450 MHz
SŽ	Správa železnic
TEN-T	Transevropská dopravní síť
TK	Temeno kolejnice
TREŽ	Trenčianska elektrická železnica
TSK	Trenčianský samosprávný kraj
TTP	Tabulky traťových poměrů
ZK	Zlínský kraj
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
ŽST	Železniční stanice

# 1. Úvod

Jako téma bakalářské práce bylo zvoleno řešení problematiky nedostatečné dopravní obslužnosti v příhraničním regionu Bílých Karpat mezi Českou republikou a Slovenskem s důrazem na propojení obou zemí. Prioritou je zavedení přímých autobusových a vlakových linek, které spojí bez přestupů významná sídla v oblasti. V souvislosti s tím dojde k posílení role veřejné hromadné dopravy na úkor IAD.

Návrhové části práce předchází nejprve analýza stávajícího stavu z hlediska sociálně-geografického, vyhodnocení současného stavu dopravy v oblasti a porovnání s dopravní obsluhou příhraničních oblastí v ostatních regionech ležících na hranici mezi Českou republikou a Slovenskem.

Výsledkem této práce je návrh kvalitnější dopravní obsluhy řešeného regionu, který podpoří zvýšení kvality života v periferních oblastech regionu a bude pozitivně působit proti vyliďňování venkova. V současnosti mají cestující pouze velmi omezené možnosti dopravy mezi oběma zeměmi a jsou odkázáni především na IAD nebo na dálkové komerční spoje. Oblast má také stále nevyužitý turistický potenciál, který by se mohl díky kvalitnější dopravní službě rozvinout.

Navržené provozní koncepty budou pro cestující oproti současnému stavu přehlednější, srozumitelnější a hlavně atraktivnější. Důraz bude kladen na koordinaci a zajištění přestupních vazeb na dálkové spoje v Trenčíně, Novém Městě nad Váhom i v Uherském Brodě, díky čemuž bude mít cestující veřejnost možnost pokračovat bez zbytečného prodlení v cestě do nejvýznamnějších center obou zemí jako je Praha, Bratislava, Košice, Olomouc nebo Žilina.

V návrhové části budou pro každý hraniční přechod zpracovány dvě varianty možného zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu. Jedna varianta bude mít podobu přímé linky, druhá bude řešit spojení s přestupem v blízkosti státní hranice. V případě potřeby infrastrukturních změn v souvislosti s navrženými koncepty budou tyto změny popsány také.

V poslední části bude provedeno závěrečné zhodnocení navrhovaných řešení, interpretovány zásadní myšlenky a doporučení vycházející z této práce.

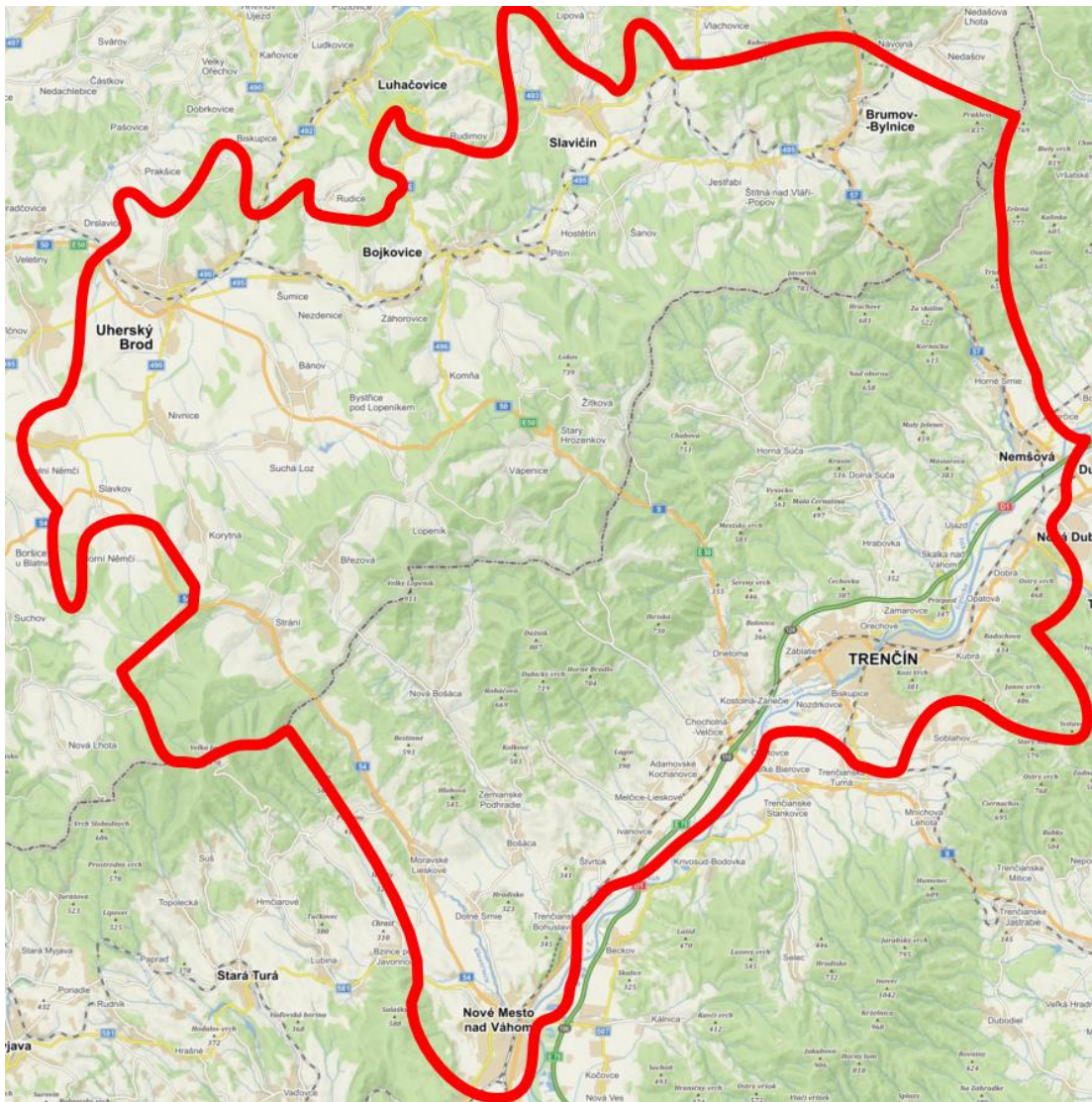
## 2. Analýza stávajícího stavu území

### 2.1 Řešené území

Řešená oblast se nachází na obou stranách mezinárodní hranice, která odděluje Českou republiku a Slovenskou republiku. Území se rozprostírá na východní Moravě na území Zlínského kraje a na středním Slovensku v Trenčianském kraji v okresech Uherské Hradiště, Zlín, Trenčín, Nové Mesto nad Váhom a je vymezeno obcemi Uherský Brod, Slavičín, Brumov-Bylnice, Nemšová, Trenčín, Nové Město nad Váhom a Strání (viz Obrázek 1 Mapa řešeného území; převzato z [20] a upraveno). Z hlediska členění do regionů soudržnosti NUTS II české území patří do regionu Střední Morava a slovenská část do regionu Západné Slovensko. Rozloha celé oblasti je 1 050 km<sup>2</sup>. Z celkové rozlohy 51,1 % území připadá České republice, což odpovídá 536,6 km<sup>2</sup>. Zbýlých 513,6 km<sup>2</sup> náleží republice Slovenské.

V jihovýchodní části území se rozprostírá nížina kolem řeky Váh, na kterou směrem k severozápadu navazuje horská krajina Bílých Karpat. Nedaleko obce Strání se nalézá Velká Javořina, která je svou nadmořskou výškou 970 metrů nejvyšším vrcholem tohoto pohoří. Bílé Karpaty vznikly při Alpínsko-himalájském vrásnění během třetihor a vyznačují se táhlými hřebeny, strmými svahy, avšak vrcholy jsou oblé a široké. Nacházejí se zde úzká strmá údolí s vodními toky. Dále směrem na severozápad má území kopcovitý charakter pahorkatiny s krajinou lesnického a polnohospodářského charakteru. Vodstvo v oblasti spadá do povodí řek Moravy a Váhu. Nejvýznamnějším vodním tokem, který přímo protéká územím je řeka Váh, dále jsou to řeky Vlára, Olšava a Drietomica. Ostatní vodoteče jsou méně významné.

V současné době státní hranice tvoří významnou bariéru mezi regiony, které se v dobách existence společné Československé republiky do roku nacházely přímo uprostřed státu. Od roku 1993 je oblast rozdělena a začala upadat. Pohyb mezi oběma státy se výrazně zjednodušil po zavedení schengenské spolupráce v roce 2007. Od roku 2000 v oblasti působí sdružení Euroregion Bílé – Biele Karpaty, jehož cílem je rozvoj Zlínského kraje a příhraničních regionů a vytváření podmínek pro mezinárodní spolupráci. Cílem Evropské unie je podporovat přeshraniční spolupráci a zmírňovat negativní hraniční efekt, a to především pomocí finančních prostředků, které je možné využívat nejen v oblasti dopravy, ale také vzdělání nebo zdravotnictví.



Obrázek 1 Mapa řešeného území; převzato z [20] a upraveno

## 2.2 Demografické údaje a sídla

Všechna data použitá v této kapitole jsou platná k 1. 1. 2022 v případě České republiky a k 31. 12. 2021 v případě Slovenské republiky. Celkově v pozorované oblasti žije 171 103 obyvatel a hustota zalidnění je 162,9 obyvatel na kilometr čtvereční. Tato hodnota vysoce překračuje průměrné hodnoty v České (133 obyvatel/km<sup>2</sup>) i Slovenské republice (111 obyvatel/km<sup>2</sup>). Přestože rozloha oblasti je na území obou států srovnatelná, v podílu obyvatel panuje výrazný nepoměr. [1] [2]

Ve slovenské části žije 111 343 lidí, což odpovídá 65 % všech obyvatel oblasti. Je zde vysoká hustota zalidnění, a to 216,8 obyvatel/km<sup>2</sup>. Průměrné zalidnění Trenčianského kraje je 130 obyvatel/km<sup>2</sup>. Osídlení však není rovnoměrné a největší počet obyvatel se soustřeďuje

v rovinatějším území Považské nížiny, kde se také nachází Trenčín, nejvýznamnější a největší město v celé řešené oblasti. Mnohem řidší osídlení je v horských oblastech Bílých Karpat. Míra urbanizace značí podíl obyvatel žijících ve městech je 72 %. [1] [2]

V české části žije pouze 59 560 obyvatel a hustota zalidnění dosahuje hodnoty 153,8 obyvatel/km<sup>2</sup>. Přestože je tato hodnota nižší než ve slovenské části území, přesahuje průměrnou hustotu zalidnění ve Zlínském kraji, která činí 144 obyvatel/km<sup>2</sup>. Ve městech žije 61 % obyvatel území. Průměrný věk obyvatel je 43,8 roků a je větší než průměrný věk v celém Zlínském kraji. [1] [2]

Demografický vývoj území je ovlivňován změnami ekonomických a sociálních podmínek ve společnosti charakterizovaným zpomalováním přirozené reprodukce a zvyšujícím se podílem obyvatel v poproduktivním věku. Mnoho sídel má venkovský charakter, jsou odlehlé od větších center, rozvoj komplikuje tvar krajiny, rozlehlost obcí a osamocenost sídel.

Celá oblast zahrnuje 53 obcí, z toho 31 v České republice a 22 na území Slovenska. Leží zde 7 městských sídel, ve kterých žije 112 464 obyvatel, a nenachází se zde žádný městys. Většina oblasti má charakter venkova. Ze zbylých 46 obcí je 35 venkovského typu s méně než 2 000 obyvateli. V těchto obcích žije 25 848 obyvatel (15 % obyvatel oblasti). V 11 obcích žije více než 2 000 obyvatel. Ve 32 venkovských obcích a jednom městě je hustota zalidnění menší než 100 obyvatel/km<sup>2</sup>, z toho ve 3 obcích je nižší než 25 obyvatel/km<sup>2</sup>. Sídelní síť nemá jednotný charakter, především v Považské nížině a v okolí Uherského Brodu jsou vesnice blízko sebe s obvyklou soustředěnou zástavbou, zatímco v pahorkatinách a podhorských oblastech zbytku území je rozložení sídel řidší s více rozptýleným osídlením. V oblasti Moravských Kopanic kolem obce Starý Hrozenkov se nachází obce Žitková, Vyškovec a Vápenice, jež jsou charakteristické velmi rozptýleným osídlením. [1] [2]

Z hlediska správního členění a státní správy obce v české části území spadají pod obce s rozšířenou působností Uherský Brod, Luhačovice a Valašské Klobouky. Obce v Trenčianském kraji patří pod místní orgány státní správy, kterými jsou okresní úřady v Trenčíně a v Novém Městě nad Váhom. [1] [2]

Největší sídlo je krajské město Trenčín s 54 458 obyvateli. V české části území je největším městem Uherský Brod s 16 206 obyvateli. Nejmenší obcí je Vyškovec s pouhými 156 obyvateli. Ve slovenské části je to obec Hrabůvka s 430 obyvateli. [1] [2]



## 2.2.1 Nejvýznamnější sídla

### 2.2.1.1 Trenčín

Trenčín je krajské a okresní město s více než 54 000 obyvateli rozprostírající se na ploše 81,99 km<sup>2</sup> na západním Slovensku v Považské nížině a protéká jím řeka Váh. Jedná se o 8. nejlidnatější město na Slovensku a je přirozeným centrem slovenské části regionu. [2]

Díky své strategické poloze v blízkosti karpatských průsmyků na křižovatce obchodních cest bylo město v minulosti správní centrum celého Pováží, jedná se o jedno z nejstarších měst na celém Slovensku a jeho historie sahá až do 11. století. Město se rozděluje na 9 částí a 10 katastrů. V průběhu století bylo k Trenčínu připojeno 13 okolních vesnic.

Na konci minulého století se počet obyvatel města neustále zvyšoval až do roku 1998, kdy přišel zlom a dodnes setrvale klesá (od roku 2002 pokles činí 5,1 %). Dnes zde žije 47,9 % mužů a 52,1 % žen. Podle ekonomické aktivity obyvatelstva se 13,9 % lidí řadí do předproduktivního, 65,3 % do produktivního a 21,8 % do poproduktivního věku. [2]

V roce 2021 bylo ve městě v registru 4 662 právnických osob, z toho 573 neziskových, 3 637 podnikajících fyzických osob a 3 269 živnostníků. [2]

Nejvýznamnější obytná čtvrť je sídliště Juh, kde žije třetina všech obyvatel města.

Nachází se zde sídlo Trenčianského samosprávného kraje, okresní úřad a další významné instituce spjaté se statutem krajského města (Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny Trenčín, Krajský památkový úrad, Štatistický úrad SR pobočka Trenčín, Štátny archív pobočka Trenčín). Působí zde obecná soudní moc 1. i 2. stupně. Jedná se o významné středisko zaměstnanosti, služeb, zdravotnictví, kultury a občanské vybavenosti. Jakožto přirozené centrum regionu je významným cílem dojížděky.

Nalézají se zde velké množství obchodních domů, hypermarketů nadnárodních řetězců (např. Billa, Lidl, Tesco, Kaufland) a nákupních center, z nichž největší je Laugaricio a okolní obchodní zóna v jižní části města, dále pak Obchodní centrum Max v blízkosti městského centra.



*Obrázek 2 Panorama Trenčína při pohledu z Trenčianského hradu na severovýchod*

#### **2.2.1.2 Nové Mesto nad Váhom**

Nové Mesto nad Váhom je okresní město v Trenčianském kraji asi 23 km vzdálené od krajského města Trenčín. Rozprostírá se na ploše 32,58 km<sup>2</sup> a žije zde téměř 19 500 obyvatel. [2]

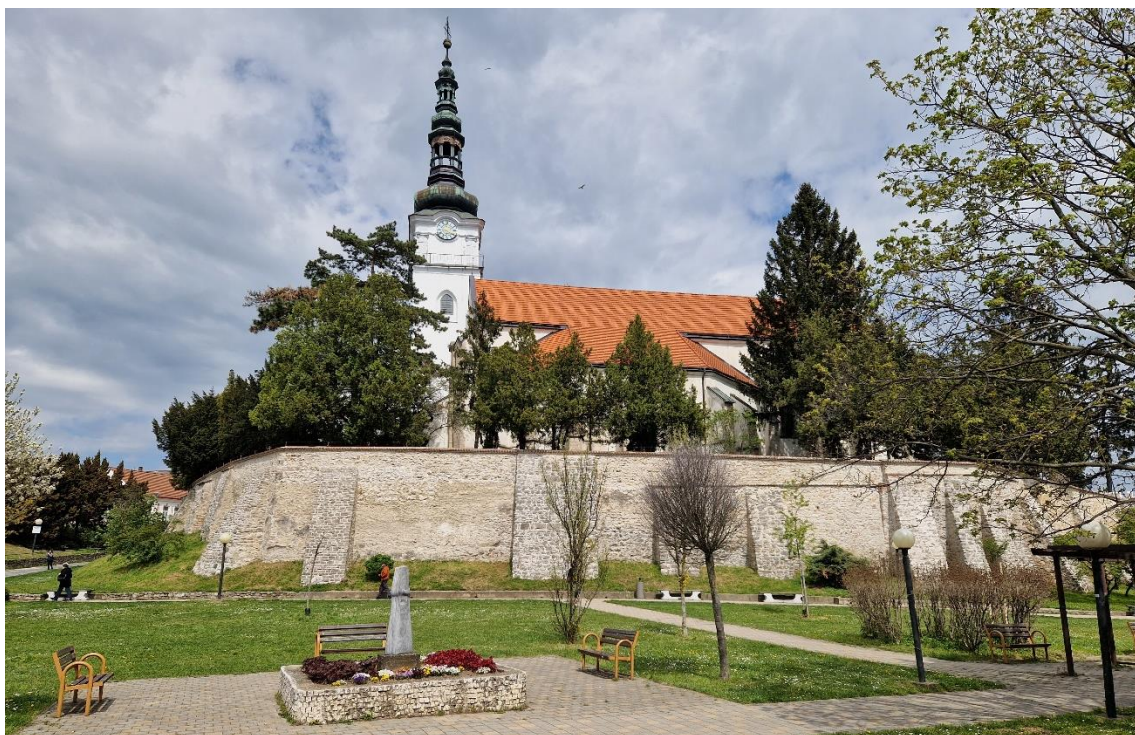
Bohatá historie sahá až do starší doby kamenné, avšak první písemná zmínka se datuje až do 13. století.

Město je rozděleno na 13 částí. Počet obyvatel za posledních 20 let zaznamenal pokles o 7,7 %. Dnes zde žije 48,2 % mužů a 51,8 % žen. Z celkové populace je 14,4 % v předproduktivním, 64,5 % v produktivním a 21,1 % v poproduktivním věku. [2]

V roce 2021 bylo ve městě zaregistrováno 1 208 právnických osob, z toho 135 neziskových, 1 394 podnikajících fyzických osob a 1 302 živnostníků. [2]

Působí zde obecná soudní moc vykonávaná okresním soudem a další úřady státní správy spjaté se statutem okresního města. Město je významný cíl dojížděky, protože se jedná o středisko zaměstnanosti, služeb, zdravotnictví a kultury.

Nachází se zde několik velkých obchodních domů. Největší nákupní zóna leží u silnice I/61 v jižní části města, další nákupní zóna InterCora Javorina leží nedaleko centra města. Dále se zde nacházejí supermarkety nadnárodních, ale také národních řetězců.



*Obrázek 3 Centrum Nového Mesta nad Váhom*

### **2.2.1.3 Uherský Brod**

Město Uherský Brod je obec s rozšířenou působností ležící ve Zlínském kraji 28 kilometrů na jih od Zlína. Dělí se na 5 částí, které společně zaujmají rozlohu 52,06 km<sup>2</sup> a se svými 16 206 obyvateli se jedná o sedmé největší město Zlínského kraje. [1]

Uherský Brod je jedním z nejstarších sídel jihovýchodní Moravy a písemné zmínky sahají až do 12. století. Stával na obchodní cestě v blízkosti hranic.. Později se z něj stalo řemeslné město, jehož rozvoj brzdila odlehlost od důležitých center a špatné dopravní spojení.

Podle pohlaví zde žije 49,2 % mužů a 50,8 % žen. V předproduktivním věku je zde 14,5 % obyvatel, v produktivním 63,1 % a v poproduktivním 25,4 % obyvatel. Průměrný věk je 44,2 let. Počet obyvatel města od roku 1991 klesá a za posledních 20 let pokles činí 7,9 %. [1]

Město vytváří středisko vyšší správy, zaměstnanosti, služeb, zdravotnictví a kultury. Sídlí zde úřad s rozšířenou působností pro oblast Uherský Brod zahrnující 30 okolních obcí a je významným cílem dojížděky pro českou část řešeného území.

Obchodní domy jsou zde rozmístěny především v oblasti kolem železniční trati a jedná se o středně velké supermarkety nadnárodních řetězců. V blízkosti železniční stanice se nachází menší obchodní centrum InterCora Vlčnovská.

#### **2.2.1.4 Ostatní významná sídla**

##### **Bojkovice**

Město Bojkovice je domovem 4 310 obyvatel a jeho plocha činí 41,87 km<sup>2</sup>. Leží 15 kilometrů východně od Uherského Brodu a jeho historie sahá až do 15. století. Dělí se na 4 části. Stejně jako v ostatních významných sídlech za posledních 20 let počet obyvatel zaznamenal pokles, a to o 9,6 %. [1]

Bojkovice mají charakter maloměsta, ale můžeme zde najít služby občanské vybavenosti, školy, sociální a zdravotnická zařízení a zařízení pro sportovní a kulturní vyžití. Nákupní možnosti jsou omezené na menší prodejny. V roce 2021 zde otevřel maloformátovou prodejnu řetězec Billa. Pracovní příležitosti jsou také omezené.

Bojkovice spadají pod obec s rozšířenou působností Luhačovice, ale přirozeně spadáje do Uherského Brodu především z důvodu lepší dopravní dostupnosti, jak veřejnou dopravou, tak IAD.

##### **Brumov-Bylnice**

Brumov-Bylnice se rozprostírá na ploše 56,27 km<sup>2</sup> v okrese Zlín nedaleko hranic se Slovenskem pouze 5 km od Valašských Klobouk, které jsou obcí s rozšířenou působností a kam také přirozeně spadáje. Město se dělí na 5 městských částí. Žije zde 5 457 obyvatel (o 10,4 % méně než před 20 lety). [1]

Město má bohatou historii a od 12. století zde stojí hrad, jehož úkolem bylo chránit průsmyk kolem řeky Vlárý.

Dnes se zde nacházejí služby občanské vybavenosti, školy, sociální a zdravotnická zařízení, kulturní zařízení.. Nákupní možnosti jsou omezené a existují zde pouze menší prodejny.

Město se nachází z hlediska České republiky v nevýhodné periferní poloze v horské oblasti se špatnou dostupností všemi způsoby dopravy do hlavních regionálních sídel (Zlín, Vsetín). Z hlediska dostupnosti služeb, kultury, sportu nebo nákupních příležitostí je nejméně výhodnější dojíždět do Trenčína.

##### **Slavičín**

Město Slavičín leží v jižní části okresu Zlín, 18 km severo-východně od Uherského Brodu. Je z jedné strany obklopeno Bílými Karpaty a z druhé Vizovickými vrchy. Na celkové ploše 33,6 km<sup>2</sup> žije 6 227 obyvatel (za posledních 20 let pokles o 13 %). Slavičín se dělí na 4 části a spadá pod obec s rozšířenou působností Luhačovice. [1]



Historie města sahá do 12. století. Jednalo se o menší zemědělskou vesnici, jejíž rozkvět nastal až po druhé světové válce, kdy se zde začal rozvíjet průmysl.

Nachází se zde služby občanské vybavenosti, školy, sociální a zdravotnická zařízení a zařízení pro kulturu a sport. Nákupní možnosti jsou lepší než v Bojkovicích a Brumově-Bylnici a je zde umístěno několik supermarketů.

Stejně jako Brumov-Bylnice se i Slavičín nalézá v periferní nevýhodné poloze, a to nejen ve vztahu k českému území. Dojíždka do Slovenské republiky není tak výhodná a město přirozeně spadá do Zlína a Luhačovic.

## 2.3 Školství

V řešené oblasti je zřízeno 54 škol základního vzdělání, jejichž zřizovateli jsou obce nebo církve, celkem ve 36 obcích. Celkově ve 32 % obcí chybí základní škola. Dojíždění žáků do základních škol je rozděleno mezi Českou republiku (28 škol) a Slovenskou republiku (26 škol). Nachází se zde také pomocné školy, základní umělecké školy a další školská zařízení jako dětské domovy nebo domovy mládeže. Mateřské školy bývají ve vesnicích spojeny se školami základními. V menších obcích se nacházejí školy, na kterých probíhá pouze výuka na prvním stupni. V oblasti existují také malotřídní školy, v nichž se žáci různých ročníků vzdělávají společně.

Střední vzdělání má na obou stranách hranice rozvětvenou strukturu a nabízí vzdělání všeobecné i odborné. Dlouhodobě se snižuje zájem o nematuritní obory a roste zájem především o úplné střední vzdělání na gymnáziích. U většiny středních škol je zřizovatelem ZK a TSK. Jsou zde ale také církevní a soukromé školy. Střední školy se nacházejí především ve větších městech. Celkově se v oblasti nachází 23 škol sekundárního vzdělání, z nichž 14 sídlí v Trenčíně, 4 v Uherském Brodě, 3 v Novém Městě nad Váhom (viz Obrázek 7 Rozložení aktivit v území; převzato z [20] a upraveno). Je zde vybudováno 6 všeobecných gymnázií.

V řešené oblasti existuje pouze jedno centrum terciálního vzdělání, a tím je Trenčianska univerzita Alexandra Dubčeka v Trenčíně. Byla založena v roce 1997 a patří mezi nejmladší slovenské univerzity. Před jejím vznikem v Trenčíně působilo několik detašovaných pracovišť jiných vysokých škol. Zájem o studium na této univerzitě roste a do akademického roku 2022/2023 nastoupilo celkově 853 studentů (o 4,4% více než předchozí rok). Studuje zde 161 zahraničních studentů. [3] Další vysoké školy se nacházejí mimo řešenou oblast a studenti musí dojíždět do Bratislavy, Brna, Olomouce, Ostravy, Trnavy, Nitra, Zlína, Žiliny nebo jiných měst v České a Slovenské republice.

## 2.4 Zdravotnictví

Zdravotnictví je strategická oblast týkající se všech obyvatel řešeného území. Zabezpečení zdravotní péče v oblasti je rozděleno na část českou a slovenskou. Zařízení odborných i praktických lékařů nabízí okamžitou akutní pomoc i dlouhodobé řešení vleklých zdravotních problémů a jejich umístění je znázorněno na Obrázek 7 Rozložení aktivit v území; převzato z [20] a upraveno. Využit lze jak státní zařízení, tak soukromé ordinace a lékárny.

V řešené oblasti je vybudováno jedno špičkové zdravotnické pracoviště, jímž je Fakultní nemocnice Trenčín. V současné době má 17 lůžkových oddělení, 21 pracovišť vyšetřovacích a léčebných složek, 17 příjmových ambulancí a 45 samostatných odborných ambulancí. [4] Jedná se o koncové zdravotnické zařízení s koncentrací klinicky nejtěžších a nejnáročnějších pacientů.

Mezi další významná zdravotnická pracoviště se řadí Nemocnice s poliklinikou Nové Mesto nad Váhom, která se zaměřuje na poskytování komplexní ambulantní lékařské péče. Městská nemocnice s poliklinikou Uherský Brod, která provozuje léčebnu následné péče, ambulanci rehabilitace a sociální lůžka. Dále zde působí obvodní a odborní lékaři, laboratoř, lékárna a další. Městská nemocnice Slavičín, která poskytuje služby odborných ordinací a funguje také jako léčebna následné péče. V menších sídlech se dále nacházejí zdravotnická střediska a ordinace praktických a zubních lékařů.

Ve ZK nepůsobí žádná fakultní nemocnice a jako spádové nemocnice pro českou část území jsou Krajská nemocnice Tomáše Bati ve Zlíně a Uherskohradištská nemocnice. Tyto zařízení tvoří základnu ambulantní a lůžkové zdravotní péče pro celý region a poskytují lékařskou pohotovostní službu. Dále tuto službu zabezpečuje Zdravotnická záchranná služba Zlínského kraje v Uherském Brodě a mimo oblast ve Valašských Kloboucích. [5]

Ve slovenské části území ambulantní pohotovostní službu zabezpečují 4 zařízení v Trenčíně a tři v Novém Mestě nad Váhom. [6]

Pracoviště zdravotnické záchranné služby zajišťující pomoc lidem v přímém ohrožení života se nacházejí v Uherském Brodě, Suché Lozi, Slavičíně, Novém Mestě nad Váhom a Trenčíně. Mimo řešenou oblast se výjezdní stanoviště nacházejí ve Valašských Kloboucích, Dubnici nad Váhom. Ve slovenské části řešeného území tuto službu zajišťují RZP, a.s. a soukromá společnost Life Star Emergency spol. s r.o., ve Zlínském kraji Zdravotnická záchranná služba Zlínského kraje, p.o. V Trenčíně působí také letecká vrtulníková záchranná služba AIR - TRANSPORT EUROPE, spol. s.r.o.

## 2.5 Hospodářství a významní zaměstnavatelé

Hospodářství přeshraničního regionu významně ovlivňuje poloha a dopravní dostupnost. Ve slovenské části řešeného území v oblasti Pováží okolo dálnice D1 sídlí velké množství logistických center a průmyslových areálů, kam se soustředí většina níže jmenovaných firem. V těchto parcích působí ale také menší firmy, které zde nejsou vyjmenovány. Jedná se o velmi lukrativní lokalitu díky své poloze uprostřed Slovenska s výborným dálničním spojením. V posledních letech došlo k nárůstu zahraničních investic v tomto regionu, a to především z důvodu existence kvalifikované pracovní síly a nízkých nákladů práce. Rozvoj zaznamenal zejména sektor lehkého průmyslu. Nachází se zde distribuční centra a centrální sklady významných obchodních řetězců Asko nábytek a Lidl, dále logistické areály nadnárodních developerů, ve kterých sídlí řada menších firem. V Trenčíně se rozprostírá velká průmyslová zóna v místní části Zlatovce, ve které mimo jiné mají svá depa spediční společnosti DPD, Packeta, FedEx Express, Slovak parcel service a Toptrans. Menší průmyslová zóna leží v západní části města. V Novém Městě nad Váhom leží průmyslové zóny s velkým množstvím firem v západní části města. Menší průmyslová zóna leží také v severní části města. V obci Chochoľná-Velčice leží logistické centrum SIHOPARK. Další velké průmyslové a logistické parky se nalézají v těsné blízkosti řešené oblasti v Dubnici nad Váhom (Continetal, LEONI Wiring, Delta Electronics, Daejung a další), Beckově (Tesco, HELLA Slovakia, C&A Mode, Agel a další) a Trenčianských Stankovcích (Vaillant Industrial). Samostatně stojící průmyslové podniky se nacházejí v Horném Srnie (Cemmac a.s.) a v Nemšové (Vetropack). Zemědělství je intenzivní především v nížině kolem řeky Váh, v podhorských a horských oblastech v příhraničí je zemědělství méně rozvinuté.

V České republice je situace rozdílná. Zlínský region patří k méně rozvinutým krajům a řešená oblast se řadí k nejméně rozvinutým oblastem kraje. Oproti slovenské části řešené oblasti se zde nenachází velké množství větších firem. Kvůli okrajové poloze regionu zde nejsou žádná logistická centra ani depa spedičních firem. Nejvýznamnějším odvětvím hospodářství je lehký průmysl zaměřený především na výrobu kovových konstrukcí a kovodělných výrobků. Průmysl je zde zastoupen několika středně velkými podniky, z nichž nejvýznamnějším je Česká Zbrojovka v Uherském Brodě. Rozprostírá se zde také průmyslový areál Slovákých strojírén, ve kterém dnes sídlí další menší průmyslové podniky. Další průmyslové areály se nacházejí ve Slavkově a Bojkovicích. V druhé polovině 20. století byl významným centrem průmyslu také Slavičín, kde sídlily Vlárské strojírny, které zaměstnávaly několik tisíc dělníků. Dnes zde v areálu působí 36 menších firem (Alutech, Malsped a další). Zemědělství v této oblasti je spíše extenzivní, převážně z důvodu vyšší nadmořské výšky, nízké kvality půdy a členitějšímu povrchu. Je zde větší zastoupení živočišné výroby než rostlinné.

V celém přeshraničním regionu je významný především sekundární zpracovatelský průmyslový sektor, který ještě více podpořily zahraniční investice z větší části směřované do oblasti Pováží. V oblasti působí několik firem, které se zaměřují na výrobu dílů pro automobilový průmysl. Významní zaměstnavatelé v průmyslu viz Tabulka 1 Významní zaměstnavatelé v průmyslu a jejich umístění viz Obrázek 7 Rozložení aktivit v území; převzato z [20] a upraveno. Neexistuje zde žádný těžký průmysl. Z hlediska nerostného bohatství je oblast spíše chudá, avšak dříve bylo v provozu několik kamenolomů. Významný sektor představuje stavebnictví. Ve městech je vyšší podíl zaměstnanců v sektoru služeb, celkově se však nejedná o tak významný sektor jako průmysl. V menších obcích jsou naopak zajištěny pouze nejzákladnější služby a pracovní příležitosti jsou velmi omezené. Z toho důvodu musí obyvatelé menších sídel za práci převážně dojíždět do větších měst. V případě české části řešeného území část obyvatel dojíždí mimo řešenou oblast například do Uherského Hradiště, Luhačovic nebo Zlína. V případě slovenské části většina obyvatel dojíždí v rámci řešené oblasti do Trenčína, jenž plní funkci spádového města pro široké okolí.

*Tabulka 1 Významní zaměstnavatelé v průmyslu*

<b>Název</b>	<b>Obec</b>	<b>Obor</b>
AAF International s.r.o.	Trenčín	Výroba filtrů
Adient Slovakia s.r.o	Trenčín	Automotive
ALBO Schenk, s.r.o.	Bojkovice	Výroba barviv
AU Optronics	Trenčín	Výroba elektroniky
Česká Zbrojovka, a.s.	Uherský Brod	Zbrojní průmysl
HELLA Slovakia Lighting, s.r.o.	Trenčín/ Nové Mesto nad Váhom	Výroba elektroniky
KASKO spol. s r.o.	Slavkov	Kovovýroba
LEONI Slovakia, spol. s r. about.	Trenčín	Výroba elektroniky
LIDL	Nemšová	Logistické centrum
LINEA NIVNICE, a.s.	Nivnice	Výrobce nápojů
Magna Slovteca, s.r.o	Nové Mesto nad Váhom	Automotive
MANN+HUMMEL Innenraumfilter (CZ), s.r.o.	Uherský Brod	Automotive
MANZ Slovakia s.r.o.	Nové Mesto nad Váhom	Strojní inženýrství
Moravia Cans, a.s.	Bojkovice	Výroba kosmetiky
Mosdorfer ML Produktion s.r.o	Nové Mesto nad Váhom	Strojírenství
SIHOTPARK	Chocholná-Velčice	Logistické centrum
Slovácké strojírny, a.s.	Uherský Brod	Strojírenství
Teknia, a.s.	Uherský Brod	Výroba plastových produktů
TVD technická výroba, a.s.	Rokytnice	Kovovýroba
Vetropack Nemšová s.r.o	Nemšová	Sklářství
Yanfeng Automotive Interiors Slovakia s.r.o	Trenčín	Automotive
ZEVETA Bojkovice, a.s	Bojkovice	Strojírenství





*Obrázek 4 Průmyslový areál Slovákckých strojírny na okraji Uherského Brodu*

## **2.6 Turistický ruch**

Na území přeshraničního regionu se nachází velké množství přírodních i kulturních cílů s velkým potenciálem rozvoje. Část oblasti ležící ve Zlínském kraji náleží k turistickému regionu Východní Morava, který se dělí na 4 subregiony, z nichž 2 (Slovácko, Zlínsko a Luhačovicko) zasahují do řešené oblasti. Slovenskou část území řadíme do regionu Trenčín, konkrétně do subregionů Trenčín a okolie, Myjava a Nové Mesto nad Váhom.

Oblast je známá dochovanými lidovými tradicemi, z nichž nejznámější je festival masopustních tradic Fašank ve Strání, Kopaničářské slavnosti ve Starém Hrozenkově, multižánrový festival Bažant Pohoda v Trenčíně nebo Open Jazz Fest v Novém Městě nad Váhom.

Nejvýznamnějším kulturním cílem je Trenčín. Další kulturní památky v oblasti mají pouze regionální význam. V okolí řešené oblasti se nalézá vysoký počet kulturních památek národního významu. V České republice jsou to lázně Luhačovice, známé především unikátní architekturou. Poutní místo Velehrad s bazilikou Nanebevzetí Panny Marie a sv. Cyrila a Metoděje. Obec Vlčnov, která je známá Jízdou králů, jež je zapsaná na seznamu UNESCO. Majestátní zříceniny hradů Beckov a Čachtice nedaleko Nového Mesta nad Váhom, které jsou národními kulturními památkami. Lázně Trenčianské Teplice lákají turisty nejen na léčivou minerální vodu, ale také na malebné historické centrum a nenáročnou turistickou trasu.

V řešeném území leží chráněná krajinná oblast Bílé Karpaty, která se rozprostírá po obou stranách státní hranice. Jedná se o rozsáhlou plochu s prvky původní, přirozené a člověkem málo přeměněné krajiny. CHKO Bílé Karpaty pomáhá zachovat původní karpatské a panonské lesní porosty, kterými jsou v nižších polohách dubohabřiny a ve vyšších polohách přirozené bučiny. Nejtypičtějším nelesním porostem jsou květnaté orchidejové louky.

Nachází se zde rozsáhlá síť značených turistických tras. Oblast má historicky dobré podmínky pro provozování zimních sportů. Leží zde skiareál Mikulčin Vrch.

Část CHKO je zařazeno mezi celoevropskou síť chráněných území Natura 2000, která uchovává přírodní dědictví, které je významné nejen pro příslušný stát, ale také pro Evropskou unii.



*Obrázek 5 Chráněná krajinná oblast Bílé Karpaty*

Jedním z problémů cestovního ruchu je dopravní dostupnost přírodního a kulturního dědictví. Tyto památky se často nacházejí v místech se špatnou dopravní obsluhností. Nabídka spojů veřejné dopravy bývá omezená, silniční komunikace v nevyhovujícím technickém stavu. Dalším nedostatkem je slabé zhodnocení přírodních cílů, u nichž chybí doplňkové služby zvyšující jejich atraktivitu. Kvalitativní stránka zařízení cestovního ruchu ale prošla v posledních letech zlepšením, stejně jako nabídka produktů.

## **2.6.1 Turistické cíle v oblasti**

Umístění turistických cílů viz Obrázek 7 Rozložení aktivit v území; převzato z [20] a upraveno

### **2.6.1.1 Trenčianský hrad a historické jádro Trenčína**

Hrad je nejvýznamnější pamětihodností města a řadí se mezi národní kulturní památky. Jedná se o jeden z nejrozsáhlejších hradů na celém Slovensku a doba jeho největší slávy se pojí s vládou Matúše Čáka Trenčianského. Ještě dříve, než byl postavený hrad, na území Trenčína pobývali Římané a z tohoto období se dochoval na skále vytesaný nápis, který je jednou z mála písemných zmínek dokládající jejich pobyt ve střední Evropě. Historickému centru dominuje Mierové náměstí, kostel sv. Františka Xaverského a městská věž. Město disponuje kvalitním zázemím pro turisty v podobě hotelů, penzionů a restaurací.

### **2.6.1.2 Městská památková zóna Uherský Brod**

Město nabízí velké množství kulturních a historických památek. Největším lákadlem je muzeum věnované místnímu rodákovi Janu Amosovi Komenskému nebo planetárium s planetární stezkou vedoucí skrze město. Oblíbený je také aquapark a nové letní koupaliště. V okolní přírodě návštěvníky potěší několik naučných stezek. Během roku se zde koná řada kulturních akcí, z nichž nadregionální význam má například Růžencová pouť.

### **2.6.1.3 Brumov-Bylnice**

Nejvýznamnější památka města Brumov-Bylnice je hrad s bohatou historií a dechberoucími výhledy do okolí. Ve městě se nacházejí další památkové objekty spíše vesnického charakteru. Muzeum věnované životu lidí v podhradí, řemeslům a vybavení domácnosti. Nachází se zde hotel, penzion, několik rekreačních zařízení a také městská ubytovna.

### **2.6.1.4 Zámek Nový Světlov**

Zámek se tyčí na kopci nad městem Bojkovice a postaven byl v 15. století. V dnešní době slouží ke komerčním účelům a nabízí širokou škálu služeb od hotelového ubytování, restauraci, pořádání svatebních obřadů a firemních akcí, až po klasické prohlídky zámeckými interiéry.

### **2.6.1.5 Velká Javořina**

Nejvyšší hora pohoří Bílé Karpaty se nachází nedaleko obce Strání. Na vrcholu je vybudován vysílač, turistická Holubyho chata nabízející ubytování a služby restaurace. Dále je zde skiareál s několika vleky. Vrcholová část je součástí národní přírodní rezervace Javořina. Je také symbolem česko-slovenské vzájemnosti a vždy v červenci se zde konají Slavnosti bratrství Slováků a Čechů.

### **2.6.1.6 Velký Lopeník**

Druhá nejvyšší hora pohoří, na které se nachází rozhledna, jež má symbolizovat přátelství Čechů a Slováků. Vede na něj několik turistických tras, z nichž je nejfrekventovanější cesta z Mikulčina Vrchu. Tam leží několik turistických chat a hotelů s širokou nabídkou služeb pro turisty.

### **2.6.1.7 Ekofarmy a environmentální centra**

V řešeném území je vybudováno několik agroturistických zařízení. Mezi ně patří ekofarma Javorník nabízející edukativní programy, ale také ubytování a služby wellness. Dalším takovým centrem je Veronika centrum v Hostětíně nabízející vzdělávací akce pro školy, obce a firmy a také ubytování a pronájmy.

### 2.6.1.8 Električka Trenčianská Teplá – Trenčianské Teplice

Úzkorozchodná elektrizovaná dráha s rozchodem 760 mm spojující hlavní trať z Bratislavy do Žiliny s lázeňským městem Trenčianské Teplice od roku 1909. V dnešní době je doprava zajišťována o víkendech a svátcích během letní turistické sezóny.

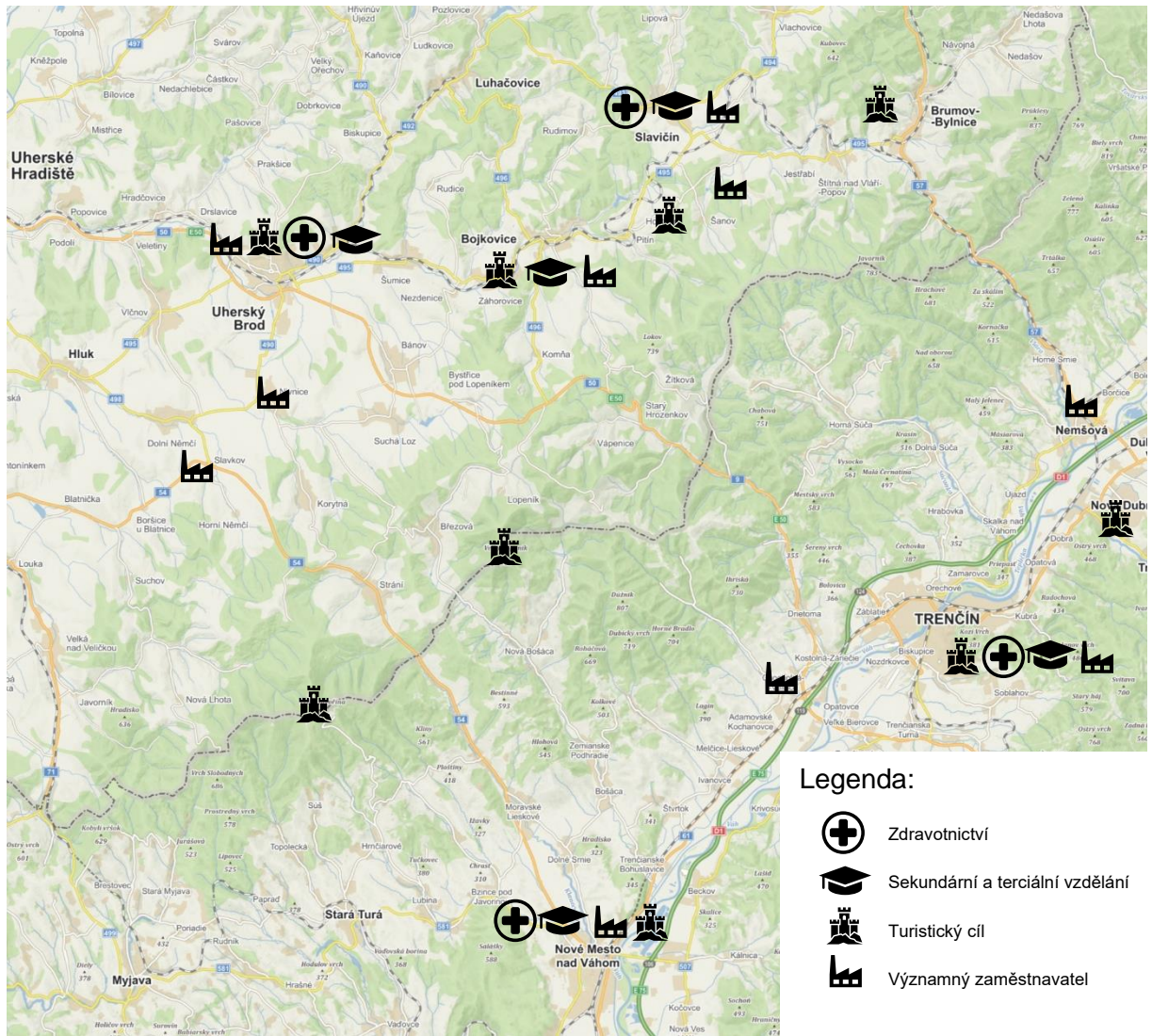


*Obrázek 6 Oslavy 110 let trati Trenčianská Teplá - Trenčianské Teplice (rok 2019)*

### 2.6.1.9 Zelená voda Nové Mesto nad Váhom

Rekreační areál s vodní plochou, pláží, sportovišti a ubytováním (hotel, kemp) ležící mimo řešené území, ale pouze 2 km od Nového Mesta nad Váhom. Jedná se o významný turistický cíl pro návštěvníky nejen z blízkého okolí.





Obrázek 7 Rozložení aktivit v území; převzato z [20] a upraveno

## 3. Analýza stávajícího stavu dopravy

### 3.1 Silniční infrastruktura

Nejdůležitější komunikací procházející řešeným územím je slovenská dálnice D1 z Bratislavy do Košic a dále k hranici s Ukrajinou, po níž vede evropská silnice E75. Tato komunikace prochází řešeným územím mezi Novým Mestem nad Váhom a Nemšovou. Jsou zde vybudovány 4 mimoúrovňové křižovatky v kilometrech 106 (v katastru obce Beckov, ale jedná se o sjezd do Nového Mesta nad Váhom), 119, 124 a 138.

Základem silniční infrastruktury v řešeném území jsou silnice první třídy propojující Českou republiku se Slovenskem. Nejdůležitější mezinárodní spojnici je evropsky významná silnice E50. V řešené oblasti se jedná o silnice I/50 na českém území a I/9 na území slovenském vedoucí přes hraniční přechod Starý Hrozenkov/Drietoma. Dalšími přeshraničními silnicemi první třídy jsou I/54 přes hraniční přechod Strání/Moravské Lieskové a silnice I/57 přes hraniční přechod Brumov-Bylnice/Horné Srnie. Na slovenském území se ještě nachází silnice první třídy I/61. Jedná se o doprovodnou komunikaci k dálnici D1 a vede v souběhu s touto dálnicí přes obce v řešeném území z Nového Mesta nad Váhom do Trenčína. Na území Trenčína byla vybudována odbočka I/61a spojující silnici I/61 a sjezd v kilometru 124 dálnice D1.

Regionální obsluhu území zajišťují silnice druhé třídy. Na českém území se jedná o silnice II/490, II/495, II/496, II/498, na Slovensku silnice II/507. Silnice II/490 propojuje Dolní Němčí přes Nivnici s Uherským Brodem a pokračuje dále do Zlína. Silnice II/495 spojuje Brumov-Bylnici přes Slavičín a Bojkovice s Uherským Brodem, odkud pokračuje do Uherského Ostrohu. Silnice II/496 začíná na křižovatce se silnicí I/50 v katastru obce Komňa a vede do Bojkovic a dále do Luhačovic. Silnice II/507 v řešeném území spojuje pouze Trenčín s Nemšovou, avšak jedná se o důležitou komunikaci spojující Žilinu s Gabčíkovem. Další silnice druhých tříd vedou z obcí na okraji území mimo řešenou oblast. Jedná se o silnice II/493, II/494, II/504, II/515 a II/581. Ostatní dopravní obsluhu obcí zajišťuje síť silnic III. třídy.

V řešeném území se nacházejí 4 silniční hraniční přechody (Strání/Moravské Lieskové, Březová/Nová Bočáca, Starý Hrozenkov/Drietoma, Brumov-Bylnice/Horné Srnie), které jsou otevřeny nepřetržitě a slouží pěší, cyklistické i automobilové dopravě.

Tabulka 2 Pozemní komunikace v řešené oblasti

Třída	Označení	Z (v oblasti)	DO (v oblasti)	Délka (v oblasti km)	Hodnota max. intenzity v oblasti [voz/den] [7] [8]
Dálnice	D1	Nové Mesto nad Váhom	Nemšová	32	28 168
I.	I/9	Drietoma (CZ/SK)	Chocholná-Velčice	13	9 671
	I/50	Uherský Brod	Starý Hrozenkov (CZ/SK)	28	15 717
	I/54	Slavkov	Nové Mesto nad Váhom	29	7 393
	I/57	Brumov-Bylnice	Nemšová	23	9 946
	I/61	Nové Mesto nad Váhom	Trenčín	31	32 705
II.	II/490	Dolní Němčí	Uherský Brod	15	13 628
	II/495	Brumov-Bylnice	Uherský Brod	31	4 322
	II/496	Komňa	Bojkovice (Přečkovice)	14	1 397
	II/498	Slavkov	Dolní Němčí	2	4 759
	II/507	Trenčín	Nemšová	21	1 974

### 3.1.1 Silnice I/50 a I/9

Silnice I/50 začíná na mimoúrovňové křižovatce s českou dálnicí D1 v kilometru 210 v katastru obce Holubice. Prochází přes Bučovice a obchvatem míjí Uherské Hradiště. Do řešené oblasti se dostává v Uherském Brodě, kde je vedena částečně po obchvatu a křižuje silnice II/490 a II/495. Dále pokračuje po obchvatu obce Bánov, skrz obec Bystřice pod Lopeníkem do katastru obce Komňa, kde křižuje silnici II/496. Následně klesá do Starého Hrozenkova a vede skrz obec k hraničnímu přechodu. Na Slovensku byla komunikace přečíslována a jedná se o silnici I/9, vede skrz obec Drietoma, poté pokračuje mimo zastavěné území mezi Kostolnou-Záriečie a Chocholnou-Velčice k deltovité mimoúrovňové křižovatce se silnicí I/61, na kterou v bezprostřední blízkosti navazuje MÚK s dálnicí D1 (sjezd v kilometru 119). Jedná se o křižovatku částečně čtyřlístkovitého a částečně deltovitého typu. Dále komunikace pokračuje do Prievidzy a je ukončena v křižovatce se silnicí I/65 v katastru obce Žiar nad Hronom. Celková délka v řešené oblasti je 41 kilometrů.

Jedná se o velmi vytíženou pozemní komunikaci, kde nejvyšší hodnoty RPDÍ dosahují v úsecích kolem Uherského Brodu více než 15 000 vozidel za den. [7] Přes státní hranici projede denně přes 4 800 vozidel, z toho jsou 65,7% osobní vozidla a motocykly. Za posledních 10 let došlo k nárůstu provozu o 8,4%. [7] Slovenským úsekem denně projede 6 388 vozidel. Nejvíce zatížený je úsek mezi křižovatkami s I/61 a D1, kde projede denně 9 671 vozidel. [8] Jedná se o 4. nejfrekventovanější silniční spojnici mezi Českou a Slovenskou republikou. [7]

Pro vozidla nad 3,5 tuny je komunikace zpoplatněna výběrem mýta.

Jedná se o silnici kategorie S11,5 a S9,5. V úseku mezi křižovatkou se silnicí II/496 a začátkem obce Starý Hrozenkov je komunikace vedena v uspořádání 2+1 se stoupacím pruhem směrem do Uherského Brodu.



*Obrázek 8 Silnice I/50 procházející Uherským Brodem*

### **3.1.2 Silnice I/54**

Silnice I/54 začíná na křižovatce se silnicí I/50 ve Slavkově u Brna a vede přes Kyjov a Veselí nad Moravou. Do řešeného území vstupuje v katastru obce Slavkov, kde kříží komunikaci II/498, vede skrz obec a pokračuje do obce Strání. Komunikace vede v délce 5 kilometrů skrz intravilán obce na hraniční přechod v místní části Květná. Na území Slovenské republiky prochází obcí Moravské Lieskové a končí v Novém Městě nad Váhom na osmičkovité MÚK se silnicí I/61. Komunikace prochází přes intravilán obou obcí. Celková délka v řešené oblasti je téměř 30 km.

V řešené oblasti se nejedná o příliš zatíženou komunikaci. RPDl dosahuje hodnot přes 2 200 vozidel za den. Přes hraniční přechod denně projede pouze 2 000 vozidel. Slovenský úsek využívá 2 600 až 2 800 vozidel za den. Za posledních 10 let došlo k omezení provozu přes hranice o 38 %. [7] Úsek vedoucí skrz intravilán Nového Mesta nad Váhom využívá denně 7 393 vozidel. [8] Na komunikaci je omezen vjezd těžkých nákladních vozidel nad 7,5 tuny.

### **3.1.3 Silnice I/57**

Silnice I/57 začíná na hraničním přechodu Bartultovice/Trzebina na hranicích s Polskem, vede přes Opavu, Nový Jičín a Vsetín. Do řešené oblasti vstupuje v katastru Brumova-Bylnice. Prochází intravilánem města a pokračuje údolím řeky Vláry přes místní část Svatý Štěpán k hraničnímu přechodu. Na území Slovenské republiky pokračuje údolím řeky Vláry, skrz intravilán obce Horné Srnie, a po obchvatu kolem města Nemšová. Mimoúrovňově se kříží



s dálnicí D1 a pokračuje mimo řešenou oblast do katastru Dubnice nad Váhom, kde na okružní křižovatce se silnicí I/61 končí. Celková délka v řešené oblasti je 22 km.

V řešené oblasti komunikace vykazuje nejvyšší intenzitu provozu v úseku mezi Nemšovou a nájezdem na dálnici D1, a to 9 946 vozidel za den. Mezi Nemšovou a obcí Horné Srnie komunikaci využije přes 3 900 vozidel za den. [8] Přeshraniční úsek využije denně až 2 000 vozidel. Z toho 81,5 % jsou osobní vozidla nebo motocykly. Úsek mezi Brumovem-Bylnicí a hranicí řešené oblasti využije denně přes 5 800 vozidel a úsek v intravilánu tohoto města až 6 100 vozidel. [7] V úseku kolem státní hranice platí omezení hmotnosti vozidel na 7,5 tuny.

### 3.2 Železniční infrastruktura

Řešeným územím prochází 8 železničních tratí. Z toho 3 tratě vedou mimo řešené území. Jedná se o tratě označené podle TTP SŽ 317C (Újezdec u Luhačovic – Luhačovice), SŽ 304C (Bylnice – Horní Lideč) a ŽSR 129 (Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce Gr.). Trať se služebním označením ŽSR 130(A-D) zahrnuje tratě 122, 123, 124 a 143 podle veřejného jízdního řádu. Z této tratě je pro řešenou oblast relevantní pouze úsek (Trenčianská Teplá – Horné Srnie Gr.) označený 130B, a to v celé délce. Ostatní větve nejsou z hlediska této práce významné, avšak nachází se ve sledované oblasti. Důležité jsou tratě označené podle TTP SŽ 317A (Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský Průsmyk Gr.) v úseku Havřice – Vlárský Průsmyk, ŽSR 125A (Bratislava – Púchov) v úseku Nové Mesto nad Váhom – Trenčianská Teplá a ŽSR 130 (viz výše).

Všechny tratě na území České republiky jsou ve správě Správy železnic, oblastní ředitelství Ostrava, provozní obvod Valašské Meziříčí. Všechny tratě na území Slovenské republiky jsou ve správě Železnic Slovenské republiky, oblastní ředitelství Žilina, kromě tratě Trenčianská Teplá – Trenčianské Teplice, jejíž provozovatelem je Trenčianska elektrická železnica, n.o.

Tabulka 3 Železniční tratě v řešené oblasti

Číslo tratě (TTP)	Z (v oblasti)	Do (v oblasti)	Délka (v oblasti)	Trať. kolejí	Elektrizace	Správce infrastruktury
317A	Havřice	Vlárský Průsmyk (CZ/SK)	48	1	Ne	SŽ
125A	Nové Mesto nad Váhom	Trenčianská Teplá	32	2	Ano	ŽSR
130B	Trenčianská Teplá	Horné Srnie (CZ/SK)	14	1	Ne	SŽ

### 3.2.1 Trať SŽ 317A (Havřice – Vlárský Průmysk Gr.)

Úsek železniční tratě podle TTP označené jako 317A, podle knižního jízdního řádu jako 341 (zahrnuje též odbočnou větví Újezdec u Luhačovic – Luhačovice) je součástí Vlárské dráhy. V celé délce se jedná o jednokolejnou normálně rozchodnou neelektrizovanou regionální dráhu provozovanou podle předpisu D1. Elektrizovaná je pouze ŽST Staré Město u Uherského Hradiště, a to střídavou napájecí soustavou 25 kV, 50 Hz. V řešené oblasti se nachází 8 dopravních zastávek a 9 zastávek. V ŽST Újezdec u Luhačovic odbočuje trať do Luhačovic a v ŽST Bylnice se připojuje trať z Horní Lidče. Nejvýše položeným místem na trati je Slavičín s nadmořskou výškou 370 metrů, nejnižší je zastávka Havřice. Jako zabezpečovací zařízení je na trati použito automatické hradlo. Trať je řízena dálkově z centrálního dispečerského pracoviště v Přerově a v určených dopravních jsou pouze pohotovostní výpravčí. Dovolená třída zatížení odpovídá kategorii C3. Základní traťové radiové spojení je zajištěno pomocí systému SRD s kontinuálním pokrytím tratě. [9] Nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h.

Trať do řešeného území vstupuje v katastru Uherského Brodu a první zastávkou jsou Havřice v kilometru 114,005. Státní hranici trať protíná v kilometru 163,500 za ŽST Vlárský Průmysk.



Obrázek 9 Pohraniční přechodová stanice Vlárský Průmysk

#### 3.2.1.1 Důležité železniční stanice

##### ŽST Uherský Brod

Železniční stanice Uherský Brod prošla rekonstrukcí mezi léty 2014 a 2016. Dnes je zde vybudován moderní dopravní terminál umožňující přestup hrana – hrana. Ke koleji 1 přiléhá poloostrovní jednostranné nástupiště délky 140 metrů s centrálním přechodem s výškou 550 mm nad TK. U koleje 2 jsou umístěny 2 vnější nástupiště. Jedno se nachází v prostoru

před staniční budovou s délkou 60 metrů a druhé u dopravního terminálu s délkou 160 metrů. Kolej je rozdělena pomocí cestových návěstidel. Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie, elektronické stavědlo ESA 11. Součástí výpravní budovy jsou prostory pro cestující, vnitrostátní osobní pokladna Českých drah a dopravce Arriva vlaky.



*Obrázek 10 Výpravní budova ŽST Uherský Brod*

### **ŽST Újezdec u Luhačovic**

Jedná se o odbočnou stanici a od trati označené podle TTP 317A zde odbočuje trať 317C do Luhačovic. Nachází se zde 3 úroňová sypaná nástupiště. Nádražní budova je uzavřena s poškozenou statikou a je určena k demolici.

### **ŽST Bojkovice**

Železniční stanice Bojkovice prošla rekonstrukcí mezi léty 2009 a 2011. Je zde umístěno oboustranné poloostrovní nástupiště s délkou nástupní hrany 233 metrů a 150 metrů s bezbariérovým přístupem přes centrální úroňový přechod a jedno vnější nástupiště u staniční budovy délky 70 metrů. Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie elektronického typu. [10] V obvodu dopravní zahrnuje v kilometru 130,769 zastávku Bojkovice město. Nádražní budova nabízí prostory pro cestující a pokladnu dopravce Arriva vlaky.

### **ŽST Bylnice**

Jedná se o přípojnou stanici a k trati označené podle TTP 317A se zde připojuje trať 304C z Horní Lidče. Železniční stanice Bylnice prošla rekonstrukcí v letech 2012 až 2013. Je zde vybudováno jedno vnější nástupiště délky 60 metrů a jedno oboustranné poloostrovní nástupiště se třemi nástupními hranami (40 metrů, 105 metrů a 160 metrů) a centrálním bezbariérovým přechodem. Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie elektronického

typu. [10] Ve stanici se nachází pouze prostory pro cestující, provoz pokladny dopravce byl zrušen.

### **3.2.2 Trať ŽSR 130B (Trenčianská Teplá – Horné Srnie Gr.)**

Úsek železniční tratě podle TTP označené jako 130, podle knižního jízdního řádu označené jako 123 je koncový úsek Vlárské dráhy na území Slovenska.

Jedná se o jednokolejnou normálně rozchodnou trať, která se v Trenčianské Teplé připojuje k trati Bratislava – Žilina. Elektrizovaná je pouze ŽST Trenčianská Teplá, a to střídavou napájecí soustavou 25 kV, 50 Hz. Jedná se o trať 3. kategorie. V řešené oblasti leží 3 dopravní (Trenčianská Teplá, Nemšová, Horné Srnie). Celou svou délkou 12,649 km trať spadá do řešeného území a počátek staničení je ŽST Trenčianská Teplá. Nejvyšší traťová rychlost je 70 km/h. Zábřdná vzdálenost je 700 metrů. [11] Nejvýše položeným místem je státní hranice mezi Českou republikou a Slovenskem. Nejnižší položená je ŽST Trenčianská Teplá.

#### **3.2.2.1 Důležité železniční stanice**

##### **Nemšová**

Jedná se o přípojnu stanici, kde se připojuje trať 130C (Nemšová-Lednické Rovné). Nachází se zde 3 úrovňová sypaná nástupiště. Dvě nástupiště mají délku 205 metrů, jedno 70 metrů. Jedná se částečně o sypaná a částečně zpevněná nástupiště. Celé nádraží i s výpravní budovou je v nevyhovujícím stavu a nedostačuje potřebám moderní železnice 21. století.

### **3.2.3 Trať ŽSR 125A (Nové Mesto nad Váhom – Trenčianská Teplá)**

Trať označená podle TTP 125A vedoucí z Bratislavy do Púchova je jednou z hlavních železničních tratí na Slovensku a umožňuje spojení východní a západní části země. Jedná se o trať první kategorie, která je součástí sítě TEN-T jako Baltsko-Jadranský koridor. Z celkových 132 kilometrů sledované oblasti prochází jen 32 kilometrů dlouhý úsek mezi Novým Mestem nad Váhom a Trenčianskou Teplou. Trať je v knižním jízdním řádu označena číslem 120. Historicky se jedná o Považskou dráhu a jejím cílem bylo spojit Bratislavu se severní hranicí Uher. Ve sledované oblasti byl v roce 1876 nejprve otevřen úsek z Trnavy do Nového Mesta nad Váhom, o 2 roky později byla trať prodloužena do Trenčína. Poslední úsek do Žiliny byl otevřen v roce 1883.

Jedná se o dvojkolejnou normálně rozchodnou dráhu s pravostranným provozem. Nejvyšší traťová rychlost pro vlaky s ETCS je 160 km/h, pro ostatní 120 km/h. Trať je elektrizovaná střídavou napájecí soustavou 25kV, 50Hz a je zde povolena rekuperace. Zábřdná vzdálenost



je pro vlaky s ETCS 1 500 metrů. Normativ délky nákladních vlaků je 740 metrů a traťová třída zatížení D4. [11] V řešené oblasti se nachází 5 dopraven a 3 zastávky. V ŽST Nové Mesto nad Váhom odbočuje trať ve směru Vrbovce, v ŽST Trenčín se připojuje trať z Chynoran a v ŽST Trenčianská Teplá trať z Vlárského Průsmyku a z Trenčianských Teplic. Mezi dopravnami Nové Město nad Váhom a Trenčianské Bohuslavice byl vybudován 1 775 metrů dlouhý dvojkolejný tunel Turecký vrch, ve kterém je jako železniční svršek použita pevná jízdní dráha.

Jedná se o dálkově řízenou trať. Úsek z Púchova do Trenčianské Teplé je dálkově řízen z Púchova, část od výhybny Nivy do Trenčianských Bohuslavíc je řízen z Trenčianských Bohuslavíc a úsek z Nového Mesta nad Váhom po výhybnu Potvorice je ovládán z Nového Mesta nad Váhom. Trať je vybavena radiovým spojením GSM-R a evropským zabezpečovačem ETCS level 1. [11]

V posledních letech prošel úsek v řešené oblasti modernizací. Došlo ke zvýšení traťové rychlosti vlivem několika přeložek. Byl rekonstruován kolejový spodek i svršek, zabezpečovací a sdělovací zařízení, a také trakční vedení. Modernizace probíhala v několika etapách. V roce 2009 byl dokončen úsek Piešťany (včetně) – Nové Mesto nad Váhom (včetně), v roce 2013 navazující úsek do ŽST Zlatovce (mimo), 2014 úsek mezi Trenčianskou Teplou (včetně) a Ilavou (mimo). Poslední úsek v řešené oblasti Zlatovce (včetně) – Trenčianská Teplá (mimo) byl dokončen až v roce 2017.

### **3.2.3.1 Důležité železniční stanice**

#### **ŽST Nové Mesto nad Váhom**

Jedná se o odbočnou stanici, z tratě označené TTP 125A zde odbočuje trať 129A ve směru Vrbovce a Velká nad Veličkou. V obvodu stanice se nachází kolejový trojúhelník (výhybky číslo 48 a 49), který umožňuje bezúvratovou jízdu z Piešťan ve směru Vrbovce. V rámci rekonstrukce zde byla vybudována dvě vnější a jedno ostrovní oboustranné nástupiště propojené podchodem. Celá stanice je plně bezbariérová a nástupištní hrany jsou ve výšce 550 mm nad TK. Délka vnějšího nástupiště pro vlaky směr Vrbovce je 120 metrů. Délka ostatních nástupištních hran je 400 metrů. Nástupiště se nacházejí u předjízdných kolejí 3, 4 a 7. Hlavní koleje 1 a 2 jsou bez nástupištních hran. Součástí výpravní budovy jsou prostory pro cestující a pokladna dopravce ŽSSK zajišťující komplexní odbavení cestujících.



*Obrázek 11 ŽST Nové Mesto nad Váhom, pohled z druhého nástupiště*

### **ŽST Trenčín**

Přípojná stanice pro trať označenou podle TTP 130A (v knižním jízdním řádu 143) z Chynoran. Stanice je po nedávné modernizaci plně peronizovaná se dvěma oboustrannými ostrovními nástupišti a jedním vnějším nástupištěm u výpravní budovy. Nástupiště jsou propojena podchodem, jenž vede pod kolejištěm až do místní části Sihoť. Ostrovní nástupiště se nacházejí u předjízdnych kolejí a všechny čtyři nástupní hrany jsou dlouhé 400 metrů. Na předjízdnych kolejích je maximální rychlost 80 km/h. Vnější nástupiště je dlouhé 170 metrů. Celá stanice je bezbariérově přístupná pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Výpravní budova rekonstrukcí neprošla a není příliš přívětivá pro cestující, avšak nachází se zde pokladny dopravce ŽSSK zajišťující komplexní odbavení cestujících.



*Obrázek 12 ŽST Trenčín, pohled z prvního nástupiště*

### **ŽST Trenčianská Teplá**

V železniční stanici Trenčianská Teplá se k hlavní trati Bratislava – Púchov připojuje trať označená podle TTP 130B z Vlárského průmysku a zároveň se jedná o styčnou stanici pro trať

130D do Trenčianských Teplic. Trať do Trenčianských Teplic je úzkorozchodná s rozchodem 760 mm a stejnosměrnou napájecí soustavou 600 V. V tomto případě nejsou tratě propojeny kolejovým systémem, ale je umožněn přestup cestujících na společném nástupišti u staniční budovy. Jedná se o jazykové nástupiště, kde délka nástupištní hrany je u koleje TREŽ 65 metrů a u předjízdne koleje na hlavní trati 400 metrů. Druhé nástupiště je ostrovní jazykové se čtyřmi nástupními hranami s délkami 400 metrů, dvakrát 250 metrů a 180 metrů. Přístup je na něj umožněn pomocí podchodu. Stanice je bezbariérově přístupná. Ve výpravní budově je umístěna pokladna s komplexním odbavením cestujících. V obvodu stanice je lokomotivní depo fungující jako středisko údržby a oprav železničních kolejových vozidel dopravce Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. a také provozní zázemí pro TREŽ.

### **3.3 Stávající stav přeshraniční dopravy**

Možnosti přeshraniční hromadné dopravy jsou velmi omezené, avšak k těmto cestám je možné využít železniční i autobusovou dopravu. Pro přeshraniční cesty v řešené oblasti je možné použít dálkové komerční autobusové spoje přes hraniční přechody Strání/Moravské Lieskové na silnici I/54 a Starý Hrozenkov/Drietoma na silnici I/50. Tyto spoje fungují na podnikatelské riziko dopravců a jejich jízdní řád a rozsah dopravy se může měnit. Druhou možností je využití dotovaných spojů přes hraniční přechod Vlárský Průsmyk/Horné Srnie, a to jak autobusy, tak vlaky.

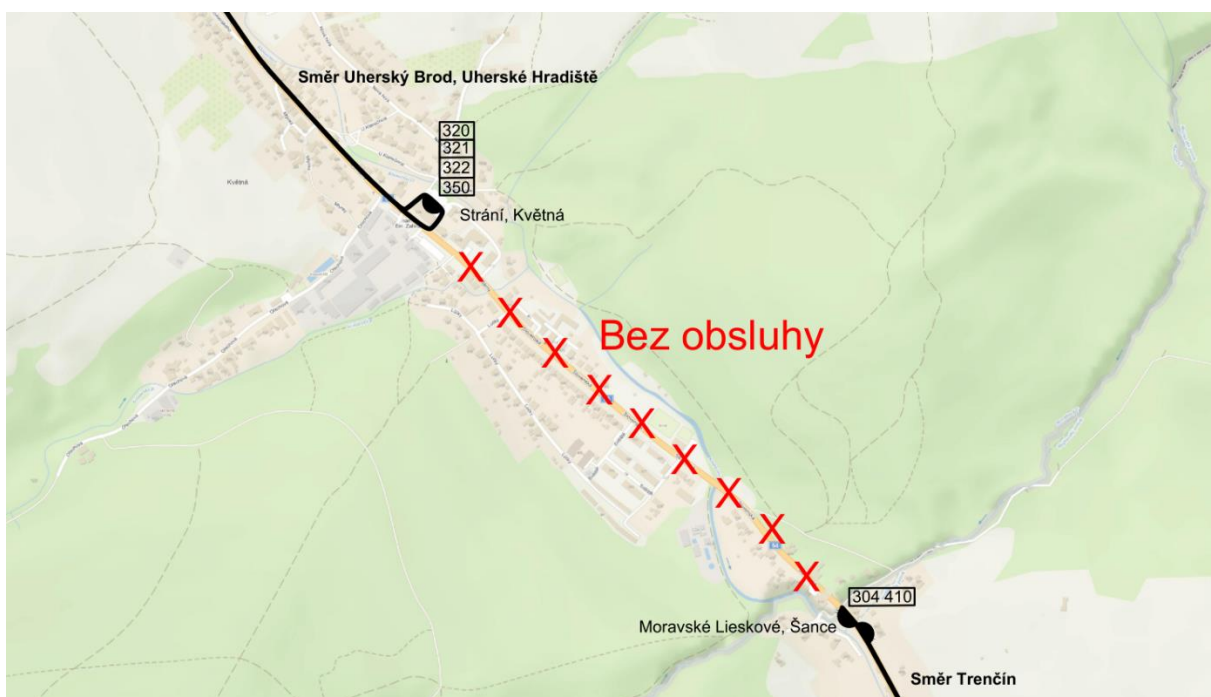
#### **3.3.1 Autobusová doprava hraniční přechod Strání/Moravské Lieskové**

Přes hraniční přechod na silnici I/54 je provozován spoj společnosti Kmko logis s.r.o., který spojuje Brno a Banskou Bystrici. Tento spoj je v provozu 6x týdně (mimo sobotu). V řešené oblasti zastavuje v zastávkách Slavkov, křižovatka; Strání, Květná; Nové Město nad Váhom, železniční stanice; Trenčín, autobusová stanice. Ve směru na Slovensko je spoj operován v odpoledních hodinách s příjezdem do Trenčína v 18:28, v opačném směru jede ráno s odjezdem z Trenčína v 8:50. Regionální spoje jsou ukončeny nedaleko státní hranice a jejich vedení neumožňuje přeshraniční cesty (viz Obrázek 14 Schéma současného stavu regionální dopravy mezi Stráním a Moravským Lieskovým; převzato z [20] a upraveno). Délka úseku bez obsluhy je 1 200 metrů.





Obrázek 13 Hraniční přechod Strání / Moravské Lieskové



Obrázek 14 Schéma současného stavu regionální dopravy mezi Stráním a Moravským Lieskovým; převzato z [20] a upraveno

### 3.3.2 Autobusová doprava hraniční přechod Starý Hrozenkov/Drietoma

Cestovní doba mezi Uherským Brodem a Trenčínem se pohybuje mezi 45 a 80 minutami. Přes hraniční přechod na silnici I/50 zajišťuje denně spojení společnost FlixBus CZ s.r.o. na lince 866 mezi Prahou a Košicemi přes střední Slovensko. V řešené oblasti zastavuje v Uherském Brodě a Trenčíně. Ve směru na Slovensko jede spoj v dopoledních hodinách s příjezdem do Trenčína ve 12:20, zpět v odpoledních hodinách s odjezdem z Trenčína ve 13:35.



Stejný dopravce provozuje mezinárodní linku 857, jež spojuje Prahu a Trenčín. Tato linka je v provozu 4x týdně (pondělí, pátek, sobota, neděle). Ve směru na Slovensko jede spoj ve večerních hodinách s příjezdem do Trenčína ve 21:05. V opačném směru z Trenčína odjíždí ráno v 7:45.

Dále zde autobusovou dopravu zajišťuje místní společnost BOBOSPED s.r.o. Celkově zajišťuje 7 spojů za týden na linkách 000059 a 000118. Jedná se o páteční a nedělní spoje sloužící pro týdenní dojíždku především slovenských studentů na vysoké školy ve Zlíně a v Brně. Jeden pár autobusů spojuje v pátek Brno a Trenčín bez mezizastávek, a tedy pro dopravu v rámci řešené oblasti se využít nedá. V pátek je pro cestu na Slovensko možné využít další dva spoje, které do Trenčína přijíždějí ve 13:15. Oba spoje jedou v úseku z Uherského Brodu do Trenčína ve stejný čas. Spoj na lince 000059 jede z Uherského Hradiště, zastavuje v Uherském Brodě na dopravním terminálu a na zastávce Uherský Brod, Neradice. Spoj na lince 000118 jede z Brna přes Zlín a v Uherském Brodě zastavuje na stejných zastávkách jako předchozí spoj. Ve směru do Česka jede v pátek jeden spoj z Trenčína do Uherského Hradiště s odjezdem z Trenčína ve 14:05 a zastavuje ještě v Uherském Brodě na dopravním terminálu.



*Obrázek 15 Spoj linky 000 059 dopravce BOBOSPED v Trenčíně*

V neděli odjíždí jediný spoj ve směru na Slovensko z Uherského Brodu ve 14:20 s příjezdem do Trenčína v 15:05. Opačným směrem je možné využít spoj linky 000059 s odjezdem z Trenčína ve 14:05 do Uherského Brodu a dále do Uherského Hradiště. A spoj linky 000118 s odjezdem z Trenčína v 15:30, který jede přes Uherský Brod a Zlín do Brna. V Uherském Brodě zastavuje na zastávkách dopravní terminál a Neradice.

Jednou týdně zajišťuje spojení dopravce AUTO - BEY, spol. s r.o. na lince 60392 z Prahy do zastávky Tále, hotel Partizán, které je v provozu v pátek ve směru na Slovensko

s příjezdem do Trenčína v 17:20 a v neděli do Prahy s odjezdem z Trenčína v 18:45. V řešené oblasti zastavuje v Uherském Brodě, Trenčíně a na zastávce Starý Hrozenkov, Obecní úřad.

Další dálkové autobusy jedoucí po silnici I/50 řešenou oblastí projíždí a nezajišťují dopravní obslužnost. Jedná se například o noční spoj společnosti Flixbus linky N866 Praha – Košice, který zastavuje v Trenčíně a poté až v Uherském Hradišti a denní spoj stejného dopravce na lince 915 Plzeň – Košice, který z Trenčína jede bez zastavení až do Brna.

Regionální spoje jsou ve většině případů ukončeny nedaleko státní hranice a jejich vedení neumožňuje přeshraniční cesty, výjimkou jsou vybrané spoje linky 335 jedoucí až do zastávky Starý Hrozenkov, celnice, kde je v některých případech možný přestup na linku 309420 (viz Obrázek 16 Schéma současného stavu obsluhy oblasti kolem Starého Hrozenkova).



Obrázek 16 Schéma současného stavu obsluhy oblasti kolem Starého Hrozenkova; převzato z [20] a upraveno

### 3.3.3 Autobusová doprava hraniční přechod Brumov-Bylnice/Horné Srnie

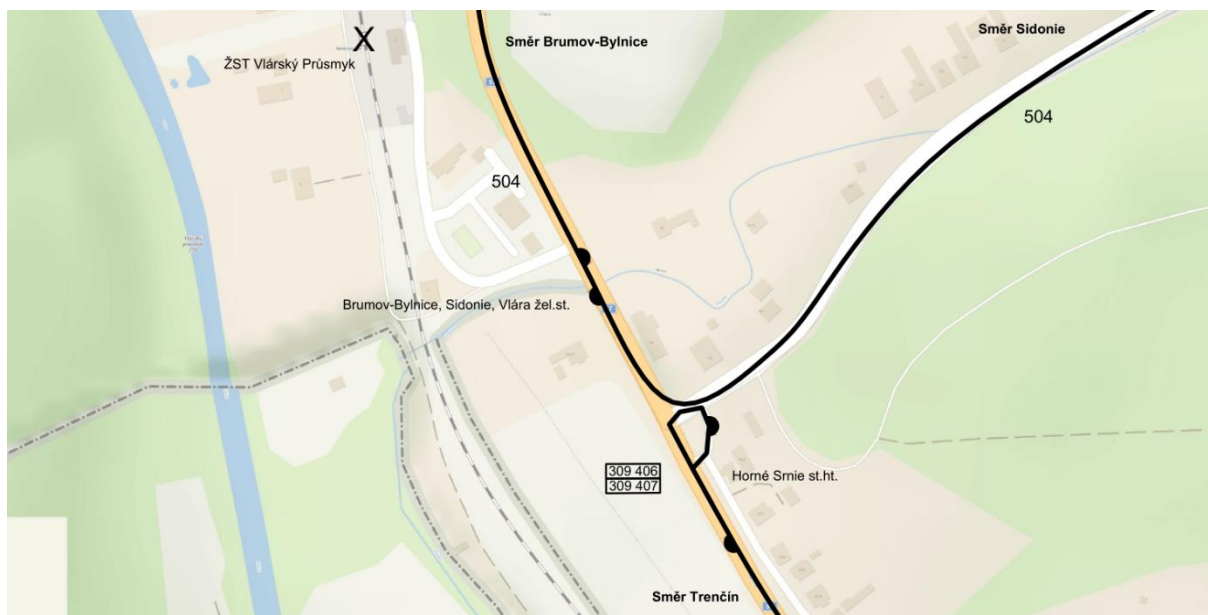
V současné době neexistuje žádné přímé přeshraniční spojení přes tento hraniční přechod. Existují zde ale dvě vnitrostátní linky, které se v těsné blízkosti potkávají, avšak jejich časová koordinace není ideální. Z České republiky se jedná o linku 504 Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice, Sidonie. Ze Slovenska jde o linku 309 406 Trenčín – Horné Srnie. Jeden pár spojů je o víkendech zajišťován linkou 309 407. Pro přestup mezi těmito linkami je možné využít zastávky Brumov-Bylnice, Sidonie, Vlára železniční stanice a Horné Srnie štátná hranica. Vzájemná vzdálenost zastávek je 140 metrů při přestupu z Trenčína do Brumova-Bylnice



a 170 metrů v opačném směru. Všechny čtyři zastávky se nachází v těsné blízkosti státní hranice nebo jimi hranice přímo prochází (viz Obrázek 18 Schéma rozmístění zastávek v okolí hraničního přechodu Brumov-Bylnice / Horné Srnie, převzato z [20] a upraveno). Problém zde představuje neexistující stavební integrace zastávek a nepohodlný přestup pro cestující. Není zajištěn přímý pohled z jedné zastávky na druhou. Mezi zastávkami není chodník pro pěší, nejsou zde ani žádné navigační tabule. Dalším úskalím je vyhledávání spojení pomocí elektronických plánovačů, které nejsou schopné vyhledat spoje s přestupem na těchto zastávkách.



Obrázek 17 Pohled od zastávky Brumov-Bylnice, Sidonie, Vlára, žel. st. směrem na Slovensko



Obrázek 18 Schéma rozmístění zastávek v okolí hraničního přechodu Brumov-Bylnice / Horné Srnie, převzato z [20] a upraveno

### 3.3.4 Vlaková doprava hraniční přechod Brumov-Bylnice/Horné Srnie

V dobách Československa bylo přes tento hraniční přechod provozováno velké množství přímých vlaků. Nejednalo se pouze o vlaky osobní, ale byly tudy vedeny 3 páry rychlíků spojující Moravu a Slovensko. V jízdním řádu 1989 urazil rychlík cestu mezi Brnem a Trenčianskou Teplou za 3 hodiny a 17 minut. Celkově tudy projíždělo v pracovní dny až 12 párů vlaků. O 20 let později v jízdním řádu 2009 byl rozsah provozu již velmi omezený. Do Vlárského Průsmyku jezdily přímé osobní vlaky ze Starého Města 8 krát za den, přibližně každé dvě hodiny. Ze Slovenska byl ještě nižší a byl vždy nutný přestup. Později byla koncepce změněna, tyto vlaky byly ukončeny v Bylnici a do Vlárského Průsmyku zajížděly spoje z Horní Lidče. Každodenní doprava ze Slovenska byla zastavena v roce 2011.

V jízdním řádu 2022/2023 je železniční doprava v úseku Bylnice – Horné Srnie provozována pouze v pátek a v neděli jedním párem spojů a zajišťuje týdenní dojíždku především studentů na vysoké školy. V době školních prázdnin je provoz přerušen. Vždy je nutný přestup v pohraniční přechodové stanici Vlárský Průsmyk. Dopravcem v České republice je společnost Arriva vlaky (v pátek) a České dráhy (v neděli), na Slovensku národní dopravce Železničná spoločnosť Slovensko. V pátek je preferovaný směr na Slovensko v neděli do Česka.

Spojení je v pátek zajištěno spěšným vlakem v 15:59 ze Starého Města u Uherského Hradiště, kde navazuje na rychlíky R13 z Olomouce a Brna, do Vlárského Průsmyku s příjezdem v 17:24. Odkud v 17:36 navazuje osobní vlak do Trenčianské Teplé, kde je možnost přestoupit pouze na osobní vlaky do Žiliny a Trenčína. Opačným směrem je v pátek možné cestovat osobním vlakem z Trenčianské Teplé v 17:05 do Vlárského Průsmyku s příjezdem v 17:24 a dále přestoupit na další osobní vlak s odjezdem v 17:30 do Starého Města u Uherského Hradiště, kam přijíždí v 19:32. Toto spojení v Trenčianské Teplé nenavazuje na žádné jiné vlaky. Ve Starém Městě je zajištěn přípoj na vlak Eurocity do Katowic.

V neděli je možné využít osobní vlak z Trenčianské Teplé v 18:05 do Vlárského Průsmyku s příjezdem v 18:24 a dále přestoupit na spěšný vlak do Brna s odjezdem v 18:50. V Brně je spoj ve 21:45. V Trenčianské Teplé je možný přestup z osobních vlaků z Trenčína a Žiliny. Opačným směrem je možné cestovat pouze z Bylnice osobním vlakem s odjezdem v 18:30 do Vlárského Průsmyku, kde je krátký 5 minutový přestup na osobní vlak do Horného Srnie s příjezdem v 18:51. Dále je možné pokračovat až v 19:45 do Trenčianské Teplé.

Problémem je absence kvalitních přípojných vazeb na vlaky dálkové dopravy, nutnost přestupu v pohraniční přechodové stanici Vlárský Průsmyk, kde je v některých případech nutné zbytečně dlouho čekat na návazný vlak.

### 3.4 Dopravní obslužnost příhraniční autobusy

Základní dopravní obslužnost na vnitrostátních autobusových linkách zajišťují v řešené oblasti dva dopravci. Na území Zlínského kraje je to ČSAD BUS Uherské Hradiště (provozovny Uherské Hradiště, Uherský Brod, Slavičín) a v Trenčianském kraji SAD Trenčín (provozovny Trenčín, Nové Mesto nad Váhom, Považská Bystrica). Všechny údaje o objednávané dopravní obslužnosti jsou platné k 11.12.2022. Pracovními dny jsou myšleny běžné dny mimo školních prázdnin, Vánoc a jiných anomálií.

Ve Zlínském kraji funguje Integrovaná doprava Zlínského kraje, kterou podporuje Zlínský kraj ze svého rozpočtu formou provozních a investičních dotací skrze obchodní společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o. Pro dlouhodobé předplatné jízdenky je používán zónový tarif, přičemž kraj je rozdělen na 98 zón (16 v řešené oblasti). Cena předplatných jízdenek je v každé zóně jiná. Pro jednorázové cesty se využívá kilometrický tarif s nástupní sazbou. Pokud cestující vlastní bezkontaktní čipovou kartu Zetka (případně také Odiska) je možné přestoupit mezi spoji bez nutnosti platit vícekrát nástupní sazbu.

Ve slovenské části území neexistuje žádný integrovaný dopravní systém. Platí zde základní nepřestupní výkonový tarif podle počtu ujetých kilometrů, který je určen kilometrickou tabulkou. Cestující vlastníci Dopravní kartu SAD Trenčín (případně jinou kartu ze systému TransCard) mohou ve vybraných zastávkách přestupovat mezi spoji vybraných linek na jednu jízdenku. Pravidelně dojíždějící cestující mohou využít časový předplatní lístek na 7 nebo 30 dní, jehož cena se počítá podle ujeté vzdálenosti na trase, pro kterou byl vydán.

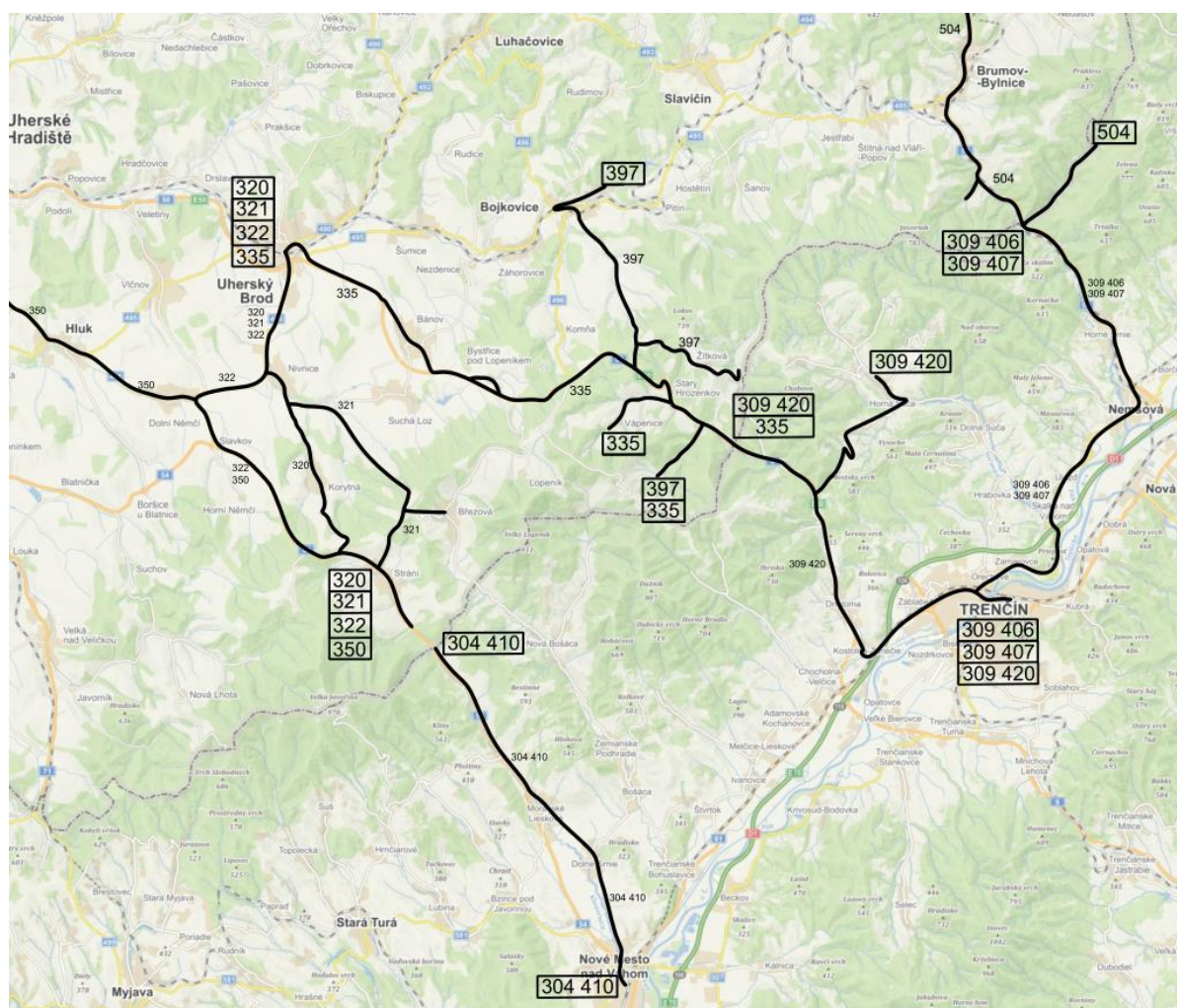
Z hlediska této práce jsou nejdůležitější linky jedoucí do blízkosti státní hranice (viz Tabulka 4 Autobusové linky jedoucí v řešené oblasti do blízkosti státní hranice a

Obrázek 19 Schéma autobusových linek jedoucích v řešené oblasti do blízkosti státní hranice;). Ostatní linky v řešené oblasti zde nejsou popsány. Z České republiky jsou to linky 320, 321, 322, všechny spojující Uherský Brod a Strání, přičemž každá jinou trasou. Dále 335 (Uherský Brod – Vápenice), 350 (Uherské Hradiště – Strání, Květná), 397 (Bojkovice – Vyškovec) a 504 (Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice, Sidonie). Ze Slovenska jsou to linky 304 410 (Nové Mesto nad Váhom – Moravské Lieskové), 309 406 a 309 407 (Trenčín – Horné Srnie), 309 420 (Trenčín – Horná Súča, Dúbrava). Existují další linky jezdící ke státní hranici, ale vedou do míst, kde není možné provozovat přeshraniční dopravu, nebo zajišťují širší obslužnost vnitrostátního území, a proto zde nebudou zmíněny.



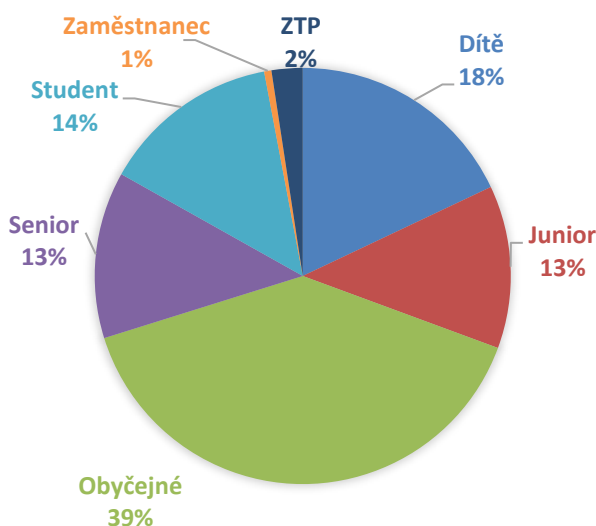
Tabulka 4 Autobusové linky jedoucí v řešené oblasti do blízkosti státní hranice. V závorce jsou uvedeny počty spojů v opačném směru, jsou-li odlišné.

Linka	Trasa	Dopravce	Počet spojů pracovní dny	Počet spojů sobota	Počet spojů neděle
320	Uherský Brod – Korytná – Strání	ČSAD UH	20 (19)	2 (3)	2(3)
321	Uherský Brod – Březová – Strání	ČSAD UH	7	1	1
322	Uherský Brod – Slavkov – Strání	ČSAD UH	10 (9)	5(2)	5 (2)
335	Uherský Brod – Vápenice/Vyškovec	ČSAD UH	19(16)	7 (6)	8 (7)
350	Uherské Hradiště – Strání	ČSAD UH	4	2 (0)	2 (0)
397	Bojkovice – Vyškovec	ČSAD UH	19 (18)	5 (4)	7
504	Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice Sidonie	ČSAD UH	14 (13)	5	5
304 410	Nové Mesto nad Váhom – Moravské Lieskové	SAD Trenčín	18(16)	5	5 (4)
309 406	Trenčín – Horné Srnie	SAD Trenčín	23 (20)	5	5
309 407	Trenčín – Horné Srnie	SAD Trenčín	-	1	1
309 420	Trenčín – Horná Súča	SAD Trenčín	19	6	6

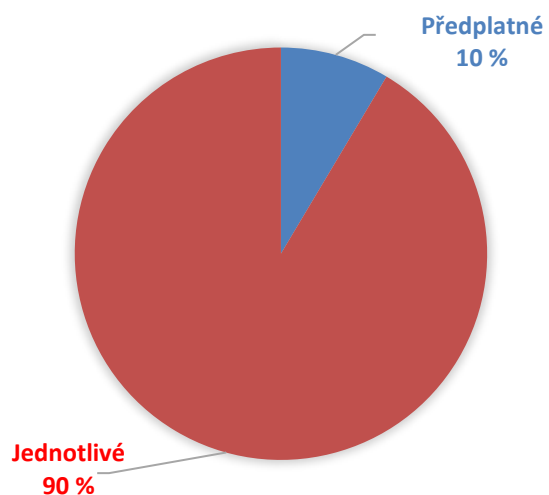


Obrázek 19 Schéma autobusových linek jedoucích v řešené oblasti do blízkosti státní hranice; převzato z [20] a upraveno

Z výše popsaných linek jsou na českém území jako výchozí pro návrhovou část uvažovány linky 322, 335 a 504. Z odbavovacího systému vozidel na těchto linkách byly získány data o prodaných a evidovaných jízdních dokladech za období od 1.3.2022 do 28.2.2023, které byly následně vyhodnocovány. Graf typů prodaných jízdních dokladů je zpracován pouze za období od 1.7.2022 do 28.2. 2023, protože před 1.7.2022 předplatné jízdní doklady nebyly v nabídce.



Obrázek 20 Graf rozdělení kategorií cestujících podle evidovaných jízdních dokladů; zdroj [21]



Obrázek 21 Graf typů evidovaných jízdních dokladů; zdroj [21]

Tabulka 5 Využití linek IDZK podle počtu cestujících a uražené vzdálenosti; zdroj [21]

	Linka 322	Linka 335	Linka 504
Průměrný denní počet cestujících (pracovní den)	390	427	321
Průměrný denní počet cestujících (víkend)	135	203	75
Celkové osobokilometry	1 643 655	1 706 534	598 833
Průměrná přepravní vzdálenost v km	14,4	13,2	6,7

### 3.4.1 Linka 320 (Uherský Brod – Korytná – Strání)

Linka spojující Uherský Brod a Strání, Květnou přes Nivnici a Korytnou. Na linku je vypravováno v pracovní dny 20 spojů ve směru Strání a 19 spojů opačným směrem. O víkendech 7 spojů ve směru Strání a 8 spojů opačným směrem. Většina spojů končí v zastávce Korytná, horní konec. V úseku mezi Korytnou a Stráním je v provozu v pracovní dny 5 párů spojů, o víkendech 2 ve směru Strání a 3 opačným směrem. Na lince nefunguje taktový jízdní řád. V Uherské Brodě není u většiny spojů zajištěna návaznost na vlaky.

### 3.4.2 Linka 321 (Uherský Brod – Březová – Strání)

Linka vedoucí z Uherského Brodu do zastávky Strání, Květná přes Nivnici, Suchou Loz a Březovou. Na linku je v pracovní dny vypravováno 7 párů spojů, avšak v celé délce trasy jede pouze jeden spoj (6:25 z Uherského Brodu). Ostatní končí v zastávce Nivnice, škola nebo Březová, Olšovec. Některé spoje jsou operované pouze v úseku Strání, U Popelků – Strání, Květná. O víkendu je v provozu pouze spoj 202 v úseku Strání, Květná – Strání, U Popelků. Tato linka není z hlediska této práce významná, protože se v celé trase jedná o doplňkovou linku s nevhodným trasováním.

### 3.4.3 Linka 322 (Uherský Brod – Slavkov – Strání)

Linka spojující Uherský Brod a Strání, Květnou přes Nivnici, Dolní Němčí a Slavkov. V Dolním Němčí některé spoje zajíždějí do centra obce, jiné zastavují pouze na okraji na zastávce Dolní Němčí, rozcestí 1.0. V pracovní dny je na linku vypravováno 9 spojů ve směru Strání a 10 spojů opačným směrem. O víkendu ve směru Strání je v provozu 5 spojů a opačným směrem pouze 2. Na lince nefunguje taktový jízdní řád. V Uherském Brodě není u většiny spojů zajištěna návaznost na vlaky. Některé spoje ale mají garantovanou návaznost.

Tabulka 6 Rozbor denního zatížení linky 322 (směr Strání), průměr pracovních dnů; zdroj [21]

Obec	Nástup	Výstup	Obrat	Odjelo	Nejvyužívanější zastávka
Uherský Brod	160	15	175	145	Uherský Brod, dopravní terminál
Nivnice	7	27	34	125	Nivnice, u váhy
Dolní Němčí	3	18	21	110	Dolní Němčí, rozcestí 1.0
Slavkov	16	28	44	98	Slavkov, křižovatka
Horní Němčí	0	1	1	97	Horní Němčí, rozcestí Javořina 11.0
Strání	14	111	125	0	Strání, Květná

Tabulka 7 Rozbor denního zatížení linky 322 (směr Uherský Brod), průměr pracovních dnů; zdroj [21]

Obec	Nástup	Výstup	Obrat	Odjelo	Nejvyužívanější zastávka
Strání	98	14	112	84	Strání, Květná
Horní Němčí	0	0	0	84	Horní Němčí, rozcestí Javořina 11.0
Slavkov	34	10	44	108	Slavkov, křižovatka
Dolní Němčí	21	5	26	124	Dolní Němčí, rozcestí 1.0
Nivnice	22	8	30	138	Nivnice, u váhy
Uherský Brod	15	153	168	0	Uherský Brod, dopravní terminál



### 3.4.4 Linka 335 (Uherský Brod – Vápenice/Vyškovec)

Linka zajišťující spojení Uherského Brodu se Starým Hrozenkovem přes Bánov, Bystřici pod Lopeníkem a Komňu. Ve Starém Hrozenkově na zastávce Obecní úřad se linka větví a část spojů pokračuje dále do zastávky Vápenice, točna, ostatní spoje pokračují přes Starý Hrozenkov a končí v zastávce Vyškovec. Část spojů v Bystřici pod Lopeníkem projíždí obcí, část zastavuje pouze u hlavní cesty. V pracovní dny je ve směru Starý Hrozenkov vypravováno 16 spojů, opačným směrem 19. Některé spoje nejedou v celé trase. Do Vápenic je v provozu 8 párů spojů v pracovní dny a do Vyškovce 5 spojů tam a 8 spojů opačným směrem. V sobotu je obsluha zabezpečena 6 spoji ve směru Starý Hrozenkov a 7 spoji opačným směrem. V neděli jezdí ještě jeden pár spojů navíc. Vyškovec není o víkendech obsluhován žádným spojem této linky a do Vápenic zajíždějí v sobotu i v neděli 4 páry spojů. Vybrané spoje obsluhují zastávku Starý Hrozenkov, celnice, která se nachází v těsné blízkosti zastávky Drietoma, št.hr., kde obsluhuje linka 309 420. Ve většině případů neexistuje možnost přestupu. Dále chybí stavební integrace zastávek a jednotné informace v systémech jízdních řádů, které by cestující informovali o možnosti přestoupit mezi dvěma zastávkami s různými názvy. Na lince nefunguje taktový jízdní řád. V Uherském Brodě není u většiny spojů zajištěna návaznost na vlaky.

*Tabulka 8 Rozbor denního zatížení linky 335 (směr Starý Hrozenkov), průměr pracovních dnů; zdroj [21]*

Obec	Nástup	Výstup	Obrat	Odjelo	Nejvyužívanější zastávka
Uherský Brod	160	5	165	155	Uherský Brod, dopravní terminál
Bánov	17	45	62	127	Bánov, náměstí
Bystřice p. Lopeníkem	7	47	54	87	Bystřice p. Lopeníkem, horní zastávka
Komňa	2	8	10	81	Komňa, Nový Dvůr
Starý Hrozenkov (+Vápenice a Vyškovec)	17	98	115	0	Starý Hrozenkov, Obecní úřad

*Tabulka 9 Rozbor denního zatížení linky 335 (směr Uherský Brod), průměr pracovních dnů; zdroj [21]*

Obec	Nástup	Výstup	Obrat	Odjelo	Nejvyužívanější zastávka
Starý Hrozenkov (+Vápenice a Vyškovec)	105	17	122	88	Starý Hrozenkov, Obecní úřad
Komňa	6	4	10	90	Komňa, Nový Dvůr
Bystřice p. Lopeníkem	42	3	45	129	Bystřice p. Lopeníkem, horní zastávka
Bánov	66	19	85	176	Bánov, náměstí
Uherský Brod	5	181	186	0	Uherský Brod, dopravní terminál

### 3.4.5 Linka 350 (Uherské Hradiště – Strání)

Linka v pracovní dny propojuje Uherské Hradiště a Strání, Květnou přes Kunovice, Hluk, Dolní Němčí a Slavkov. Část spojů jezdí jinou trasou z Kunovic přes Podolí, Veletiny a Vlčnov do Dolního Němčí, kde jsou ukončeny. V řešené oblasti v úseku mezi Dolním Němčím a Stráním jsou v pracovní dny v provozu 4 páry spojů. O víkendech jsou to jen 2 spoje ze Strání do zastávky Vlčnov, sokolovna, odkud pokračují jako přímé spoje na lince 341 do Uherského Brodu. Na lince nefunguje taktový jízdní řád.

### 3.4.6 Linka 397 (Bojkovice – Vyškovce)

Linka vedoucí mezi Bojkovice a Vyškovcem přes Žitkovou a Starý Hrozenkov. Do obce Žitková je realizován závlek. Ve směru do Vyškovec v pracovní dny jezdí 19 spojů a v opačném směru 18. V sobotu jsou ve směru Vyškovce v provozu 4 spoje a v opačném směru 5. V neděli je možné využít 7 párů spojů. Většina spojů neobsluhuje celou trasu. Některé spoje jsou výchozí ze zastávky Bojkovice, Zeveta, další začínají až na místním vlakovém nádraží. Část spojů je ukončena na zastávce Bojkovice, Bzová, střed, další na zastávce Žitková, rekreační středisko. Úsek Starý Hrozenkov, obecní úřad – Vyškovce je většinou obsluhován samostatnými spoji. Na lince nefunguje taktový jízdní řád.

### 3.4.7 Linka 504 (Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice, Sidonie)

Linka spojující Valašské Klobouky a Brumov-Bylnici, Sidonie přes Brumov-Bylnici. V pracovní dny je vypravováno 14 spojů ve směru Valašské Klobouky a 13 spojů opačným směrem, o víkendech pouze 5 párů spojů. U některých spojů je možno přestoupit v zastávce Brumov-Bylnice, Sidonie, Vlára železniční stanice na spoje linky 309 406 a 309 407 do Trenčína. V Bylnici není u většiny spojů návaznost na vlaky. Na lince nefunguje taktový jízdní řád.

*Tabulka 10 Rozbor denního zatížení linky 504 (směr Sidonie), průměr pracovních dnů; zdroj [21]*

Obec	Nástup	Výstup	Obrat	Odjelo	Nejvyužívanější zastávka
Valašské Klobouky	66	9	75	57	Valašské Klobouky, aut.st.
Brumov-Bylnice (Brumov)	77	55	132	79	Brumov-Bylnice, základní škola
Brumov-Bylnice (Bylnice)	11	33	44	57	Brumov-Bylnice, žel.st.
Brumov-Bylnice (Svatý Štěpán)	1	27	28	31	Brumov-Bylnice, Svatý Štěpán
Brumov-Bylnice (Sidonie)	2	33	35	0	Brumov-Bylnice, Sidonie, střed

Tabulka 11 Tabulka 10 Rozbor denního zatížení linky 504 (směr Valašské Klobouky), průměr pracovních dnů; zdroj [21]

Obec	Nástup	Výstup	Obrat	Odjelo	Nejvyužívanější zastávka
Brumov-Bylnice (Sidonie)	39	2	41	37	Brumov-Bylnice, Sidonie, střed
Brumov-Bylnice (Svatý Štěpán)	27	2	29	62	Brumov-Bylnice, Svatý Štěpán
Brumov-Bylnice (Bylnice)	37	12	49	87	Brumov-Bylnice, žel.st.
Brumov-Bylnice (Brumov)	52	64	116	75	Brumov-Bylnice, základní škola
Valašské Klobouky	9	84	93	0	Valašské Klobouky, aut.st.

### 3.4.8 Linka 304 410 (Nové Mesto nad Váhom – Moravské Lieskové)

O propojení Nového Mesta nad Váhom a Moravského Lieskového, Šance přes Moravské Lieskové se stará linka 304 410. V pracovní dny je ve směru Moravské Lieskové, Šance v provozu 18 spojů, opačným směrem 16. V sobotu je vypravováno 5 párů spojů, v neděli oproti sobotě chybí jeden spoj ve směru Moravské Lieskové, Šance. Část spojů je ukončena v zastávce Moravské Lieskové, Bučkovec a nezajíždí tedy až ke státní hranici. Na lince nefunguje taktový jízdní řád. V Novém Městě nad Váhom není u většiny spojů návaznost na vlaky.



Obrázek 22 Autobus linky 304 410 po příjezdu na konečnou zastávku Moravské Lieskové, Šance

### 3.4.9 Linka 309 406 (Trenčín – Horné Srnie)

Linka zajišťující spojení Trenčína a Horného Srnie přes Zamarovce, Skalku nad Váhom a Nemšovou. V pracovní dny je ve směru Horné Srnie vypravováno 23 spojů, opačným směrem 20 spojů. O víkendech je v provozu 5 párů spojů. Část spojů je ukončena v zastávce Horné Srnie a Nemšová žel. st. Část spojů projíždí některé zastávky. Na lince nefunguje

taktový jízdní řád. U některých spojů je možné v zastávce Horné Srnie štátná hranica přestoupit na spoje linky 504 ve směru Valašské Klobouky. Vybrané spoje mají v zastávkách Trenčín, Old Herold a Nemšová, žel. st. garantovanou návaznost na jiné autobusové spoje. Určené spoje přechází jako přímé spoje na jiné linky.

#### **3.4.10 Linka 309 407 (Trenčín – Nemšová, Trenčianská Závada – Horné Srnie)**

Linka má obdobnou trasu jako linka 309 406, ale projíždí navíc přes místní část Nemšová, Trenčianská Závada. Jedná se o doplňkovou linku k lince 309 406. V celé trase je v provozu pouze jeden víkendový spoj ve směru do Trenčína. Ostatní spoje obsluhují pouze část trasy mezi Nemšovou a Trenčianskou Závadou a dále přechází jako přímé spoje na jiné linky. Tato linka je z hlediska této práce důležitá pouze kvůli jednomu páru víkendových spojů, které jedou až do zastávky Horné Srnie, štátná hranica.

#### **3.4.11 Linka 309 420 (Trenčín – Horná Súča)**

Linka spojuje Trenčín a Hornou Súču přes Kostolnou-Záriečie a Drietomu. V pracovní dny je v provozu 19 párů spojů. Víkendový provoz zajišťuje 6 párů spojů. Existují 3 varianty vedení této linky. V úseku Trenčín – Drietoma, Branné rázcestie se trasa příliš neliší. Některé spoje ze zastávky Drietoma, Branné rázcestie jedou ke státní hranici do zastávky Drietoma št. hr., kde jsou ukončeny. Část spojů ze zastávky Drietoma, Branné rázcestie jede do Horné Súče. Vybrané spoje jedoucí z Trenčína do Horné Súče realizují ze zastávky Drietoma, Branné rázcestie zavezení do zastávky Drietoma, štátná hranica. Na lince nefunguje taktový jízdní řád.

### **3.5 Dopravní obslužnost regionu vlaky**

Základní dopravní obslužnost regionálními vlaky zajišťuje v české části řešeného území dopravce Arriva vlaky. Tyto spoje spolufinancuje Zlínský kraj. Část regionálních spojů směřujících do Jihomoravského kraje je dotována a objednávána Jihomoravským krajem i na území kraje Zlínského. V řešené oblasti se jedná o spěšné vlaky v relaci Brno – Bojkovice a nedělní spěšné vlaky Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský Průsmyk a Vlárský Průsmyk – Brno, tyto spoje provozuje dopravce České dráhy. Dálkové vlaky objednávané Ministerstvem dopravy zajišťují také České dráhy. Jedná se o rychlíkovou linku R18 Praha – Luhačovice. Ve všech vlacích mohou cestující využívat integrované jednorázové i předplatné jízdenky IDZK, ale také OneTicket nebo jízdenky podle tarifu dopravce. Všechny státem dotované pravidelné spoje ve slovenské části řešeného území provozuje dopravce Železničná spoločnosť Slovensko. Platí zde jízdenky podle tarifu dopravce.

Tabulka 12 Vlakové linky zajišťující obslužnost v oblasti

Linka	Trasa	Dopravce	Základní interval (min)
R18	Praha - Luhačovice	České dráhy	120
Ex Tatran	Bratislava - Košice	ŽSSK	120
R Považan	Bratislava - Žilina	ŽSSK	60
Sp5	Staré Město u Uh. Hrad - Bylnice	Arriva vlaky	Jednotlivé spoje
S5	Staré Město u Uh. Hrad. – Vlárský Průsmyk	Arriva vlaky	60
Osobní vlaky	Trenčín - Žilina	ŽSSK	60
Osobní vlaky	Trenčín - Myjava	ŽSSK	120
Osobní vlaky	Trenčianská Teplá – Vlárský Průsmyk	ŽSSK	120

### 3.5.1 Linka R18 Slováký expres

Rychlíková linka spojuje Prahu a Luhačovice přes Kolín, Českou Třebovou, Olomouc a Staré Město u Uherského Hradiště. V řešeném území zastavuje pouze v Uherském Brodě a ve stanici Újezdec u Luhačovic. V pracovní dny a v sobotu je řešená oblast obsluhována 7 páry spojů, v neděli pouze 6 páry. Vlaky jezdí přes den ve dvouhodinovém intervalu, pouze v okrajových částech dne, u prvního ranního spoje z Olomouce, večerního spoje do Olomouce a večerního spoje do Starého Města u Uherského Hradiště, není takt dodržen. Základní souprava je složena z pěti vozů tažených lokomotivou řady 754. Jedná se o soupravy složené z vozů Apee + Bbdgmee + Bmz + Bdpee + Bdpee. Některé spoje jsou v úseku Praha – Staré Město u Uherského Hradiště posilovány dalšími vozy Bee nebo Bmz. Ve směru z Prahy je možné ve stanici Újezdec u Luhačovic přestoupit na vlaky linky S5 do Bylnice. V opačném směru je přestup realizován v Uherském Brodě. Cestovní doba z Prahy do Uherského Brodu je kolem 4 hodin, z Olomouce hodinu a půl.

### 3.5.2 Linka Sp5

Spěšné vlaky této linky spojují Staré Město u Uherského Hradiště s Bylnicí, přes Uherské Hradiště, Uherský Brod, Bojkovice a Slavičín. V řešené oblasti se jedná o úsek Uherský Brod – Bylnice. Spoje jsou v provozu především v době přepravních špiček, ale jejich rozsah se každý rok rozšiřuje. V pracovní dny jsou ve směru do Bylnice vypracovány 4 spoje, o víkendech o spoj méně. V opačném směru se jedná každý den o dva spoje. V úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice tyto spoje zastavují pouze ve stanici Uherské Hradiště a Uherský Brod a zajišťují tak rychlou regionální obsluhu území. V úseku Bojkovice – Bylnice plní funkci osobních vlaků a zastavují ve všech stanicích a zastávkách, v tomto úseku nejsou v provozu všechny spoje. Ve stanici Staré Město u Uherského Hradiště jsou zajištěny přípoje na rychlíky R13 (Olomouc – Brno). Do této linky se řadí také spěšné vlaky provozované dopravcem České dráhy v trase Brno – Bojkovice. V provozu je jeden pár spojů denně. Spěšný

vlak Vlárský Průsmyk – Brno, který jezdí pouze v neděli a také nedělní spoj ze Starého Města u Uherského Hradiště do Bylnice, který je v ostatních dnech operován dopravcem Arriva vlaky. Tyto spoje mají odlišnou zastávkovou politiku. Všechny ostatní vlaky této linky jsou operovány dopravcem Arriva vlaky jednotkami Alstom Coradia LINT 27 (řada 832) a LINT 41 (řada 846) a Stadler GTW. Nabízejí nízkopodlažní nástup, klimatizovaný interiér, zásuvky, místa pro přepravu kol a další.

### 3.5.3 Linka S5

Osobní vlaky spojující Staré Město u Uherského Hradiště a Vlárský Průsmyk ve stejné trase jako spěšné vlaky linky Sp5. Tyto spoje zastavují téměř vždy ve všech stanicích a zastávkách, avšak některé zastávky jsou na znamení. V řešené oblasti se jedná o úsek Havřice – Vlárský Průsmyk. Existuje několik různých variant osobních vlaků, které jsou sice označeny jako jedna linka, avšak mají různé počáteční a koncové stanice. Základem jsou osobní vlaky Uherské Hradiště – Bylnice, které mají dvouhodinový takt. V Újezdci u Luhačovic a v Uherském Brodě je zajištěna návaznost na vlaky R18. Dále osobní vlaky Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice, které jsou provozovány přibližně ve dvouhodinovém taktu. V Újezdci u Luhačovic navazují na linku S53 směr Luhačovice. Od jízdního řádu 2022/2023 jsou nově v provozu posilové odpolední vlaky (mezi 14:30 a 16:30) v hodinovém intervalu mezi Uherským Brodem a Bojkovicemi. Tento model platí během dne přibližně od 8:00 do 19:00, v okrajových částech dne je provoz odlišný. Kvůli absenci spěšných vlaků a rychlíků osobní vlaky jezdí mezi Bylnicí (případně Bojkovicemi) a Starým Městem u Uherského Hradiště tak, aby zde byla zajištěna návaznost na další, především dálkové, vlaky. Vozidla na této lince jsou stejná jako v případě spěšných vlaků Sp5.



Obrázek 23 Křižování vlaků 4307, 4310 a 886 v ŽST Uherský Brod



### **3.5.4 Expresní dálkové vlaky na trati Bratislava – Žilina**

Expresní vlaky (označené většinou jako Tatran) jedoucí přes celé Slovensko spojují Bratislavu a Košice přes Trnavu, Trenčín, Žilinu a Poprad. Tyto vlaky byly zavedeny od změny jízdního řádu 2022/2023, kdy došlo ke změně koncepce dálkové dopravy mezi Bratislavou a Žilinou. V řešeném území tyto spoje zastavují pouze ve stanici Trenčín a slouží k rychlé vnitrostátní přepravě na dlouhé vzdálenosti. Je zde základní dvouhodinový takt, který je ve špičce zkrácen na jednu hodinu. Některé spoje nejedou až do Košic, ale jsou ukončeny dříve. Základem jsou 10 vozové soupravy s lokomotivou řady 383, které jsou složeny ze dvou vozů první třídy (Ampz a Aeer), jídelního vozu se službami Wagon Slovakia, vozu víceúčelového (Bdghmeer) a vozů druhé třídy (Bpeer, Bmpeer, Bmz). [12] Vozy první třídy jsou povinně místenkové. Posilové soupravy mají řazení odlišné, v některých spojích chybí jídelní vůz, některé soupravy mají více vozů. Liší se také hnací vozidla. Cesta z Trenčína do Košic trvá přibližně 4 hodiny a 15 minut, do Bratislavy hodinu a 10 minut a do Žiliny 50 minut.

Dále je mezi Bratislavou a Humenným přes Žilinu a Košice v provozu noční pár spojů R614/615 Zemplín. V řešené oblasti zastavuje v Novém Městě nad Váhom, Trenčíně a Trenčianské Teplé. Je složený z 6 lůžkových vozů, dvou lehátkových, tří vozů druhé třídy a jednoho vozu pro přepravu automobilů.

Jeden pár spojů zajišťuje na vlastní podnikatelské riziko dopravce RegioJet na lince Praha – Brno – Bratislava – Trenčín – Žilina. Ve směru do Prahy odjíždí z Trenčína v 7:12 a zpět přijíždí ve 20:31. Doba jízdy z Trenčína do Prahy je přibližně 5 hodin a 15 minut, do Brna 2 hodiny a 45 minut. V řešené oblasti zastavují spoje kromě Trenčína také v Novém Městě nad Váhom a Trenčianské Teplé.

### **3.5.5 Rychlíky Považan a vlaky REX na trati Bratislava – Žilina**

Rychlíky spojující ve dvouhodinovém taktu Bratislavu a Žilinu přes Trnavu, Trenčín, Púchov a Považskou Bystricu a jsou v úseku Bratislava – Trenčín doplněny RegionalExpresy tak, aby bylo dosaženo souhrnného taktu jedna hodina. Slouží pro rychlou meziregionální přepravu na území západního Slovenska a obsluhují na rozdíl od expresů i méně významné stanice. V řešeném území spojují Nové Mesto nad Váhom, Trenčín a Trenčianskou Teplou. Zastávková politika rychlíků i RegionalExpresů je stejná. Jsou v provozu po celý den a celotýdenně. Jedná se o sedmivozové soupravy vedené lokomotivami řad 350 nebo 361.1, které jsou složeny z vozu první třídy (Apeer), víceúčelového vozu (BDsheer nebo Bdghmeer) a vozů druhé třídy (Bdmpeer, Bmpeer a Bmz). [12] Cesta z Trenčína do Bratislavy i Žiliny je přibližně o 15 minut delší než expresními vlaky Tatran.

### **3.5.6 Osobní vlaky na trati Bratislava – Žilina**

Osobní vlaky zde můžeme rozdělit do dvou relací, a to Žilina – Trenčín-Zlatovce a Trenčín – Nové Mesto nad Váhom.

Osobní vlaky mezi Žilinou a stanicí Trenčín-Zlatovce realizují regionální obsluhu všech stanic a zastávek v základním hodinovém taktu. Mimo špičku jsou některé spoje vynechány a takt prodloužen na dvě hodiny. Spoje jsou zajišťovány moderními elektrickými jednotkami řady 660 a 661, které zajišťují cestujícím vysoký komfort, bezbariérový nástup a další. [12]

Osobní vlaky mezi Trenčínem a Novým Mestem nad Váhom jsou zajišťovány motorovými jednotkami řady 813. [12] Většina spojů z Nového Mesta nad Váhom pokračuje dále do Myjavy. Vybrané spoje z Myjavy pokračují dále jako přímé vlaky Trenčín – Vrbovce/Velká nad Veličkou. Existuje zde základní dvouhodinový takt, který je ve špičkách pracovních dnů zkrácen na jednu hodinu. Ve stanici Trenčín je zajištěn přestup na rychlíky směr Žilina.

### **3.5.7 Osobní vlaky na trati Trenčianská Teplá – Vlárský Průsmyk**

Provoz mezi stanicemi Trenčianská Teplá a Horné Srnie přes Nemšovou je v pracovní dny realizován 13 páry vlaků, o víkendech pouze 8. Je zde základní dvouhodinový takt, který je ve špičkách pracovních dnů zkrácen na jednu hodinu. V úseku Horné Srnie – Vlárský Průsmyk jezdí vlaky pouze v pátek a neděli (viz kapitola 2.3.4.). Dopravu zajišťují motorové vozy 812 [12] a funguje zde samoobslužný systém odbavení cestujících. V Trenčianské Teplé jsou přípojné vazby na osobní vlaky Trenčín-Zlatovce – Žilina, a to v obou směrech.

### **3.5.8 Další méně významné železniční linky zasahující do oblasti**

Řešenou oblast dále obsluhuje linka S2 (Valašské Meziříčí – Bylnice) v úseku Brumov – Brumov střed – Bylnice. Celkově se jedná o 14 párů vlaků v pracovní dny, 11 o víkendech a jeden spoj navíc v neděli ve směru do Bylnice, který slouží jako přípoj ke spěšnému vlaku z Vlárského Průsmyku do Brna. Tato linka obstarává nejrychlejší spojení Bylnice a Prahy s přestupem na vlaky linky Ex2 v Horní Lidči.

Osobní vlaky Trenčín – Topolčany v úseku Trenčín – Trenčín predmestie jsou v provozu ve čtyřhodinovém intervalu v počtu čtyř párů spojů denně.

Osobní vlaky Trenčianské elektrické železnice z Trenčianské Teplé do Trenčianských Teplic v úseku Trenčianská Teplá – Trenčianská Teplá zastávka jsou v provozu během letní sezóny od května do začátku září o víkendech v počtu čtyř párů spojů.

Osobní vlaky linky S53 z Újezdce u Luhačovic do Luhačovic. V řešené oblasti je pouze stanice Újezdec u Luhačovic. V pracovní dny je vypravováno 13 párů spojů ve dvouhodinovém intervalu, o víkendech jezdí o jeden pár spojů méně.

## 3.6 Důležité přestupní uzly

### 3.6.1 Uherský Brod, dopravní terminál

Moderní přestupní terminál integrující vlakovou, autobusovou (městskou, příměstskou i dálkovou), individuální automobilovou i cyklistickou dopravu. Pohodlný přestup mezi autobusy a vlaky je realizován pomocí společného nástupiště hrana - hrana. Na dvou nástupištích se nachází 10 odjezdových stání, jedno výstupní stanoviště a jedno stanoviště určené pro zájezdovou dopravu. Nástupiště jsou opatřeny kasselskými obrubníky, jsou zastřešeny skleněnou střechou a vybaveny infotabulemi. Celkově dopravní terminál využívá 22 linek zařazených do IDZK.



Obrázek 24 Dopravní terminál Uherský Brod

### 3.6.2 Trenčín, autobusová stanica

Rozsáhlý přestupní uzel v těsné blízkosti železniční stanice. Celkové je nádraží rozděleno ulicí Železničná na dvě poloviny. Na chodníku před výpravní budovou jsou 4 stání pro autobusy městské hromadné dopravy (9 linek). Na volném prostoru před nádražní budovou jsou rozmístěny 4 označníky pro autobusy dálkové dopravy. Nástupiště jsou vyznačena pouze pomocí vodorovného značení. Z těchto nástupišť odjíždí mezinárodní spoje do České republiky, Rakouska, Německa, Polska a dalších zemí. Zastavují zde také dálkové spoje vnitrostátní. Na opačné straně ulice Železničná se nacházejí zastávky příměstských autobusů.

Jedná se o 6 nástupišť, z nichž se 4 využívají pro odjezdy. Nacházejí se zde také přístřešky pro cestující. Celý prostor přednádraží se zastávkami autobusů je v nevyhovujícím technickém stavu, mimo jiné zcela chybí bezbariérové přístupy na nástupiště, mobiliář je opotřebovaný, komunikace vykazují poruchy. V blízkosti se rozprostírá placené parkoviště pro osobní automobily.



*Obrázek 25 Autobusová stanica Trenčín, stanoviště regionálních spojů*

### **3.6.3 Nové Mesto nad Váhom, železniční stanica**

Přestupní uzel v těsné blízkosti železniční stanice. Celý prostor je v nevyhovujícím stavu, odjezdové stanoviště s označnickou jsou rozesety na volné asfaltové ploše před výpravní budovou. Autobusové nádraží je celkově ve špatném technickém stavu. Kultura cestování je nízká. Prostor je nebezpečný a nepřehledný, chybí bezbariérové přístupy. Jsou zde patrné poruchy areálových komunikací a opotřebovaný mobiliář. Zastavují zde především příměstské autobusy, ale také spoje městské hromadné dopravy a mezinárodní dálkové spoje. V blízkosti se nachází zpevněná plocha určená k parkování osobních automobilů.



*Obrázek 26 Přestupní uzel Nové Mesto nad Váhom, železniční stanica*



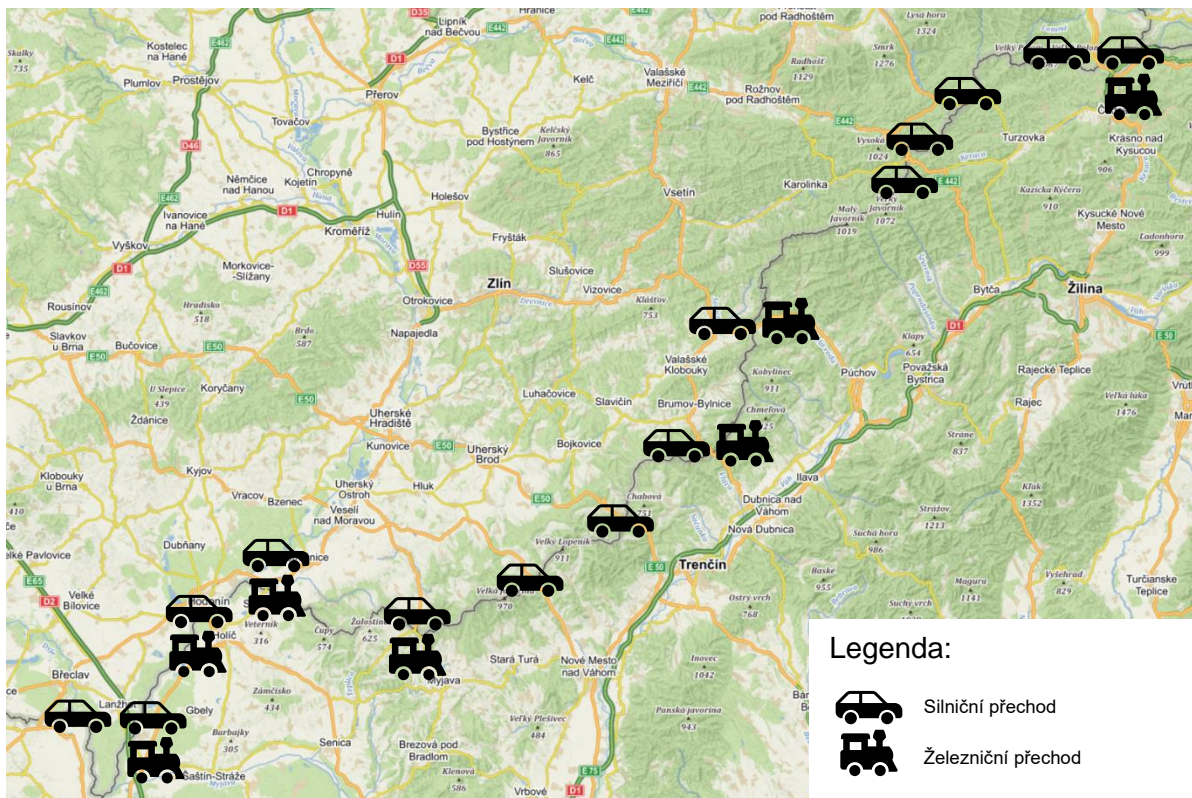
## 4. Komparace přeshraniční obsluhy v sousedních oblastech

Průběh hranice mezi Českou republikou a Slovenskem je ovlivněn historicko-geografickými podmínkami a její celková délka činí 252 kilometrů. Je tvořena převážně pohořím Beskyd, Javorníků a Bílých Karpat. Tyto oblasti jsou hůře prostupné a infrastruktura je limitována georeliéfem. U části hranice tvoří bariéru řeka Morava. Ta tvoří státní hranici v délce přes 40 kilometrů, ale oba břehy jsou spojeny pouze třemi mosty. Kromě klasických hraničních přechodů, které jsou v této kapitole zmíněny, může být individuální doprava realizována dalšími komunikacemi nízkého významu. Dopravní obsluha příhraničních hor je obecně méně intenzivní, a to především z důvodu řidšího osídlení oblastí, výjimkou je zde Jablunkovský průsmyk, který se nachází v blízkosti velkých průmyslových sídel.

Po roce 1992 řada tradičních vazeb v příhraničních oblastech mezi Českem a Slovenskem prošla výraznou redukcí z důvodu změny poptávky. Některé regionální linky zcela zanikly, jinde se zavedly přestupy. Z obou stran státní hranice jsou v současnosti objednávané vnitrostátní autobusové spoje, k jejichž propojení přes hranici chybí pouze jednotky kilometrů. Mezi oběma státy fungují pouze dvě mezinárodní regionální autobusové linky a jedno spojení s přestupem na hranici. Železniční doprava je částečně ovlivněna výlukovými pracemi a regionální doprava je v přiměřeném celotýdenním rozsahu realizována pouze přes jeden hraniční přechod a je zde nutno přestoupit. Kvalitní spojení však zůstává zachováno dálkovými spoji. Cestující mohou využít pro cestu dálkovými vlaky 3 hraniční přechody.

*Tabulka 13 Hraničních přechody mezi Českem a Slovenskem mimo řešenou oblast*

Hraniční přechod	Druh dopravy	Mezinárodní doprava dálková	Mezinárodní doprava regionální	Vnitrostátní doprava s možností přestupu
Mosty u Jablunkova – Čadca	Železniční	Ano	Ano	Ne
Šance – Čadca Milošová	Silniční	Ne	Ne	Ne
Mosty u Jablunkova - Svrčinovec	Silniční	Ne	Ano	Ne
Bílá – Klokočov	Silniční	Ne	Ne	Ano
Horní Bečva – Makov	Silniční	Ne	Ne	Ne
Velké Karlovice – Makov	Silniční	Ne	Ne	Ne
Horní Lideč – Lysá pod Makytou	Železniční	Ano	Ne	Ne
Střelná – Lysá pod Makytou	Silniční	Ne	Ne	Ne
Velká nad Veličkou – Vrbovce	Silniční	Ne	Ne	Ne
Velká nad Veličkou – Vrbovce	Železniční	Ne	Ne	Ano
Sudoměřice nad Moravou – Skalica	Silniční	Ne	Ano	Ne
Sudoměřice nad Moravou – Skalica	Železniční	Ne	Ne	Ne
Hodonín – Holíč	Silniční	Ne	Ano	Ne
Hodonín – Holíč	Železniční	Ne	Ne	Ne
Břeclav – Kúty	Silniční	Ano	Ne	Ne
Lanžhot – Brodské	Železniční	Ne	Ne	Ne
Lanžhot – Brodské	Silniční	Ne	Ne	Ne



Obrázek 27 Schéma rozmístění hraničních přechodů; převzato z [20] a upraveno

## 4.1 Valaško

Druhou oblastí, po řešené oblasti Bílých Karpat, která v rámci Zlínského kraje sousedí se Slovenskem, je Valaško.

Nachází se zde jeden železniční hraniční přechod na trati označené knižním jízdním řádem v České republice číslem 280 (Hranice na Moravě – Střelná) a na Slovensku číslem 125 (Horní Lideč – Púchov). Dále se zde nalézají dva významnější silniční hraniční přechody, a to na silnici I/49 Střelná – Lysá pod Makytou a II/487 Velké Karlovice – Makov.

### 4.1.1 Železniční hraniční přechod Horní Lideč – Lysá pod Makytou

Regionální osobní doprava zde byla zastavena od prosince 2019, z důvodu vysoké ceny přesahující 200 Kč na kilometr, která nebyla ze strany Zlínského kraje akceptována. [13] V GVD 2019 zde bylo v provozu až 6 párů mezistátních osobních vlaků, které byly zajišťovány dvoupodlažními jednotkami řady 671 dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (viz Obrázek 28 Mezinárodní osobní vlak 3265 Horní Lideč – Púchov, rok 201). Tyto jednotky s více než 300 místy k sezení byly kapacitně předimenzované a nekorespondovaly s poptávkou cestujících. Dopravní obslužnost obce Střelná, která leží přibližně 2 km od státní hranice, je



po zrušení přeshraničního spojení zajištěna autobusy a závleky osobních vlaků linky S2 z Valašského Meziříčí do Bylnice. Osobní vlaky z Púchova jsou nyní ukončeny na zastávce Strelenka přibližně 900 metrů od státní hranice. Jedná se o 7 párů vlaků v pracovní dny a 6 párů o víkendech, které jsou zajišťovány vozidly řady 813 s 83 místy k sezení. Plán dopravní obslužnosti Zlínského kraje pro období 2021 až 2025 nicméně počítá s obnovením přeshraničních osobních vlaků s intervalem dvě hodiny, které by měly návaznosti na další vlaky v Púchově i Horní Lidči. [14] Dálková doprava je zjištěna ve dvouhodinovém intervalu vlaky Eurocity linky Ex2 Valašský expres spojující Prahu a Žilinu přes Pardubice, Olomouc a Hranice na Moravě.



*Obrázek 28 Mezinárodní osobní vlak 3265 Horní Lideč – Púchov, rok 2016*

#### **4.1.2 Silniční hraniční přechod Střelná – Lysá pod Makytou**

Přes hraniční přechod na silnici I/49 neexistuje žádná přeshraniční dopravní obsluha autobusy. Z České republiky do blízkosti hranice zajíždí linka 101 (Vsetín – Horní Lideč – Valašská Senice). Spojení je v pracovní dny zajištěno 1x za hodinu. O víkendech je rozsah obsluhy poloviční. Do obce Střelná ležící nejbližší státní hranici však zajíždí jen několik jednotlivých spojů. Ostatní spoje zastavují na zastávce Střelná, rozcestí, jež je od centra obce vzdálená přibližně 2 kilometry. Ze Slovenské strany je spojení zajišťováno linkou 308417 (Púchov – Lysá pod Makytou). Část spojů zajíždí až do zastávky Strelenka, ležící nejbližší státní hranici. Jedná se však pouze o jednotky spojů (4 až 5 spojů v pracovní dny, o víkendech je rozsah nižší). Ostatní spoje ze zastávky Lysá pod Makytou, tehelňa odbočují do místní části Dešná. U některých spojů je pro cestu do Púchova nutný přestup v obci Lúky. Nejsou zde provozovány žádné mezinárodní dálkové spoje.

### **4.1.3 Silniční hraniční přechod Velké Karlovice – Makov**

Přes hraniční přechod na silnici II/487 je zajištěna autobusová doprava, která spojuje Velké Karlovice a obec Bílá v Moravskoslezském kraji. Tyto spoje projíždějí krátkým úsekem Slovenskou republikou po silnici I/10 a přes hraniční přechod Horní Bečva – Makov zpět do České republiky. Jedná se o 2 kilometry dlouhý úsek mezi zastávkami Velké Karlovice, Leskové, rozcestí U Tabulí a Bílá, Bumbálka, státní hranice. Toto spojení zde zajišťuje linka 601 (Vsetín – Velké Karlovice – Bílá, Bumbálka). Mezi Vsetínem a Velkými Karlovicemi jsou spoje v provozu v pravidelném hodinovém intervalu, pouze s několika málo odchylkami, avšak většina z nich je ukončena v zastávce Velké Karlovice, Leskové, Pod Javorem. V pracovních dnech ve zbývajícím úseku jezdí pouze jeden spoj denně během letních měsíců, o víkendech se jedná o 7 párů spojů, které zajišťují dopravu v turisticky exponované oblasti. Toto spojení není určeno pro běžnou dojížděku. Dále zde o víkendech provozuje jeden pár komerčních dálkových spojů společnost Z-Group bus na lince 910126, která spojuje oblast Velkých Karlovic s Frýdkem-Místkem a Ostravou. V minulých letech zde byly v provozu ještě další komerční linky, především během letní sezóny.

Ze slovenské strany nejbližší ke státní hranici leží obec Makov. Obslužnost této obce je zajišťována železniční dopravou na trati podle knižního jízdního řádu označené číslem 128 (Čadca – Makov). Existuje zde základní dvouhodinový takt, který je během špičky zkrácen na polovinu. Obsluha autobusovou dopravou je zajišťována linkami 501472 (Bytča – Kolárovice – Makov), 502454 (Čadca – Turzovka – Turkov – Makov) a 502461 (Čadca – Turzovka – Makov). Linka 502461 je z centra Makova vedena jako závlek dále po silnici I/10 až do zastávky Makov, Trojačka necelé 3 kilometry od státní hranice, poté se vrací zpět a pokračuje údolím řeky Kysuca na konečnou zastávku Makov, Kopanice Papaje. Přestože jízdní řád této linky počítá také s dalšími zastávkami kolem hraničního přechodu na silnici II/487 až na zastávku Bílá, Bumbálka, státní hranice, tyto zastávky jsou bez dopravní obsluhy. Z centra obce na zastávku Trojačka je možné dostat se v pracovní dny třemi spoji, o víkendech je v provozu o spoj méně. Jeden spoj (v sobotu dva) zde jízdu končí, otáčejí se a je možné je využít pro cestu zpět přímo, u ostatních spojů musí cestující cestovat přes konečnou zastávku Makov, Kopanice Papaje, odkud teprve autobus pokračuje do obce Makov.

## **4.2 Moravskoslezský kraj**

V Moravskoslezském kraji se nachází 4 silniční hraniční přechody a jeden železniční. V oblasti kolem obce Bílá se leží hraniční přechod na silnici I/35 Horní Bečva – Makov. Tato silnice dále na Slovensku pokračuje jako I/10. Dále zde leží hraniční přechod na silnici II/484 Bílá –

Klokočov. Další dva silniční a jediný železniční hraniční přechod se rozprostírají v Jablunkovském průsmyku v nejvýchodnější části České republiky. Silniční přechod Mosty u Jablunkova – Svrčinovec na silnici I/11 je nejdůležitější spojnicí průmyslového Ostravska s oblastí Žiliny. O několik kilometrů na západ se nachází na silnici III/01179 hraniční přechod Šance – Čadca, Milošová. Železniční hraniční přechod leží na trati označené podle knižního jízdního řádu v České republice číslem 320 (Bohumín – Čadca) a na Slovensku 127 (Mosty u Jablunkova – Žilina).

#### **4.2.1 Železniční hraniční přechod Mosty u Jablunkova – Čadca**

Dvoukolejná elektrizovaná trať přes Jablunkovský průsmyk je součástí 3. tranzitního koridoru. Kromě osobní dopravy je nepostradatelná také pro dopravu nákladní. Mezistátní doprava osobními vlaky je od změny jízdního řádu 11.12.2022 značně omezena z důvodu rekonstrukce trati na území Slovenska. Jedinou výjimkou je vlak Os 2900 jedoucí v brzkých ranních hodinách z Čadce do Ostravy a vlak Os 2915 jedoucí ve stejné trase ve večerních hodinách zpět. Tato linka nese označení S22. V GVD 2019/2020 bylo mezi Mosty u Jablunkova a Čadcou v pracovní dny v provozu 7 párů osobních vlaků, o víkendech o jeden pár méně. Tyto spoje byly zajišťovány slovenskými motorovými jednotkami 813. V Mostech u Jablunkova byla návaznost na vlaky linky S2 do Ostravy. V současné době existuje spojení vlaky dálkové dopravy linky Ex, které jedou ve dvouhodinovém taktu mezi Žilinou a Ostravou Svinovem. Celkově se jedná o 8 párů spojů (v neděli o jeden méně), z toho 3 páry spojů jedoucí jako kategorie expres spojují bez přestupu Žilinu s Prahou, ostatní spoje jsou kategorie rychlík. Vlaky linky Ex1 zastavují v pohraničí v Návsí a v Čadci a dají se využívat i pro regionální spojení příhraničních oblastí. Dále zde České dráhy na vlastní komerční riziko provozují jeden pár spojů Supercity Pendolino spojující Prahu a Košice a jeden pár nočních vlaků Euronight jedoucí až do Humenného. Tyto spoje zastavují na Slovensku nejbližší státní hranici v Čadci, ale v České republice až v Českém Těšíně v případě vlaku Pendolino a v Bohumíně u vlaku Euronight. Alternativní dopravce Regiojet zde provozuje 3 páry vlaků spojující Prahu s Košicemi. Společnost Leo Express zde zajišťuje 2 páry vlaků spojující Prahu s východem Slovenska. Zastávková politika obou dopravců neumožňuje propojení nejbližšího okolí státní hranice, protože většina spojů v České republice zastavuje až v Třinci.



Obrázek 29 Mezinárodní osobní vlak 2909 Mosty u Jablunkova - Čadca, rok 2016

#### 4.2.2 Silniční hraniční přechod Šance – Čadca, Milošová

Hraniční přechod na silnici III/01179 nevyužívají žádné přeshraniční autobusové linky, avšak z obou stran státní hranice je zajištěna kvalitní dopravní obsluha. Nejbližší zastávka v České republice je Mosty u Jablunkova, Šance, opevnění. Ze slovenské strany hranice je nejbližší zastávka Milošová u Prívar. Vzdálenost mezi těmito dvěma zastávkami je 1,5 kilometru. Obsluhu na českém území zajišťuje linka 781 (Třinec – Jablunkov – Mosty u Jablunkova – Hřava). Většina spojů jezdí pouze v úseku Návsí, železniční stanice – Mosty u Jablunkova, Šance, opevnění. Mezi Návsím a místní částí Šance jsou spoje provozovány v pravidelném intervalu 1 až 2 hodiny. Celkově je v pracovní dny vypravováno až 17 spojů v každém směru, o víkendech se jedná pouze o 13 párů spojů. Zastávku Milošová u Prívar obsluhuje linka 4 MHD Čadca (502104) spojující zastávky Čadca, námestie a Milošová, Megoňky. Tato linka je zařazena do integrovaného dopravního systému IDS ŽSK. Směrem do Milošové mohou cestující využít 18 spojů v pracovní dny, 8 spojů v sobotu a 10 spojů v neděli. V opačném směru je zajištěn vždy o jeden spoj méně.

#### 4.2.3 Silniční hraniční přechod Mosty u Jablunkova – Svrčinovec

Přes hraniční přechod na silnici I/11 byla od prosince na 2022 v reakci na zrušení mezistátních osobních vlaků linky S22 zavedena nová zrychlená autobusová linka 000110, která je provozována společností SAD Žilina a zajišťuje spojení Návsí a Čadce přes Jablunkov a Svrčinovec po silnici I/11 mimo Mosty u Jablunkova. Linka je v provozu pouze v pracovní dny v rozsahu 5 párů spojů denně.

#### **4.2.4 Silniční hraniční přechod Bílá – Klokočov**

Přes hraniční přechod na silnici II/484 sice není provozována mezistátní autobusová doprava, ale vnitrostátní linky jedoucí z obou států k hranici jsou vzájemně provázány a je zde zajištěn garantovaný přestup na zastávce Bílá, Konečná, státní hranice/Klokočov Konečná, Braní. Z České republiky obsluhuje linka 348 (Frýdlant nad Ostravicí – Bílá). Ve směru do Frýdlantu se jedná pouze o jeden ranní spoj v pracovní dny, v opačném směru jsou tedy vedeny v pracovní dny dva spoje jako závlek. Druhou linkou je linka 349 (Bílá, zámeček – Bílá, Konečná, státní hranice). V pracovní dny je v provozu 8 spojů směrem Bílá, Konečná a 6 spojů opačným směrem, o víkendech se jedná pouze o jeden pár. Část spojů funguje v režimu na objednání. Na všechny spoje této linky navazují ve směru na Slovensko autobusy linek 502450 (Čadca – Staškov), 502403 (Čadca - Klokočov) do Čadce a 502458 (Klokočov, Konečná – Turzovka – Klokočov, Hrubý Buk) do Turzovky. Ve směru do Česka u jednoho spoje návaznost není, u ostatních spojů linky 348 vyčkává na příjezd přípojného autobusu maximálně 5 minut. Zastávku Klokočov Konečná, Braní obsluhuje linka 502450 dvěma spoji v pracovní dny ve směru Čadca. Linka 502403 tuto zastávku obsluhuje ve směru Čadca dvěma spoji v pracovní dny a v neděli, v sobotu jedním spojem. V opačném směru se jedná o 2 spoje v pracovní dny a jeden v sobotu. Část spojů těchto dvou linek zde svou jízdu začíná/končí, pro některé spoje se jedná o závlek. Linka 502458 je v provozu pouze v pracovní dny. Pro cestu do Turzovky je možné využít 11 spojů, opačným směrem o jeden spoj méně. Úskalím je špatná informovanost cestujících, a to z důvodu problému s vyhledáváním tohoto přeshraničního spojení přes webové vyhledávače.

#### **4.2.5 Silniční hraniční přechod Horní Bečva – Makov**

Hraniční přechod Bílá, Bumbálka na silnici I/35 obsluhují spoje jedoucí z hraničního přechodu Velké Karlovice – Makov na silnici II/487 přes slovenské území do České republiky viz Valašsko. Dále je zde provozována linka 348 (Frýdlant nad Ostravicí – Bílá). V pracovní dny je většina spojů ukončena v zastávce Bílá, zámeček, pouze dva páry spojů jsou vedeny mezi zastávkami Bílá, zámeček a Bílá, Bumbálka, státní hranice. Tyto spoje jsou v jízdním řádu označeny samostatně, ale jedná se o přímý vůz z/do Frýdlantu nad Ostravicí. Stejně jako spoje linky 349, tak i tyto spoje fungují v režimu na objednání. O víkendech není úsek mezi Frýdlantem a Ostravicí obsluhován, ale je zajištěn garantovaný přestup na vlaky z/do Ostravy. Dva páry spojů jedou v celé trase bez přestupu mezi Ostravicí a zastávkou Bílá, Bumbálka, státní hranice. V závislosti na letní nebo zimní sezóně jsou upraveny i časy odjezdů autobusů. Oblast Mezivodí je velmi oblíbená mezi turisty. Dálkové autobusy tento hraniční přechod nevyužívají.



## 4.3 Jihomoravský kraj

Hranice mezi Jihomoravským krajem a Slovenskem na rozdíl od ostatních regionů není tvořena vysokými pohořími. Do území zasahuje pouze část Bílých Karpat a státní hranice je jinak tvořena vodními toky. Území je lépe prostupné, a proto se zde rozprostírá větší množství hraničních přechodů.

Jsou zde vybudovány 4 železniční hraniční přechody, a to Velká nad Veličkou – Vrbovce na trati označené podle knižního jízdního řádu v České republice číslem 343 (Hodonín – Veselí nad Moravou – Vrbovce) a na Slovensku 121 (Nové Mesto nad Váhom – Velká nad Veličkou), Sudoměřice nad Moravou – Skalica na trati označené podle knižního jízdního na Slovensku číslem 114 (Kúty – Sudoměřice nad Moravou), Hodonín – Holíč nad Moravou na trati označené podle knižního jízdního řádu na Slovensku číslem 115 (Hodonín – Holíč), Lanžhot – Brodské na trati označené podle knižního jízdního řádu v České republice číslem 252 (Šakvice – Kúty) a na Slovensku číslem 110 (Bratislava – Břeclav).

Nachází se zde jediný dálniční hraniční přechod mezi Českou republikou a Slovenskem Břeclav – Kúty na dálnici D2 spojující Brno a Bratislavu. Dále jsou zde 4 silniční hraniční přechody, a to na silnici I/51 (Hodonín – Holíč) spojující Hodonín a Trnavu, I/71 (Velká nad Veličkou – Vrbovce), na který na slovenské straně hranice navazují silnice II/499 a II/500 do Senice a Piešťan, II/425 (Lanžhot – Brodské) a II/426 (Sudoměřice – Skalica).

### 4.3.1 Železniční hraniční přechod Lanžhot – Brodské

Dvoukolejná elektrizovaná trať mezi Břeclaví a Kúty je jednou z nejdůležitějších železničních spojnic obou států. Z důvodu modernizace trati mezi Lanžhotem a Kúty, se kterou je spojeno výrazné snížení propustnosti dopravní cesty, byly od prosince 2021 všechny osobní vlaky linky S33 (Břeclav – Kúty) bez náhrady zrušeny. Obsluha obce Lanžhot zůstala zachována stávajícími autobusovými spoji, pro mezistátní cestu musejí cestující využívat dálkové vlaky. Mezi stanicemi Kúty a Brodské je zavedena náhradní autobusová doprava. Před rekonstrukcí zde bylo provozováno v pracovní dny 8 a o víkendech 7 spojů směrem na Slovensko a v opačném směru 9 spojů v pracovní dny a 6 o víkendech. Na linku byly vypravovány motorové vozy řady 809. V pracovní dny byly vedeny 2 regionální spoje v odpoledních hodinách bez přestupu z Bratislavy až do Břeclavi. Budoucnost linky S33 po skončení výlukové činnosti je v současné době nejistá. Přeshraniční spojení zajišťují především dálkové vlaky linky Ex3, která spojuje Prahu, Brno, Bratislavu a Budapešť (jeden pár spojů jede bez přestupu až do Hamburku). Tyto vlaky v blízkosti hranice zastavují v Břeclavi a Kútech. Jedná se o 8 párů vlaků kategorie Eurocity a jeden pár kategorie euronight. Tyto spoje jezdí

v pravidelném dvouhodinovém intervalu po celý den. Dále se zde provozuje jeden pár vlaků Eurocity linky Ex4 spojující Budapešť, Bratislavu, Ostravu, Katowice, Varšavu a Terespol. Dopravce Regiojet na trase z Břeclavi do Bratislavy provozuje 5 párů spojů, které však nezastavují ve stanici Kúty a nezajišťují dopravní obslužnost v pohraničí.

#### **4.3.2 Železniční hraniční přechod Hodonín – Holíč**

Šestikilometrová trať spojující města Hodonín a Holíč je v současné době bez pravidelné osobní dopravy. V GVD 1989 zde osobní vlaky pendlovaly 12 krát denně. Postupně po rozdělení republiky provoz slábl a poslední pravidelné osobní vlaky zde byly v provozu v GVD 2004. Jednalo se o 4 páry vlaků v pracovní dny. [15] Osobní vlaky zde jezdily naposledy v roce 2019, kdy sloužily více než 3 měsíce jako náhradní vlaková doprava během rekonstrukce silniční infrastruktury. Jednalo se o 10 párů spojů v pracovní dny a 6 párů o víkendech. [16]

#### **4.3.3 Železniční hraniční přechod Sudoměřice nad Moravou – Skalica**

Hraniční přechod mezi Sudoměřicemi nad Moravou a Skalicí je také bez pravidelné osobní dopravy. Poslední osobní vlaky tyto dvě sídla spojovaly v GVD 2007 a provoz byl ukončen pouze několik dnů před zrušením kontrol na hranicích související se vstupem obou zemí do Schengenského prostoru. V době Československa sloužilo spojení přes hraniční přechod Sudoměřice – Skalica pro přímé vlaky mezi Veselím nad Moravou a Kúty, po rozpadu společné republiky byly vlaky ze Sudoměřic odkloněny do Rohatce a vzniklo spojení Veselí nad Moravou – Hodonín. V GVD 1989 zde bylo v provozu až 14 párů vlaků v pracovní dny a 12 párů o víkendech.

#### **4.3.4 Železniční hraniční přechod Velká nad Veličkou – Vrbovce**

Jediným železničním hraničním přechodem v Jihomoravském kraji, který v současnosti využívají pravidelné regionální vlaky, je hraniční přechod Velká nad Veličkou – Vrbovce. U všech spojů je nutný přestup buď v pohraniční stanici Velká nad Veličkou (u ranních a dopoledních spojů) nebo Vrbovce (u odpoledních spojů). Pro cesty do obce Vrbovce není cesta vlakem vhodná, protože železniční stanice leží asi 4 kilometry od centra obce, v okolí žst. se nachází místní část Šance. Z české strany státní hranice je doprava zajištěna linkou S91 (Hodonín – Veselí nad Moravou – Vrbovce). Ve Veselí nad Moravou je možný přestup na vlaky směr Brno a Uherské Hradiště. Mezi Veselím nad Moravou a Velkou nad Veličkou je provozováno 11 párů vlaků v pracovní dny, 9 párů v sobotu a 8 párů vlaků v neděli. Existuje zde základní dvouhodinový interval, který je ve špičkách pracovních dnů zkrácen na polovinu.

Z Myjavy ke státní hranici ve Vrbovcích je provozováno v pracovních dnech 6 párů spojů, o víkendech o jeden pár spojů více. Kromě jednoho páru vlaků není nutný v Myjavě přestup a jedná se o přímé vozy až do Trenčína přes Nové Mesto nad Váhom. V pohraničních stanicích je zajištěný přestup u 5 párů vlaků v pracovní dny a u 6 párů vlaků o víkendech.

#### **4.3.5 Dálniční hraniční přechod Břeclav – Kúty**

Hraniční přechod na dálnici D2 mezi Břeclaví a Kúty je nejdůležitější spojnice České republiky a Slovenska. Denně tudy projede více než 15 000 vozidel. [7] Není jím vedena žádná regionální linka, která by spojovala příhraniční oblasti. Trasa po dálnici je využívána velkým množstvím dálkových mezinárodních autobusů spojujících Českou republiku přes Bratislavu s Maďarskem nebo Ukrajinou. Cestu mezi Brnem a Bratislavou bez zastávek autobusy zvládnou přibližně za hodinu a 45 minut.

#### **4.3.6 Silniční hraniční přechod Lanžhot – Brodské**

Hraniční přechod Lanžhot – Brodské na silnici II/425, která slouží jako doprovodná komunikace, se nachází v těsném sousedství dálnice D2. Není zde provozována žádná přeshraniční dopravní obsluha. Nejbližší obcí v České republice je Lanžhot, kde je obsluha zajištěna linkou 572 (Břeclav – Lanžhot – Tvrdonice – Hodonín), jejíž úlohou je i obsluha dalších obcí v blízkosti hranice. Spojení na této lince je velmi frekventované, z Břeclavi do Lanžhotu je možné cestovat až 35 krát denně v pracovních dnech, opačným směrem 29 krát denně. Část spojů jedoucích z Břeclavi v Lanžhotu končí, některé spoje jedoucí opačným směrem do Lanžhotu nezajíždějí. Spojení Lanžhotu a Hodonína je zajištěno minimálně jednou za hodinu, ve špičce je frekvence vyšší. O víkendech je provoz zajištěn 8 páry spojů ve dvou až čtyřhodinových intervalech. Na Slovensku je nejbližší obec Brodské, silnice II/425 ale vede mimo tuto obec. Mezi Kúty a obcí Brodské jsou provozovány linky 205403 (Senica – Kúty – Brodské) a 206412 (Skalica – Brodské – Kúty), která zajišťuje obsluhu dalších obcí podél hranice. Mezi Kúty a obcí Brodské je v pracovní dny v provozu 10 spojů v každém směru, v sobotu 6 spojů ve směru Brodské a 5 spojů opačným směrem a v neděli 3 páry spojů. Neexistuje zde žádný pravidelný interval. Vzdálenost nejbližších zastávek je 7 kilometrů.

#### **4.3.7 Silniční hraniční přechody Hodonín – Holíč a Sodoměřice – Skalica**

Přes silniční hraniční přechody Hodonín – Holíč na silnici I/51 a Sodoměřice – Skalica na silnici II/426 je provozována mezistátní autobusová linka 910, která zajišťuje spojení Hodonína přes slovenská města Holíč a Senica se Strážnicí a Veselím nad Moravou. Jedná se o jedinou plnohodnotnou mezinárodní regionální linku mezi Českou republikou a Slovenskem. Spojení

bylo zavedeno v prosinci 2008 se dvěma zkušebními páry spojů, tento rozsah byl od roku 2015 výrazně rozšířen. V současnosti je v pracovních dnech obsluha mezi Hodonínem a Strážnicí zajištěna 8 páry spojů v pravidelných intervalech, o víkendech jsou vypravovány pouze 3 páry spojů. Vnitrostátní přeprava na území Slovenska není dovolena. V úseku Holíč – Skalica jezdí několik vnitrostátních autobusových linek zajišťující základní obsluhu území. V celé trase je linka integrována do integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, což zajišťuje jednotnou tarifní politiku. Jízdné je možné platit v korunách i v eurech. Přepravu na lince zajišťuje ČSAD Hodonín a.s. vozidly o kapacitě 70 cestujících.

#### **4.3.8 Silniční hraniční přechod Velká nad Veličkou – Vrbovce**

Přes hraniční přechod na silnici I/71 není provozována žádná mezinárodní autobusová linka. Dopravní obsluhu autobusy zajišťuje páteřní linka 930 (Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou – Nová Lhota). Na tuto linku navazují linky 935 (Velká nad Veličkou – Kuželov) a 940 (Hroznová Lhota – Kuželov), které také zajišťují obsluhu v blízkosti hraničního přechodu na silnici I/71. Nejbližší zastávka k hraničnímu přechodu leží v obci Javorník asi 5 kilometrů daleko a je obsluhována linkou 930. V pracovní dny je obsluha zajištěna 21 páry spojů. O víkendech je ve směru do Javorníku objednáváno 11 spojů, v opačném směru o spoj méně. Ve vzdálenosti 5 kilometrů od hraničního přechodu se nachází také obec Kuželov, jejíž obsluha je zajištěna linkami 935 a 940. Linka 935 je vedena z Velké nad Veličkou přes obce Hrubá Vrbka a Malá Vrbka v pracovní dny 12 krát za den, v opačném směru jezdí o jeden spoj více. V sobotu je vypravováno 8 párů spojů, v neděli o 2 páry více. Linka 940 spojuje v pracovní dny Kuželov a Hroznovou Lhotu, kde je možné přestoupit na autobusové spoje do Veselí nad Moravou a do Strážnice. Rozsah provozu je 7 párů spojů v pracovní dny. Ze Slovenska je nejbližší hraničnímu přechodu zastávka Vrbovce, Zigmund, jež leží necelých 900 metrů daleko. Tato zastávka je obsluhována autobusovou linkou 303404 (Myjava – Vrbovce – Chvojnice). V pracovních dnech zde zastavuje 5 párů spojů, o víkendech pouze jeden pár. Obec Vrbovce, která se rozprostírá 4 kilometry od hraničního přechodu je obsluhována linkami 303409 (Myjava – Vrbovce - Chvojnice) a 205404 (Senica – Sobotiště – Vrbovce). Linka 303409 je kromě jednoho sobotního páru spojů provozovány pouze v úseku Myjava – Vrbovce, a to 5 páry spojů v pracovní dny a 4 páry spojů v sobotu. Linka 205404 je v pracovní dny obsluhována 5 páry spojů, v sobotu 4 páry spojů a v neděli jezdí o další pár méně. Výhodou těchto spojení je, že odjíždí na rozdíl od železniční dopravy přímo z centra obce Vrbovce.

## 5. Návrh vedení přímých linek

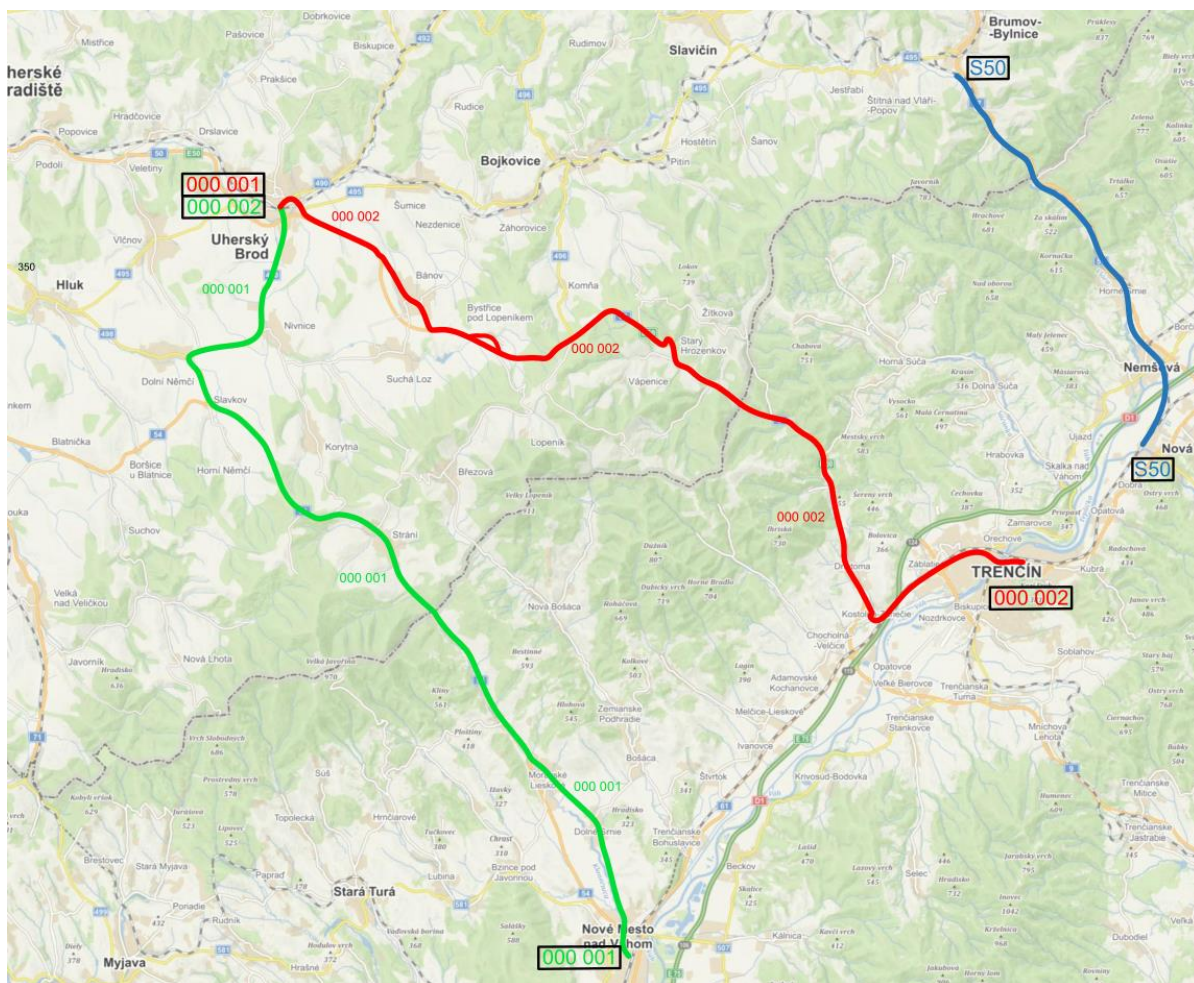
Na základě dotazníkového průzkumu provedeného v roce 2018 na obou stranách státní hranice bylo s nabídkou přeshraniční autobusové dopravy mezi Českou republikou a Slovenskem velmi spokojeno nebo spokojeno pouze 29 % Čechů a 34 % Slováků žijících v příhraničí mezi Českou republikou a Slovenskem. Spokojenost s dopravou železniční je vyšší a dosahuje u českých respondentů 41 % a u dotazovaných na Slovensku dokonce 57 %. Velká část respondentů nemělo vůbec žádné povědomí o existenci jakéhokoli přeshraničního dopravního spojení veřejnou dopravou. V obou zemích více než 50 % respondentů pro přeshraniční cesty využívá IAD. Linkovou autobusovou dopravu využívá pouze 5 % Čechů a 6 % Slováků. Mezinárodní vlakovou dopravu využívá pro cesty mezi Českou republikou a Slovenskem 10 % Čechů a 26 % Slováků žijících v pohraničí. O širší nabídku přeshraničních spojů by mělo zájem 69 % Slováků a 38 % Čechů žijících v příhraničních oblastech. [17]

Návrh vedení přímých přeshraničních linek je založen na sloučení současných linek, které jsou v současné době odděleny státní hranicí (viz Obrázek 30 Schéma řešení přímých linek; převzato z [20] a upraveno). Přímé spoje se zavádí na základě existence potenciálu poptávky po chybějícím propojení příhraničních regionů. Protože se konečné zastávky existujících linek nacházejí v těsné blízkosti státní hranice, nebude sloučení linek znamenat výrazné zvýšení ujetých kilometrů.

Provozní koncepce je založena na vytvoření základního dvouhodinového taktu v celé délce trasy s možností vedení doplňkových spojů v čase se zvýšenou poptávkou po přepravě (ranní a odpolední špička). Se stejným základním taktem se uvažuje také o víkendech. Linky by měly sloužit také jako návazná doprava s možností přestupu v konečných zastávkách z, respektive na dálkové vlaky.

Zavedené přímé páteřní linky budou využívány více skupinami cestujících, kteří mají různé cíle. Rozsah provozu v pracovních dnech vychází z rozsahu stávajícího. V pracovních dnech je poptávka po přepravě tvořena převážně dojížděnkou do práce, do škol, na úřady nebo do zdravotnických zařízení. V pracovních dnech přímé mezinárodní linky podpoří především dojížděnkou do zaměstnání. V současné době je především ve slovenské části území víkendový rozsah provozu obecně velmi nízký. O víkendech tvoří větší podíl poptávky volnočasové cesty, které budou navýšením provozu podpořeny. To bude mít pozitivní vliv na turistický ruch a rodinné vazby v oblasti. Vyšší rozsah provozu má vliv na vyšší kvalitu veřejné hromadné dopravy, větší konkurenceschopnost vůči IAD, a také se více zhodnocuje infrastruktura, kterou vozidla veřejné dopravy využívají. Zvýšení nabídky podpoří indukci poptávky a potenciál synergického efektu.





Obrázek 30 Schéma řešení přímých linek; převzato z [20] a upraveno

### Výhody vedení přímých linek

Toto řešení zajistí spojení s vysokým stupněm integrace s minimálními dodatečnými náklady. Cestující se bez nutnosti přestupu dostanou skrz celý příhraniční region, čím se zvýší atraktivita hromadné dopravy, oproti individuální automobilové dopravě. Cestovní doba je u přímé linky kratší než při cestách s přestupem a zároveň je cesta výrazně pohodlnější. Cestování přímou linkou výrazně usnadňuje cestu osobám s omezenou schopností pohybu a cestujícím s rozměrnými zavazadly nebo kočárky. Pro přímé linky mezi Českou republikou a Slovenskem není rizikem jazyková bariéra mezi řidiči a vnitrostátními cestujícími na opačné straně hranice.

### Nevýhody vedení přímých linek

Nevýhody přímých linek plynou především z administrativní složitosti. Jedná se o složitější a náročnější přípravy na straně objednavatelů dopravy. Je nutné nalezení shody na financování a způsob rozpočítání tržeb. Bylo by potřeba vytvoření tarifu pro mezinárodní přepravu v autobusové dopravě, zajištění vybavení vozidel autobusových dopravců zařízeními

pro prodej jízdních dokladů podle vnitrostátních tarifů v Česku i na Slovensku. Vzhledem k tomu, že by linky byly obsluhovány vozidly dvou dopravců, byla by nutná spolupráce obou dopravců.

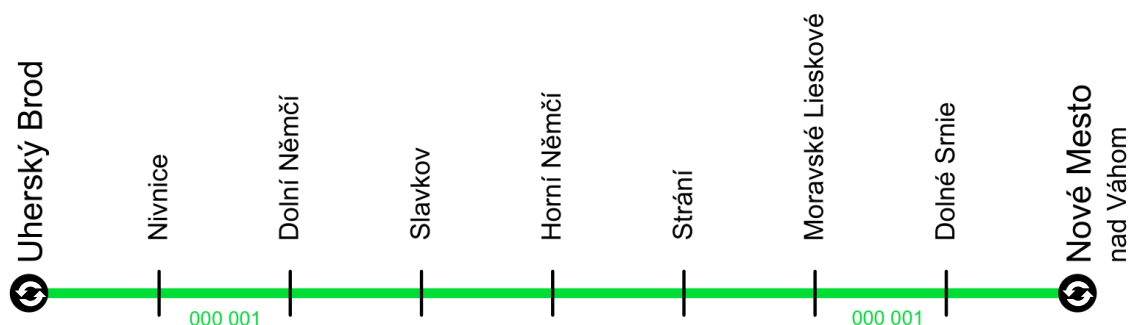
## **5.1 Spojení přes hraniční přechod Strání – Moravské Lieskové**

### **5.1.1 Trasa a parametry linky**

Přes hraniční přechod Strání – Moravské Lieskové je navrhována nová mezinárodní linka autobusová linka 000 001, která spojí přímo bez přestupů Uherský Brod, Nivnici, Dolní Němčí, Slavkov, Strání, Moravské Lieskové, Dolné Srnie a Nové Mesto nad Váhom. Tato linka vznikne propojením stávajících linek 322 (Uherský Brod – Strání, Květná) a 304 410 (Nové Mesto nad Váhom – Moravské Lieskové). Trasování v české části území bylo zvoleno tak, aby linka vedla po komunikacích vyšší třídy I/54, II/490 a II/498. Z toho důvodu není přímé spojení realizováno v trase linky 320 přes obec Korytná po komunikaci III/4982. Na slovenské části území je linka vedena převážně po silnici I/54, ze které sjíždí pro zajištění obsluhy centra obce Moravské Lieskové a dále pokračuje po silnici III. třídy přes Dolné Srnie do Nového Mesta nad Váhom.

Na lince se nachází 31 zastávek ve směru do Uherského Brodu, opačným směrem o jednu zastávku méně. Celková délka linky je 43 kilometrů, cestovní doba je 75 minut a je totožná v obou směrech. Jízdní doby mezi jednotlivými zastávkami byly určeny ze současných jízdních dob. Cestovní doba přeshraničního úseku, ve kterém není momentálně realizována žádná přeshraniční doprava byla určena na základě jízdní doby osobního automobilu a vynásobena koeficientem 1,5.

Pro zajištění spojů linky jedoucí v celé délce trasy je počítáno s jedním autobusem dopravce ČSAD Uherské Hradiště a jedním autobusem SAD Trenčín. Vzhledem k tomu, že český úsek je delší než slovenský a další vložené spoje jedoucí z Nového Mesta nad Váhom do zastávky Strání, Květná budou vedeny po českém území, není možné, aby výkony obou dopravců na území sousedního státu byly vyrovnané.



Obrázek 31 Schéma linky 000 001 se znázorněním přestupních uzlů

### 5.1.2 Změny oproti současnému stavu

V návrhu došlo ke sjednocení trasy všech spojů, což vede k lepší přehlednosti pro cestující. Byl odstraněn závlek mezi zastávkami Slavkov, křižovatka a Dolní Němčí, rozcestí 1.0 přes zastávku Dolní Němčí, dolní konec. Obsluha obce Dolní Němčí je zajištěna dalšími linkami. Cestující mohou pro spojení Dolního Němčí s Novým Mestem nad Váhom využít navrhovanou linku, avšak musejí počítat s větší docházkovou vzdáleností na zastávku. Tato zastávka se nachází na okraji obce a je přístupná po bezbariérové osvětlené komunikaci pro pěší. Bylo zjednodušeno vedení linky v intravilánu Nového Mesta nad Váhom, kde všechny spoje linky obsluhují pouze zastávky Železniční stanice, Palma a OSP. Pro zpřehlednění byl zrušen úsek Železniční stanice – OZETA, kterou využíval pouze jeden spoj. Zastávka OZETA se nachází nedaleko garáží SAD a vzhledem k tomu, že i u dalších linek jsou tímto úsekem vedeny pouze jednotky spojů, je předpokládáno, že slouží pro účely návozu autobusů z garáží k železniční stanici.

### 5.1.3 Rozsah provozu

V úseku Uherský Brod – Strání je uvažováno s dvouhodinovým intervalem. Mezi Stráním a Novým Mestem nad Váhom jsou vedeny v odpolední špičce vložené spoje pro zajištění intervalu jedna hodina. Oproti současnému stavu, kdy jsou spoje jedoucí z Nového Mesta nad Váhom, ukončovány v zastávce Moravské Lieskové, Šance, v novém návrhu jsou všechny spoje jedoucí ve zkrácené trase vedeny až do zastávky Strání, Květná, což může mít pozitivní vliv na vytíženost spojů díky zvýšení atraktivity pro cestující ze Strání, přičemž rozsah ujetých kilometrů se zvýší pouze nepatrně. Ve špičce jsou vedeny další vložené spoje v úseku Nové Mesto nad Váhom – Moravské Lieskové, obuv a vzniká tak interval 30 minut.

Rozsah provozu o víkendech byl značně navýšen, aby byl zajištěn v celé trase interval 2 hodiny. Současný nízký rozsah provozu o víkendech je způsoben také tím, že část spojů na trase linky 322 je o víkendech provozována jako linka 350 (Uherské Hradiště – Strání),

avšak jedoucí jako přímé spoje jinou trasou do Uherského Brodu a dále o víkendech zajišťuje spojení ze Strání do Uherského Brodu linka 320. V části trasy nové linky jsou o víkendu provozovány také spoje dalších linek, u nichž by při vytvoření páteřní linky 000 001 mohlo dojít k poklesu rozsahu víkendového provozu. Vzhledem k těmto skutečnostem je velmi těžké porovnávat současný a navrhovaný víkendový rozsah provozu.

*Tabulka 14 Srovnání rozsahu provozu linky 000 001 (v kilometrech)*

	Současný stav	Navrhovaný stav	Změna
Pracovní den	1 003	1 048	+4,5 %
Sobota	371	774	+108,6 %
Neděle	345	774	+124,3%

Zprůměrovaný roční rozsah provozu je navýšen o 39 %.

*Tabulka 15 Navrhovaný počet spojů linky 000 001 v jednotlivých úsecích*

Úsek	Pracovní dny	Víkend
Uherský Brod – Strání	10	9
Strání – Moravské Lieskové, Bučkovec	13	9
Moravské Lieskové, Bučkovec – Moravské Lieskové, obuv	14	9
Moravské Lieskové, obuv – Nové Mesto nad Váhom	17	9

#### **5.1.4 Jízdní řád**

Návrh jízdního řádu linky viz příloha 1. Byly upraveny časy odjezdů tak, aby během dne byly pokud možno ve stejné minutové poloze. Výjimkou jsou spoje 4, 103 a 204. Spoj 204 bylo potřeba posunout odjezd o 10 minut z důvodu návaznosti v Uherském Brodě na spěšný vlak do Uherského Hradiště. Aby byla zajištěna návaznost mezi spoji 4 a 204 v zastávce Strání, Květná, byl posunut také čas odjezdu tohoto spoje. Spoj 103 má odlišný čas odjezdu z důvodu zajištění rychlejšího obratu v konečné zastávce. Spoje 201, 202 a 203 mají čas odjezdu upraven v závislosti na čase příjezdu vlaku do Uherského Brodu. Spoj 108 je veden v časové poloze, která odpovídá současnému stavu.

#### **5.1.5 Úprava stávajícího provozu**

V souvislosti se zavedením této linky by bylo potřeba upravit provoz na lince 320 (Uherský Brod – Korytná – Strání), a to především ve dnech pracovního klidu v souvislosti s navýšením počtu spojů ze Strání do Uherského Brodu na lince 000 001. Stejně tak budou zrušeny víkendové spoje linky 350. Navrhovaná linka je v české části území vedena v souběhu s dalšími linkami, u nichž by bylo nutné upravit odjezdy tak, aby se linky navzájem vhodně doplňovaly a jezdily ve vzájemném prokladu. V zastávce Slavkov, křižovatka by bylo možné

časově koordinovat novou přeshraniční linku s linkou 355 do Uherského Hradiště a zajistit tak garantovaný přestup mezi těmito linkami, což by vedlo ke zvýšení atraktivity.

### 5.1.6 Návaznost na dálkové spoje

Jízdní řady na lince 000 001 byly navrženy tak, aby existovala možnost přestupu na navazující vlakové spoje v konečných zastávkách. Autobusové spoje z Uherského Brodu přijíždějí do Nového Mesta nad Váhom v sudou hodinu a 40. minutu, vložené spoje ze Strání v lichou hodinu a 40. minutu. Cestující mohou dále pokračovat do Bratislavy vlakem kategorie rychlík nebo REX, které jsou provozovány celodenně v hodinovém prokladu. Do Žiliny je možné přestoupit každé dvě hodiny na rychlík, který je v prokladu doplňován vlakem REX, jenž bývá ukončen v Trenčíně. Do Trenčína je možné využít také osobní vlaky jedoucí ve špičce každou hodinu, mimo špičku pouze v sudé hodiny. Osobní vlaky se stejnými parametry je možné využít také pro cesty do Myjava. Stejně vazby jsou také pro přestupy z vlaků na autobus. Jako nejdůležitější byly vyhodnoceny vazby do/z Bratislavy a Trenčína a na základě toho zvoleny časy příjezdů a odjezdů autobusových spojů pro zajištění krátkých přestupních vazeb.

*Tabulka 16 Návaznosti linky 000 001 na vlaky v Novém Městě nad Váhom*

Autobus linky 000 001 příjezd	XX:40
Směr	Odjezd
Bratislava	XX:53
Myjava	XX:11
Trenčín	XX:07 a XX:50
Žilina	LL:07

*Tabulka 17 Návaznosti z vlaků na linku 000 001 v Novém Městě nad Váhom*

Autobus linky 000 001 odjezd	XX:20
Směr	Příjezd
Bratislava	XX:05
Myjava	XX:48
Trenčín	XX:09, XX:52
Žilina	SS:52

V Uherském Brodě je vytvořen hlavní taktový uzel kolem každé liché celé hodiny. Autobusové spoje v Uherském Brodě navazují na rychlíky linky R18 do Luhačovic, Uherského Hradiště, Olomouce a Prahy. Další možností pro přestup jsou osobní vlaky linky S5 do Bojkovic a Bylnice a opačným směrem do Uherského Hradiště a Starého Města, kde je umožněn přestup na navazující rychlíky R13 do Olomouce, Hodonína, Břeclavi a Brna.



Tabulka 18 Návaznosti linky 000 001 na vlaky v Uherském Brodě

Autobus linky 000 001 příjezd	SS:35
Směr	Odjezd
Praha	SS:57
Luhačovice	SS:59
Bojkovice/Bylnice	SS:54
Uherské Hradiště	SS:57, LL:03

Tabulka 19 Návaznosti z vlaků na linku 000 001 v Uherském Brodě

Autobus linky 000 001 odjezd	LL:25
Směr	Příjezd
Praha	SS:56
Luhačovice	SS:49
Bojkovice/Bylnice	SS:53
Uherské Hradiště	SS:48, SS:56

Tabulka 20 Návaznosti ranních a večerních autobusových spojů linky 000 001 jedoucí mimo takt na vlaky a opačně v Uherském Brodě

Autobus	Vlak	Čas na přestup
202	4332	8 minut
204	1280	7 minut
Vlak	Autobus	Čas na přestup
4349	201	3 minuty
4351	203	3 minuty

## 5.2 Spojení přes hraniční přechod Starý Hrozenkov – Drietoma

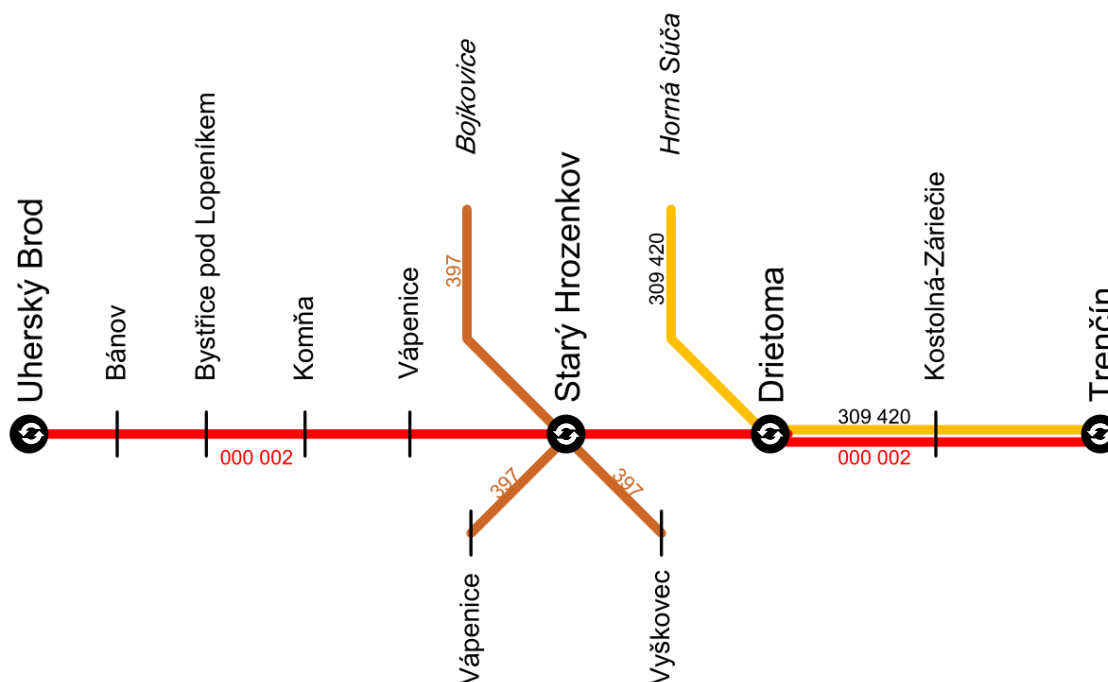
### 5.2.1 Trasa a parametry linky

Přes hraniční přechod Starý Hrozenkov – Drietoma je navrhována nová mezinárodní autobusová linka 000 002, která spojí přímo bez přestupů Uherský Brod, Bánov, Bystřici pod Lopeníkem, Starý Hrozenkov, Drietomu, Kostolnou-Záriečie a Trenčín. Mělo by se jednat o páteřní linku spojující střední Pováží s jihovýchodní Moravou a díky návaznostem na dálkové vlaky se linka stane důležitou nejen pro příhraniční dopravu, ale bude mít nadregionální význam. Tato linka vznikne propojením stávajících linek 335 (Uherský Brod – Vápenice/Vyškovec) a 309 420 (Trenčín – Horná Súča). Linka bude trasována především po silnici I/50 a I/9, která tvoří hlavní spojnicí mezi oběma zeměmi v řešené oblasti. V Uherském Brodě pro zajištění lepší obsluhy města nejprve projíždí intravilánem a teprve poté najíždí na silnici I/50. Z této komunikace linka sjíždí také pro obsluhu obce Bánov.

Mezi Bánovem a Drietomou jsou všechny zastávky umístěny na silnici I/50. V obci Bystřice pod Lopeníkem jedou vybrané spoje jedoucí v čase začátku a konce školního vyučování skrz obec kolem základní školy, aby zajistily bezpečnější cestu pro žáky školy. Mezi Drietomou a Kostolnou-Záriečie je linka vedena po komunikacích III. třídy, a dále se napojuje na silnici I/61, po níž vede skrz intravilán Trenčína až na autobusové nádraží.

Na lince se nachází 33 zastávek, na kterých spoje zastavují v obou směrech. Celková délka je 47 kilometrů a cestovní doba 70 minut. V obci Bystřice pod Lopeníkem leží 4 zastávky, přičemž každý spoj obsluhuje pouze 2 z nich, u obou variant je trasa stejně dlouhá, ale cestovní doba se prodlužuje. Cestovní doba přeshraničního úseku, ve kterém není momentálně realizována žádná přeshraniční doprava byla určena na základě jízdní doby osobního automobilu a vynásobena koeficientem 1,5.

Pro zajištění spojů linky jedoucí v celé délce trasy je počítáno s jedním autobusem dopravce ČSAD Uherské Hradiště a jedním autobusem SAD Trenčín. Vzhledem k tomu, že český úsek je delší než slovenský, není možné, aby výkony obou dopravců na území sousedního státu byly vyrovnané.



Obrázek 32 Schéma linek 000 002, 397 a 309 420 se znázorněním přestupních uzlů

## 5.2.2 Změny oproti současnému stavu

V návrhu došlo v maximální možné míře ke sjednocení trasy většiny spojů, což vede k lepší přehlednosti pro cestující. Byl odstraněn závlek mezi zastávkami Bánov, náměstí a Bánov, Dřevoděl přes Suchou Loz, jejíž obsluhu bude potřeba zajistit jinou linkou. Pro zvýšení

atraktivitu páteřní linky byly odstraněny také závleky ze Starého Hrozenkova do obcí Vápenice a Vyškovce. Jejich obsluha bude zajištěna linkou 397 (Bojkovice – Vyškovce), pro kterou byl navržen nový jízdní řád. Z důvodu nízkého významu byla zrušena zastávka Uherský Brod, Králov, jejíž obsluha bude realizována ostatními linkami jedoucími mezi Uherským Brodem a Bánovem. Na Slovensku bude linka 309 420 zachována, a kromě ní bude oblast obsluhovat nová mezinárodní linka Uherský Brod – Trenčín. K tomuto řešení bylo přistoupeno na základě zajištění dopravní obsluhy obce Horná Súča. Obě linky budou provozovány v úseku Trenčín – Drietoma, Branné, rázc. ve stejné trase se vzájemnou časovou koordinací, kdy díky lince 309 420 bude zajištěna častější obsluha obce Drietoma a dále spoje této linky budou pokračovat do Horné Súče.

Dále byl zrušen závlek mezi zastávkami Drietoma, Brusné, rázc. a Drietoma, Brusné, otoč. V Trenčíně jsou všechny spoje obou linek vedeny stejnou trasou bez jakýchkoli odlišností a všechny spoje jsou ukončeny na autobusovém nádraží. Byl zrušen úsek Trenčín, aut.st. a Trenčín, BILLA, který obsluhovaly pouze jednotlivé spoje současné linky.

### 5.2.3 Rozsah provozu

V celé trase je uvažováno se základním dvouhodinovým intervalem. Tento interval je mezi Drietomou a Trenčínem proložen upravenou linkou 309 420, díky čemuž je možné ve špičce využít až dva spoje za hodinu (mimo špičku jeden spoj za hodinu). Mezi Uherským Brodem a Starým Hrozenkovem jsou vloženy dva páry odpoledních posilových spojů, které obslouží také Vápenice a Vyškovce jako přímý spoj přecházející na upravenou linku 397.

Vzhledem k tomu, že dochází k celkové změně koncepce obsluhy byl současný rozsah provozu určen jako součet jízd spojů na linkách 335 a 309 420. U linky 397 byly započítány pouze spoje jedoucí v úseku Starý Hrozenkov – Vápenice/Vyškovce. Změny rozsahu provozu u linky 397 v úseku Bojkovice – Starý Hrozenkov nejsou zohledněny, protože se nejedná o stěžejní část této práce a návrh provozu v tomto úseku je pouze ilustrační a představuje, jakým způsobem je možné vést spoje na této lince, při změně konceptu obsluhy v oblasti Starého Hrozenkova.

Tabulka 21 Srovnání rozsahu provozu linek 000 002, 397 a 309 420 (v kilometrech)

	Současný stav	Navrhovaný stav	Změna
Pracovní den	1 635	1 657	+1,3 %
Sobota	661	1 029	+55,7 %
Neděle	671	1 029	+53,4 %

Zprůměrovaný roční rozsah provozu je navýšen o 18 %.

Tabulka 22 Navrhovaný počet spojů linek 000 002, 397 a 309 420 v jednotlivých úsecích

Úsek	Pracovní dny	Víkend
Uherský Brod – Starý Hrozenkov	12	9
Starý Hrozenkov – Drietoma	8	8
Drietoma - Trenčín	22 (23)	8
Starý Hrozenkov – Vápenice	9	5
Starý Hrozenkov – Vyškovec	9 (10)	5 (6)
Drietoma – Horná Súča	9	5

#### 5.2.4 Jízdní řád

Návrh jízdního řádu linky viz příloha 1. Byly upraveny časy odjezdů tak, aby během dne byly, pokud možno, ve stejné minutové poloze. Výjimkou jsou spoje 3, 10 a 204, kterým trvá cesta o jednu minutu více z důvodu jiného trasování v Bystřici pod Lopeníkem. Spoje 201, 202, 203, 204 a 207 jsou vedeny v odlišných časech z důvodu návaznosti na vlaky z/do Uherského Hradiště. Spoj 16 je veden v časové poloze o 10 minut dříve také z důvodu zajištění přestupu na vlak do Uherského Hradiště.

#### 5.2.5 Úprava stávajícího provozu

Navrhovaná linka je v úseku Uherský Brod – Bánov – Bystřice pod Lopeníkem vedena v souběhu s dalšími linkami, které bude potřeba koordinovat a upravit, aby spoje jezdily ve vzájemném prokladu. V souvislosti se zavedením této linky by bylo potřeba zásadně upravit provoz na linkách 397 a 309 420.

##### 5.2.5.1 Linka 397 (Bojkovice – Vápenice/Vyškovec)

Z důvodu zajištění dopravní obsluhy obcí Vyškovec a Vápenice je navržena změna vedení linky v oblasti Starého Hrozenkova (viz příloha 1). V návaznosti na tuto změnu bylo zpracován možný jízdní řád pro celou trasu linky. Bylo by možné zavést pro obsluhu těchto dvou obcí zvláštní minibusovou linku, avšak provázání s linkou 397 přinese větší síťový efekt a vytvoření více přímých spojení při zachování stejných přestupních vazeb a stejného počtu vozidel.

#### Trasa a parametry linky v oblasti Starého Hrozenkova

Vozidlo na lince 397 přijede z Bojkovic do zastávky Starý Hrozenkov, obecní úřad, vyčká na příjezd autobusového spoje z Uherského Brodu. Vozidlo obslouží obec Vápenice, vrátí se do Starého Hrozenkova, kde projede skrz celou obec a pokračuje do obce Vyškovec.

Zde vykoná rychlý obrat a jede zpět do Starého Hrozenkova na zastávku obecní úřad, kde vyčká na příjezd spoje z Trenčína. Následně vozidlo odjíždí do Bojkovic.

Odpolední vložené spoje 21/24 a 27/30, které spojují bez přestupu Uherský Brod s výše uvedenými obcemi mají stejnou trasu.

Ranní spoje 2 a 3/8 jedou trasu opačným směrem. Tento způsob vedení byl zvolen v závislosti na minimalizaci jízd cestujících z Vápenic do Uherského Brodu delším závlekem přes Vyškovec v ranních hodinách, kdy jsou tyto spoje výchozí v oblasti Starého Hrozenkova.

Spoje 5 a 12 slouží ke svozu žáků okolních obcí do základní školy ve Starém Hrozenkově, a proto jsou časové polohy odlišné od ostatních spojů a přestupy na páteřní linku hůře koordinované. Tyto spoje v jednom směru projíždějí zastávky, které by byly obslouženy dvakrát.

Přímé spoje 2, 8, 21, 27 jedoucí z/do Uherského Brodu neobsluhují úsek Vápenice, obecní úřad – Vápenice, točna, a také z důvodu časové úspory v jednom směru projíždí zastávky, které by byly obslouženy dvakrát. Spoje 21 a 27 v zastávce Vyškovec přímo přechází na spoje 24 a 30 zpět do Uherského Brodu. Mezi Starým Hrozenkovem a Uherským Brodem jsou vedeny v prokladu 60 minut a tím přesně půlí interval spojů jedoucích z Trenčína. Kdyby byl obsluhován úsek Vápenice, obecní úřad – Vápenice, točna nebylo by toho možné dosáhnout a jízdní řád by byl méně přehledný. Není ani možné, aby spoje 21 a 27 odjížděly dříve z Uherského Brodu, protože v Uherském Brodě je zajištěna vazba od spěšných vlaků. Spoje 2 a 8 tento úsek neobsluhují pro zjednodušení jízdního řádu, aby platilo, že všechny přímé spoje do Uherského Brodu tento úsek neobsluhují.

Večerní spoj 33 také z důvodu časové úspory v jednom směru projíždí zastávky, které by byly obslouženy dvakrát.

V pracovních dnech je zajištěna obsluha oblasti devíti okružními jízdami a jedním ranním spojem výchozím v obci Vyškovec. Časy jednotlivých spojů jsou odlišné z důvodu nalezení optimálního řešení obsluhy oblasti pro každou část dne zvlášť. O víkendech jezdí spoje v pravidelném intervalu 4 hodiny. Ranní a večerní spoj je veden přímo z/do Uherského Brodu.

### **Trasa a parametry linky v úseku Bojkovice – Starý Hrozenkov**

Úsek mezi Bojkovicemi a Starým Hrozenkovem byl zpracován pro ilustraci provázání nové provozní koncepce v oblasti Starého Hrozenkova s existující částí linky 397. Byla zjednodušena trasa průjezdu linky Bojkovicemi pro zajištění větší přehlednosti. Většina spojů je výchozích ze zastávky železniční stanice, aby byl umožněn přestup mezi autobusovými a vlakovými spoji (kromě spojů 1 a 4, které nemají návaznost na vlak). Část spojů obsluhuje



také průmyslovou zónu a školu, které se nachází mezi průmyslovou zónou a železniční stanicí. Byly koordinovány a zpravidelněny časové polohy jednotlivých spojů s cílem zpřehlednění jízdního řádu pro cestující veřejnost. Vzhledem k přípojným vazbám ve Starém Hrozenkově nebylo možné naplánovat jízdy všech spojů ve stejných minutových polohách. Rozsah provozu vychází ze současného objemu objednávané dopravy na lince. Oproti současnému stavu bylo navrženo pouze prodloužení vybraných spojů mezi zastávkami Žitková, rekreační středisko a Starý Hrozenkov, obecní úřad, za účelem efektivnějšího využití nasazovaných vozidel.

#### **5.2.5.2 Linka 309 420 (Trenčín – Horná Súča)**

Linka 309 420 bude tvořit doplňkovou linku, která bude v provozu mezi Trenčínem a Drietomou v prokladu s linkou Trenčín – Uherský Brod a dále zajistí spojení Trenčína a Drietomy s Hornou Súčou. Návrh jízdního řádu viz příloha 1. Obsluha obce Horná Súča je zajišťována také dalšími linkami jedoucími v jiné trase.

#### **Trasa a parametry linky**

Trasování linky mezi Trenčínem a zastávkou Drietoma, Branné, rázc. je stejné jako u linky 000 002. Odtud linka pokračuje po silnici III. třídy do Horné Súče. V celé trase linky je zajištěn dvouhodinový interval, který je ve špičkách zkrácen v úseku Trenčín – Drietoma na polovinu. Z důvodu chybějícího místa pro otáčení vozidel spoje končící v Drietomě jedou mezi zastávkami Drietoma, Jednota a Drietoma, horní zastávka mimo silnici I/9 a v konečné zastávce cestující vystupují na stanovišti ve směru Trenčín. Odkud také spoj odjíždí zpět do Trenčína. Spoje obou linek z důvodu návaznosti na dálkové vlaky v Trenčíně není možné vést v prokladu ve stejné minutové poloze, ale je brán v nejvyšší možné míře ohled na jejich vzájemnou koordinaci. O víkendech je provoz zajištěn s intervalem 4 hodiny pouze v úseku Horná Súča – Drietoma, kde je zajištěn přestup na spoje linky 000 002. Víkendové spoje této linky mohou být zajištěny vozidly, která budou v Horné Súče přecházet z jiných linek, aby se zajistilo optimální využití vozidel. Autobusy jedoucí na spojích 4 a 6 přijíždějí do Drietomy manipulační jízdou z garáží.

Další obsluha Drietomy především v okrajových částech víkendových dnů může být zajištěna závlekem linky 309 403 (Trenčín – Štvrtok – Nové Mesto nad Váhom).

#### **5.2.6 Návaznost na dálkové spoje**

Jízdní řady na lince 000 002 byla navrženy tak, aby existovala možnost přestupu na navazující vlakové spoje v konečných zastávkách. Autobusové spoje jedoucí z Uherského Brodu přijíždějí do Trenčína každou sudou hodinu a 20. minutu. Cestující mohou přestoupit

na páteřní expresy Tatran do Žiliny, Popradu a Košic. Dále na rychlíky a vlaky REX do Bratislavy s celodenním intervalem jedna hodina a osobní vlaky do Žiliny a Nového Mesta nad Váhom, které jsou ve špičkách v provozu také každou hodinu. Stejně vazby existují i v opačném směru při přestupu z vlaků na autobusy. Časy příjezdů a odjezdů autobusových spojů byly voleny tak, aby existovaly vazby na vlaky vyšší kategorie do Bratislavy a Košic. Byly zvoleny delší přestupní doby z důvodu eliminace případných zpoždění dálkových vlaků. Druhým důvodem je rozlehlost autobusového nádraží v Trenčíně.

*Tabulka 23 Návaznosti linky 000 002 na vlaky v Trenčíně*

Autobus linky 000 002 příjezd	SS:20
Směr	Odjezd
Bratislava	XX:40
Košice	SS:38
Nové Mesto nad Váhom	XX:40, XX:43
Žilina	XX:53, SS:38

*Tabulka 24 Návaznosti z vlaků na linku 000 002 v Trenčíně*

Autobus linky 000 002 odjezd	LL:40
Směr	Příjezd
Bratislava	XX:20
Košice	LL:21
Nové Mesto nad Váhom	XX:16, XX:20
Žilina	XX:07, LL:21

Spoje linky 309 420 (Trenčín – Horná Súča) nejezdí v přesném prokladu s linkou 000 002, jelikož v Trenčíně jsou v lichou hodinu jiné přestupní vazby. Tyto spoje přijíždějí do Trenčína v lichou hodinu a 10. minutu, kde je možné přestoupit na expres do Bratislavy a na rychlík do Žiliny. Tyto spoje jezdí celodenně ve dvouhodinovém intervalu. Stejně vazby existují i při přestupu z vlaku na autobus.

*Tabulka 25 Návaznosti linky 309 420 na vlaky v Trenčíně*

Autobus linky 309 420 příjezd	LL:10
Směr	Odjezd
Bratislava	LL:24
Žilina	LL:23

*Tabulka 26 Návaznosti z vlaků na linku 309 420 v Trenčíně*

Autobus linky 309 420 odjezd	SS:50
Směr	Příjezd
Bratislava	SS:35
Žilina	SS:37

V Uherském Brodě je vytvořen hlavní taktový uzel kolem každé liché celé hodiny a autobusové spoje navazují stejným způsobem jako u linky 000 001 na rychlíky linky R18 a osobní vlaky linky S5.

*Tabulka 27 Návaznosti linky 000 002 na vlaky v Uherském Brodě*

Autobus linky 000 002 příjezd	SS:50
Směr	Odjezd
Praha	SS:57
Luhačovice	SS:59
Bojkovice/Bylnice	SS:54
Uherské Hradiště	SS:57, LL:03

*Tabulka 28 Návaznosti z vlaků na linku 000 002 v Uherském Brodě*

Autobus linky 000 002 odjezd	LL:10
Směr	Příjezd
Praha	SS:56
Luhačovice	SS:49
Bojkovice/Bylnice	SS:53
Uherské Hradiště	SS:48, SS:56

*Tabulka 29 Návaznosti ranních a večerních autobusových spojů linky 000 002 jedoucí mimo takt na vlaky a opačně v Uherském Brodě*

Autobus	Vlak	Čas na přestup
202	4332	18 minut
204	1280	7 minut
Vlak	Autobus	Čas na přestup
1283	201	6 minut
1285	203	6 minut
4349	205	3 minuty
4351	207	3 minuty

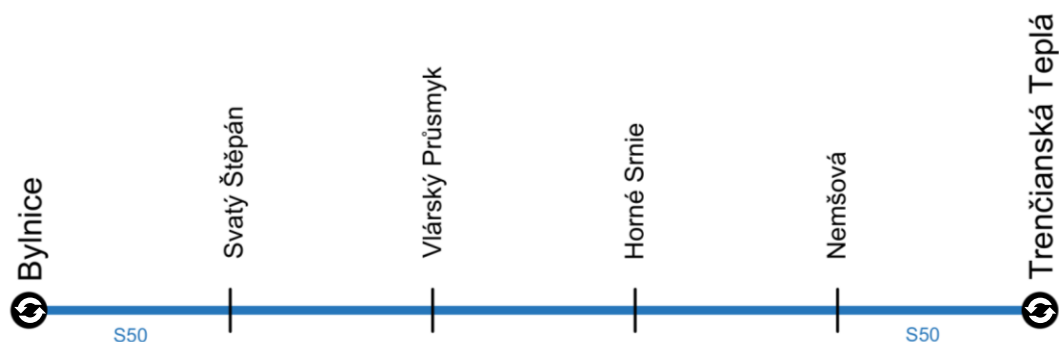
## 5.3 Spojení přes hraniční přechod Vlárský Průsmyk – Horné Srnie

### 5.3.1 Trasa a parametry linky

Obnova železničního spojení přes hraniční přechod Vlárský Průsmyk – Horné Srnie je dlouhodobě podporovaná Zlínským krajem, avšak problémem je zajištění financování provozu v úseku Vlárský Průsmyk – Horné Srnie na slovenské straně hranice. V současné době probíhají jednání na mezinárodní úrovni o obnově spojení mezi Zlínským krajem a Ministerstvem dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky. Existují již návrhy vedení přímých přeshraničních vlaků, konkrétně půjde o 3 páry vlaků v relaci Vsetín – Trenčín. S jedním párem spojů se počítá v ranních hodinách a s 2 páry spojů v hodinách odpoledních. Ve stanici Bylnice by byly zajištěny přípojné vazby na spěšné vlaky linky Sp5 z/do Starého Města u Uherského Hradiště.

Jako alternativní řešení k návrhu KOVED je v této práci navrhována nová linka S50 v trase Bylnice – Vlárský Průsmyk – Horné Srnie – Nemšová – Trenčianská Teplá prodloužením stávajících spojů Trenčianská Teplá – Horné Srnie. Toto řešení se omezuje pouze na mezistátní úsek bez prověření možnosti vedení přímých spojů v rámci českého území řešené oblasti. Samotná příhraniční oblast však není schopna generovat tak velkou poptávku po přepravě, která by zajišťovala rentabilitu.

Návrh linky S50 vychází z Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje, který doporučuje v krátkodobém horizontu zavedení základního vlakového spojení s dosažením taktového uzlu v celou sudou hodinu v Bylnici. Taktový uzel v tomto čase se ale neslučuje s koncepcí dopravní obsluhy na území Slovenska, kde jsou osobní vlaky vedeny z Trenčianské Teplé vždy v celou hodinu jako přípoje osobních vlaků Trenčín – Žilina. Cestovní doba mezi Trenčianskou Teplou a Bylnicí se pohybuje mezi 22 až 24 minutami. Při zachování stávajících vazeb v Trenčianské Teplé přijedou vlakové spoje do Bylnice v čase kolem 30. minuty. Při návrhu byl kladen důraz, aby pro navrhovaný provozní koncept nebylo potřeba více vozidel než v současném stavu, a proto je v Bylnici navržen ostrý obrat v délce 4 minuty.



Obrázek 33 Schéma linky S50 se znázorněním přestupních uzlů

### 5.3.2 Rozsah provozu

Rozsah provozu navrženého spojení vychází také z Plánu dopravní obslužnosti území Zlínského kraje, kde je uvažováno se 4 páry spojů za den. Tyto spoje jsou vedeny v pracovních dnech i o víkendech. Jedná se o jeden pár spojů v ranní špičce a 3 páry ve špičce odpolední. Díky tomu je zajištěn souhrnný interval přes Vlárský Průsmyk 1 hodina. V úseku Trenčianská Teplá – Horné Srnie zůstává zachován stávající rozsah provozu s taktem 120 minut mimo špičku a 60 minut ve špičce.

### 5.3.3 Jízdní řád

Jízdní řád (viz příloha 1) vychází ze současného jízdního řádu mezi stanicemi Trenčianská Teplá a Horné Srnie. Jedinou změnou je prodloužení vybraných spojů až do Bylnice. Vlaky jsou vedeny ve stejných minutových polohách, kromě spoje v 5:32 z Trenčianské Teplé.

### 5.3.4 Návaznost na další spoje

Návrh je zpracován takovým způsobem, aby nebyly narušeny návaznosti v Trenčianské Teplé na osobní vlaky relace Trenčín – Žilina. Níže jsou uvedeny teoretické návaznosti u jednotlivých mezinárodních spojů vztažené na současný jízdní řád s popisem změn, které by bylo vhodné realizovat, při zavedení těchto spojů. Přípojné vazby v Trenčianské Teplé nebudou dále řešeny.

Červená barva značí, že by se v současné době nejednalo o přípoj, žlutá barva značí dlouhý čekací čas při přestupu.



Tabulka 30 Návaznosti vlaku xx03 na jiné spoje

<b>Os xx03 (Trenčianská Teplá – Bylnice)</b>		<b>6:05 - 6:29</b>
Trenčianská Teplá		Příjezd
Trenčín		6:00
Žilina		5:59
Bylnice		Odjezd
Bojkovice		6:43
Horní Lideč		<b>6:26</b>

Od osobního vlaku xx03 existuje v pracovních dnech ve stanici Bylnice přípojný vlak linky Sp5 do Starého Města u Uherského Hradiště. Pro zvýšení atraktivity přeshraničního spojení by tento vlak měl být veden denně. Přípoj linky S2 do Horní Lidče bude potřeba po zajištění přípojné vazby o několik minut posunout. Tento posun neovlivní žádné vlakové ani autobusové přípoje. Je však možné, že bude ovlivněno křižování s protijedoucím vlakem.

Tabulka 31 Návaznosti vlaku xx06 na jiné spoje

<b>Os xx06 (Bylnice – Trenčianská Teplá)</b>		<b>6:33 - 6:55</b>
Bylnice		Příjezd
Bojkovice		6:20
Horní Lideč		<b>5:59</b>
Trenčianská Teplá		Odjezd
Trenčín		7:00
Žilina		7:01

Ideální návaznost na osobní vlak xx06 je ze směru od Bojkovic zajištěna osobním vlakem linky S5. Ve směru od Horní Lidče je z linky S2 dlouhý čas na přestup a tento vlak je provozován pouze v pracovní dny.

Tabulka 32 Návaznosti vlaku xx13 na jiné spoje

<b>Os xx13 (Trenčianská Teplá – Bylnice)</b>		<b>14:05 - 14:29</b>
Trenčianská Teplá		Příjezd
Trenčín		14:00
Žilina		13:59
Bylnice		Odjezd
Bojkovice		14:40
Horní Lideč		<b>15:00</b>

Osobní vlak xx13 navazuje na spěšný vlak linky Sp5 do Starého Města u Uherského Hradiště. Tento spoj je provozován pouze v neděli, doporučuje se vést tento vlak denně. Ve směru Horní Lidče je přestup možný denně s delší čekací dobou.

Tabulka 33 Návaznosti vlaku xx16 na jiné spoje

<b>Os xx16 (Bylnice – Trenčianská Teplá)</b>		<b>14:33 - 14:55</b>
Bylnice	Příjezd	
Bojkovice	13:52	
Horní Lideč	13:57	
Trenčianská Teplá	Odjezd	
Trenčín	15:00	
Žilina	15:01	

Všechny odpolední osobní vlaky z Bylnice do Trenčianské Teplé mají v Bylnici stejné přípojné vazby. Ze směru od Bojkovic se jedná o osobní vlaky linky S5 a příjezdem LL:52. Z Horní Lidče přijíždějí vlaky linky S2 v LL:57. Spoje těchto dvou linek v Bylnici vytvářejí taktový uzel v celou sudou hodinu, do něž se vlaky linky S50 nedají zakomponovat a cestující, kteří pokračují dále linkou S50, musí absolvovat přestup v délce trvání více než 40 minut.

Tabulka 34 Návaznosti vlaku xx17 na jiné spoje

<b>Os xx17 (Trenčianská Teplá – Bylnice)</b>		<b>16:05 - 16:29</b>
Trenčianská Teplá	Příjezd	
Trenčín	16:00	
Žilina	15:59	
Bylnice	Odjezd	
Bojkovice	16:40	
Horní Lideč	17:05	

Osobní vlak xx17 navazuje na spěšný vlak linky Sp5 do Starého Města u Uherského Hradiště. Tento spoj je provozován pouze v pátek a neděli, doporučuje se vést tento vlak denně. Ve směru Horní Lideč je přestup možný v pracovních dnech s delší čekací dobou.

Tabulka 35 Návaznosti vlaku xx20 na jiné spoje

<b>Os xx20 (Bylnice – Trenčianská Teplá)</b>		<b>16:33 - 16:55</b>
Bylnice	Příjezd	
Bojkovice	15:52	
Horní Lideč	15:57	
Trenčianská Teplá	Odjezd	
Trenčín	17:00	
Žilina	17:01	

Tabulka 36 Návaznosti vlaku xx21 na jiné spoje

<b>Os xx21 (Trenčianská Teplá – Bylnice)</b>		<b>18:05 - 18:29</b>
Trenčianská Teplá	Příjezd	
Trenčín	18:00	
Žilina	17:59	
Bylnice	Odjezd	
Bojkovice	18:58	
Horní Lideč		

Osobní vlak xx21 navazuje na spěšný vlak linky Sp5. Tento spoj je veden do Brna a provozován pouze v neděli, doporučuje se vést tento vlak denně v relaci Bylnice – Staré Město. Ve směru Horní Lideč neexistuje přípojná vazba.

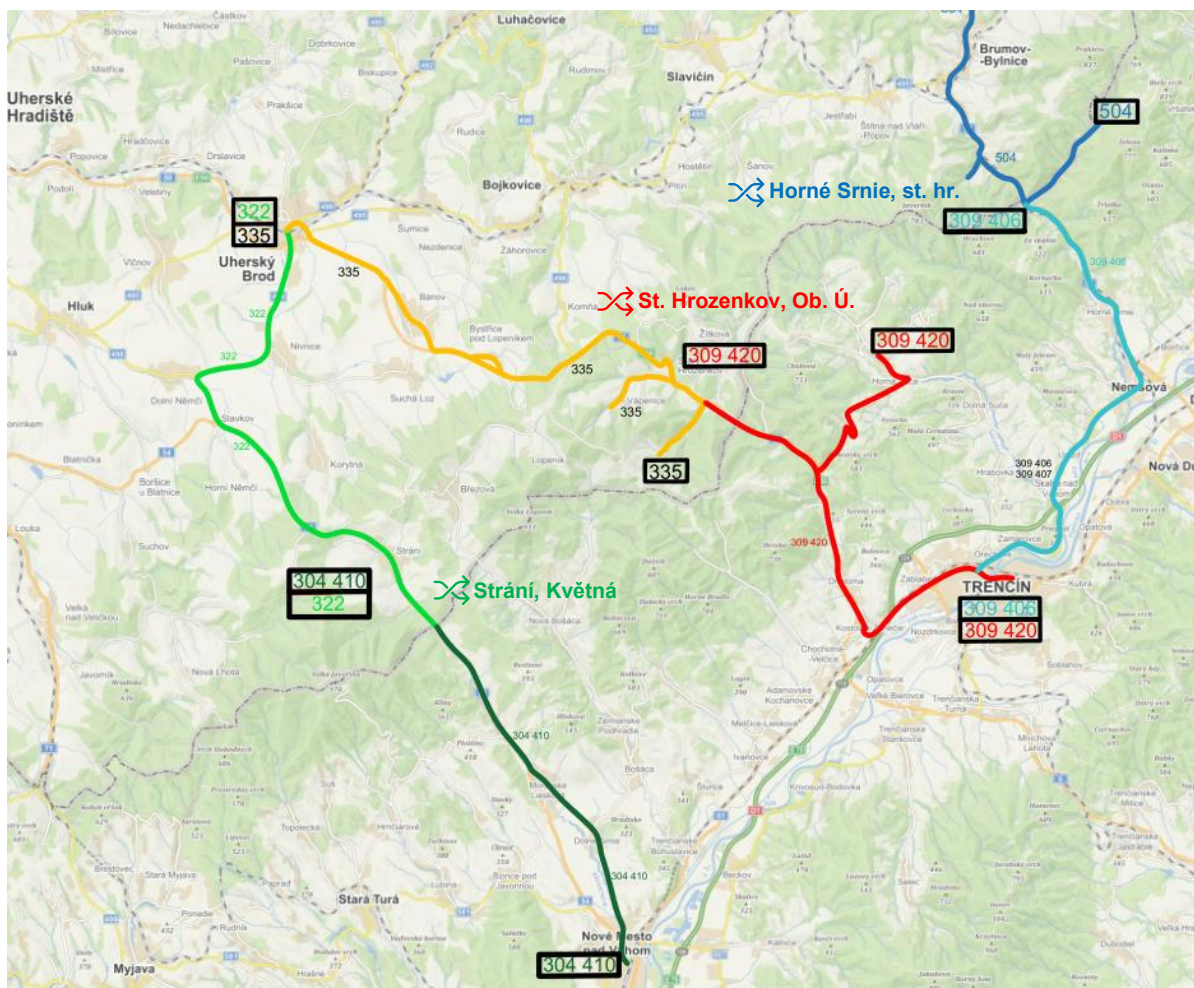
Tabulka 37 Návaznosti vlaku xx24 na jiné spoje

<b>Os xx24 (Bylnice – Trenčianská Teplá)</b>		<b>18:33 - 18:55</b>
Bylnice	Příjezd	
Bojkovice	17:52	
Horní Lideč	17:59	
Trenčianská Teplá	Odjezd	
Trenčín	19:00	
Žilina	19:01	

## 6. Návrh vedení linek s přestupem

Linky s přestupem jsou alternativní variantou k přímým linkám. Návrh vedení linek s přestupem na pohraniční zastávce je založen na lepší časové koordinaci současných linek jedoucích do blízkosti státní hranice. Přestože existuje potenciál poptávky, mohou existovat překážky, které neumožní vedení přímých linek nebo budou odsouvat zahájení jejich provozu. U linek s přestupem nebude využit celý potenciál poptávky.

Zavedení možnosti přeshraniční vazby na hraničním tarifním bodě zvýší zájem cestujících o řešené linky, avšak v menší míře než u přímých spojení. Tyto linky nebudou mít potenciál stát se páteřními linkami, protože na vnitrostátních úrovních existují další významné relace, které mohou objednavatelé upřednostnit. V případě tohoto řešení bude potřeba rozšířit rozsah kilometrů o přeshraniční úsek ze současného posledního tarifního bodu do místa, kde bude docházet k přestupu cestujících. Celkový rozsah kilometrů bude stejný jako u přímých linek, ale s nižší atraktivitou pro cestující.



Obrázek 34 Schéma řešení linek s přestupem; převzato z [20] a upraveno

## Výhody vedení linek s přestupem

Menší administrativní složitost na straně objednavatelů i dopravců. Není ovlivněn způsob současného financování. Nemusí existovat přeshraniční tarify.

## Nevýhody vedení linek s přestupem

Toto řešení zajistí spojení s nižším stupněm integrace než přímé linky, avšak se stejnými dodatečnými náklady. Přestupy mohou cestující odrazovat od cestování hromadnou dopravou. Přestupy prodlužují celkovou cestovní dobu tranzitujících cestujících a snižují jejich komfort. Nižší atraktivita pro cestující.

## 6.1 Spojení přes hraniční přechod Strání – Moravské Lieskové

### 6.1.1 Trasa a parametry spojení

Přes hraniční přechod Strání – Moravské Lieskové je jako alternativa k přímé lince 000 001 navrženo řešení úpravy stávajících linek 322 (Uherský Brod – Strání, Květná) a 304 410 (Nové Mesto nad Váhom – Moravské Lieskové, Šance). Jedná se o prodloužení linky 304 410 ze zastávky Moravské Lieskové, Šance do nové konečné Strání, Květná. Toto prodloužení bylo zvoleno z důvodu existence vhodné infrastruktury v zastávce Strání, Květná. Přestože zastávka Moravské Lieskové, Šance leží v těsné blízkosti hraničního přechodu, není vhodné z důvodu nevyhovující infrastruktury protahovat do tohoto tarifního bodu linku 322 z Uherského Brodu. Cestovní doba přeshraničního úseku byla zjištěna stejným způsobem jako u přímých mezinárodních linek.

Trasování a další parametry linky jsou zvoleny stejným způsobem jako u linky 000 001. Na lince 322 se nachází 15 zastávek, její délka je 25 kilometrů a cestovní doba je 40 minut. Tato linka bude obsluhována dopravcem ČSAD Uherské Hradiště. Linka 304 410 obsluhuje 17 zastávek, její trasa měří 18 kilometrů a cestovní doba je 33 minut. Obsluhu zajistí dopravce SAD Trenčín.



Obrázek 35 Schéma linek 322 s 304 410 se znázorněním přestupních uzlů



### **6.1.2 Změny oproti řešení přímou linkou**

Vedení linek 322 a 304 410 i obsluha zastávek jsou totožné s linkou 000 001. Rozsah provozu také odpovídá rozsahu na lince 000 001, kde je navržen interval 120 minut v úseku Uherský Brod – Strání. Ve špičce pracovních dnů je takt v úseku Strání – Nové Mesto nad Váhom zkrácen na polovinu. Zachováno je také vedení vložených spojů z Nového Mesta nad Váhom do centra obce Moravské Lieskové. Víkendový rozsah provozu je také beze změn.

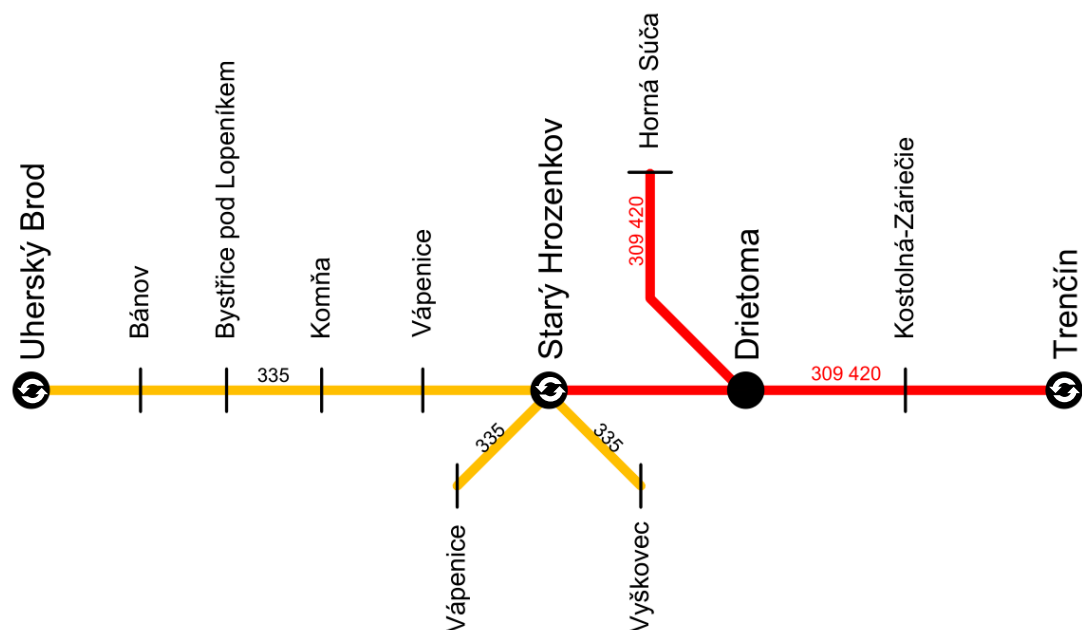
Mírně upraven byl jízdní řád (viz příloha 1), z důvodu zajištění oběhů vozidel. Oproti přímé lince dochází k posunutí časů odjezdů spojů 1 až 15 linky 322 z Uherského Brodu do časové polohy o 10 minut dříve. V zastávce Strání, Květná budou mít cestující pokračující do Nového Mesta nad Váhom čas na přestup 12 minut. Kdyby byla zvolena kratší přestupní doba, nebyl by zajištěn dostatečný čas na obrat vozidla a mohlo by docházet k přenosu zpoždění mezi spoji, což by vedlo k nespolehlivosti jízdního řádu.. V opačném směru budou u spojů 4 a 8 až 20 posunuty časy odjezdů ze zastávky Strání, Květná do časové polohy o 5 minut později. Přestupující cestující z Nového Mesta nad Váhom budou mít čas na přestup 7 minut. Vozidlo na lince 322 bude mít na obrat v této zastávce 5 minut. Vozidlo linky 304 410 bude mít na obrat 14 minut. Časové polohy spojů 2, 6 a 19 jsou totožné s časovými polohami odpovídajících spojů na lince 000 001.

Linka 304 410 jede ve stejných časových polohách jako linka 000 001. Návaznost na vlakové spoje je v Novém Městě nad Váhom i v Uherském Brodě stejná jako u linky 000 001.

## **6.2 Spojení přes hraniční přechod Starý Hrozenkov – Drietoma**

### **6.2.1 Trasa a parametry spojení**

Přes hraniční přechod Starý Hrozenkov – Drietoma je jako alternativa k přímé lince 000 002 navrženo řešení úpravy stávajících linek 335 a 309 420.



Obrázek 36 Schéma linek 335 a 309 420 se znázorněním přestupních uzlů

## 6.2.2 Změny oproti řešení přímou linkou

### 6.2.2.1 Linka 335 (Uherský Brod – Vápenice/Vyškovec)

Linka 335 je v úseku Uherský Brod – Starý Hrozenkov, Obecní úřad vedena stejnou trasou jako linka 000 002. Dále pokračuje závlekiem do obce Vápenice a odtud pokračuje přes Starý Hrozenkov do obce Vyškovce. Opačným směrem jsou spoje vedeny z Vyškovec bez závleku do Vápenic. Cestující z Vápenic do Uherského Brodu využijí spoj opačného směru a budou tranzitovat přes Vyškovec. V konečné zastávce Vyškovec autobus koná obrát v délce 12 minut, avšak pro cestující se jedná o přímý spoj v trase Vápenice – Vyškovec – Uherský Brod. Na lince se nachází 27 zastávek a celková délka je 36 kilometrů. Spoje jsou zajišťovány dopravcem ČSAD Uherské Hradiště.

### 6.2.2.2 Linka 309 420 (Trenčín – Horná Súča)

Linka 309 420 je z Trenčína do Drietomy vedena ve stejné trase jako linka 000 002. V zastávce Drietoma, Branné rázc. se větví a část spojů pokračuje do Starého Hrozenkova a druhá část do Horné Súči po stejných trasách jako v případě návrhu s přímou linkou. Celkově se na lince nachází 28 zastávek a celková délka je 24 kilometrů z Trenčína do Starého Hrozenkova a o kilometr více do Horné Súči. Dopravcem na této lince je SAD Trenčín.

Přestup mezi linkami bude umožněn v zastávce Starý Hrozenkov, Obecní úřad. Toto řešení bylo zvoleno z důvodu zatraktivnění přeshraniční dopravy. V případě přestupu v zastávce Drietoma, st.hr. by byli mezinárodní cestující nuceni tranzitovat závleky přes Vápenice

a Vyškovce, čímž by se prodloužila cestovní doba a snížil komfort. Stejně tak by klesla atraktivita spojení do Trenčína pro obyvatele Starého Hrozenkova, kteří by museli přestupovat na státní hranici. Spoje jedoucí do Starého Hrozenkova urazí 4 kilometry dlouhý úsek Českou republikou a v tomto úseku nebude umožněna vnitrostátní přeprava.

### 6.2.3 Rozsah provozu

Rozsah provozu u linky 335 je totožný s řešením pomocí přímé linky 000 002, která by byla v oblasti Starého Hrozenkova doplněna linkou 397. Je zde dvouhodinový takt s vloženými spoji v odpolední špičce pracovních dnů. Ve slovenské části trasy je interval u linky 309 420 poloviční, avšak z důvodu zajištění návazností na dálkovou železniční dopravu v Trenčíně a přestup ve Starém Hrozenkově nejedou spoje ve stejných minutových polohách. Ve špičkách jsou v provozu vložené spoje mezi Trenčínem a Drietomou. Víkendový rozsah provozu je výrazně nižší a v úseku Trenčín – Drietoma je zaveden takt 120 minut, ve kterém jsou v prokladu vedeny spoje do Horné Súči a do Starého Hrozenkova. V každém z ramen je víkendový interval 4 hodiny. Další obsluha Drietomy především v okrajových částech víkendových dnů může být zajištěna závlekem linky 309 403 (Trenčín – Štvrtok – Nové Mesto nad Váhom).

*Tabulka 38 Srovnání rozsahu provozu linek 335 a 309 420 (v kilometrech)*

	Současný stav	Navrhovaný stav	Změna
Pracovní den	1 635	1 669	+2,1 %
Sobota	661	956	+44,5 %
Neděle	671	956	+42,3 %

Zprůměrovaný roční rozsah provozu je navýšen o 15 %.

Oproti návrhu s vedením přímé linky je mírně vyšší počet ujetých kilometrů v pracovních dnech, což je dáno především častější obsluhou Vápenic a Vyškovce za účelem efektivnějšího využití vozidel. Víkendový rozsah je menší z důvodu nižšího rozsahu spojení mezi Drietomou a Starým Hrozenkovem, který je redukován na polovinu.

*Tabulka 39 Navrhovaný počet spojů linek 335 a 309 420 v jednotlivých úsecích*

Úsek	Pracovní dny	Víkend
Uherský Brod – Starý Hrozenkov	12	9
Starý Hrozenkov – Drietoma	8	4
Drietoma - Trenčín	22	8
Starý Hrozenkov – Vápenice	12	9
Starý Hrozenkov – Vyškovce	12	9
Drietoma – Horná Súča	9	4

## 6.2.4 Jízdní řád

Návrh jízdního řádu linky viz příloha 1. Jízdní řád vychází z řešení pro přímou linku 000 002. Linka 335 má v úseku Uherský Brod – Starý Hrozenkov stejný jízdní řád jako přímá mezinárodní linka i se stejnými odchylkami od pravidelného taktu. V oblasti Starého Hrozenkova je také pravidelný takt 120 minut s dvěma vloženými spoji v odpolední špičce, které kvůli zkrácené trase mají odchylné časové polohy.

Jízdní řád větve Trenčín – Horná Súča u linky 309 420 vychází také z řešení pro přímou mezinárodní linku a neobsahuje žádné změny. Byly přidány spoje větve do Starého Hrozenkova, které vycházejí z návrhu linky 000 002, avšak v posunutých časových polohách o 5 minut z důvodu zajištění dostatečného času na přestup. Spoje 2 a 4 mají odlišné časy odjezdů kvůli návaznosti na autobusové spoje ve Starém Hrozenkově do Uherského Brodu. Spoj 124 je nově zkrácen pouze do Drietomy. Jízdní řád o víkendech je ve větvi Trenčín – Horná Súča odlišný od pracovních dní a spoje jsou vedeny v prokladu s větví do Starého Hrozenkova ve stejných minutových polohách.

## 6.2.5 Návaznost na dálkové spoje

Jízdní řád oddělených linek 335 a 309 420 byl navržen takovým způsobem, aby byly zachovány stejné návaznosti na dálkové vlakové spoje v železničních stanicích Trenčín a Uherský Brod jako v případě řešení s přímou linkou.

## 6.3 Spojení přes hraniční přechod Brumov-Bylnice – Horné Srnie

### 6.3.1 Trasa a parametry spojení

Přes hraniční přechod Brumov-Bylnice – Horné Srnie je navrženo spojení s přestupem jako nejvhodnější řešení propojení příhraniční oblasti autobusy. Jedná se o úpravu stávající linky 504 na území České republiky a úpravu linky 309 406 na území Slovenska.

#### 6.3.1.1 Linka 504 (Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice, Sidonie)

Trasování linky bylo zjednodušeno a linka byla zkrácena o úsek Valašské Klobouky, aut.st. – Valašské Klobouky provozovna. Spojení bude ve většině trasy realizováno po silnici I/57. Obsluha centra obce Svatý Štěpán zůstává zachována a je k ní využíván jak závlek několika spojů, tak vložené spoje jedoucí ve špičce jako samostatná větev, která je zde ukončena a nepokračuje ke státní hranici a do obce Sidonie. Celková délka linky je 22 kilometrů

a cestovní doba činí 39 minut. V případě vynechání závleku do centra obce Svatý Štěpán je cestovní doba o 4 minuty kratší. Na lince se nachází 20 zastávek. Přestup mezi linkami je navržen na zastávce Horné Srnie, st.hr., přes kterou bude linka nově vedena, zastávka Brumov-Bylnice, Sidonie, Vlára žel.st. bude zrušena. Tyto zastávky se v současném stavu nalézají v těsné blízkosti, ale přestup mezi nimi je nekomfortní, nepřehledný a nebezpečný.

### 6.3.1.2 Linka 309 406 (Trenčín – Horné Srnie)

Bylo zjednodušeno trasování linky při průjezdu Trenčínem. Trasy všech spojů byly sjednoceny a zrušen úsek Trenčín aut.st. – Trenčín, BILLA. Linka je vedena skrz intravilán Trenčína po silnici I/61, následně mezi Trenčínem a Nemšovou po silnici II/507, odkud pokračuje po silnici I/57 do Horného Srnie a ke státní hranici údolím řeky Vlára. Celková délka linky je 26 kilometrů, nachází se na ní 26 zastávek a cestovní doba činí 46 minut.



Obrázek 37 Schéma linek 504 a 309 406 se znázorněním přestupních uzlů

### 6.3.2 Rozsah provozu

Rozsah provozu na obou linkách vychází ze současného stavu. V pracovních dnech je navržen základní takt 120 minut, který je ve špičkách zkrácen. U linky 504 jsou v ranní špičce vloženy 2 páry spojů pro zajištění intervalu 1 hodiny a jeden školní spoj, díky kterému je interval zkrácen pouze na 30 minut. V odpolední špičce je interval zkrácen na jednu hodinu. U linky 309 406 je interval zahuštěn vloženými spoji v trase Trenčín – Horné Srnie na 60 minut téměř po celý den, kromě jednoho páru spojů v dopoledních hodinách. Ve špičkách pracovních dnů jsou zavedeny další posilové spoje v trase Trenčín – Nemšová, žel.st. zkracující interval na 30 minut. Rozsah provozu o víkendech je výrazně nižší. Linka 504 vychází ze současného stavu a je navržena s taktem 4 hodiny. Linka 309 406 má takt poloviční a o víkendu jsou vedeny

pouze spoje jedoucí v celé trase z Trenčína až ke státní hranici. Oproti současnému stavu dochází k navýšení rozsahu provozu na lince, avšak část spojů je momentálně vedena o víkendech v podobné trase na lince 309 407, která by v souvislosti s rozšířením provozu linky 309 406 byla zrušena. Do budoucna je možné uvažovat s rozšířením rozsahu víkendového provozu linky 504 na interval 120 minut, aby existovala návaznost mezi všemi spoji jedoucími ke státní hranici. Takové řešení však momentálně nebylo uvažováno z důvodu velkého navýšení rozsahu provozu a menšího potenciálu indukce dopravy oproti ostatním linkám, které tato práce řeší.

*Tabulka 40 Srovnání rozsahu provozu linek 504 a 309 406 (v kilometrech)*

	Současný stav	Navrhovaný stav	Změna
Pracovní den	1 337	1 366	+2,2 %
Sobota	425	618	+45,4 %
Neděle	449	618	+37,6 %

Zprůměrovaný roční rozsah provozu je navýšen o 14 %.

*Tabulka 41 Navrhovaný počet spojů linek 504 a 309 406 v jednotlivých úsecích*

Úsek	Pracovní dny	Víkend
Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice	13	5
Brumov-Bylnice – Brumov-Bylnice, Svatý Štěpán	14	5
Brumov-Bylnice, Svatý Štěpán – Brumov-Bylnice, Sidonie	9	5
Horné Srnie st.hr – Horné Srnie	8	8
Horné Srnie – Nemšová	15	8
Nemšová – Trenčín	20	8

### 6.3.3 Jízdní řád

Návrh jízdního řádu linky viz příloha 1. U obou linek byly upraveny časy odjezdů tak, aby spoje odjížděly ve stejných minutových polohách. Jedinou výjimkou je spoj 39 linky 309 406, který odjíždí v jiné časové poloze z důvodu zajištění přestupu v Trenčíně z vlaku. Spoje 1, 2, 4, 6 a 27 linky 504 jedoucí závlekem přes centrum obce Svatý Štěpán mají posunuté časy odjezdů v úseku Brumov-Bylnice, Sidonie – Brumov-Bylnice, Svatý Štěpán o 4 minuty.

### 6.3.4 Úprava stávajícího provozu

V souvislosti s úpravou provozu na linkách 504 a 309 406 bude nutné upravit provoz také dalších linek v oblasti. Jedná se především o úpravu spojů linek 309 407, 306 410, 309 440 navazující na linku 309 406 v zastávce Nemšová, žel.st. a jedoucí do Považské Bystrice a Dubnice nad Váhom. Dále bude nutná úprava provozu na lince 309 407, jejíž spoje zajišťují



obslužnost v téměř totožné trase jako linka 309 406. Víkendové spoje linky 309 407 jsou zohledněny v novém návrhu provozu linky 309 406, a proto mohou být zrušeny.

### 6.3.5 Návaznost na dálkové spoje

Jízdní řád na lince 309 406 byly navrženy tak, aby existovala možnost přestupu na navazující vlakové spoje v železniční stanici Trenčín. Autobusové spoje přijíždějí do Trenčína každou hodinu a 18. minutu. Cestující mohou dále pokračovat do Bratislavy v lichou hodinu expresním vlakem s krátkým přestupem, každou hodinu vlakem kategorie rychlík nebo REX. Spojení do Žiliny je možné realizovat vlaky kategorie expres nebo rychlík, které se střídají v sudou a lichou hodinu. Pohodlný přestup je zajištěn také do Nového Mesta nad Váhom. Vložené spoje v trase Trenčín – Nemšová zkracující interval na 30 minut mají zajištěnou návaznost na osobní vlaky do/z Žiliny. Tyto autobusy přijíždějí do Trenčína ve 48. minutu a odjíždějí ve 12. minutu.

*Tabulka 42 Návaznosti linky 309 406 na vlaky v Trenčíně*

Autobus linky 309 406 příjezd	XX:18
Směr	Odjezd
Bratislava	LL:24, XX:40
Žilina	LL:23, SS:38, XX:53
Nové Mesto nad Váhom	XX:40, XX:43

*Tabulka 43 Návaznosti z vlaků na linku 309 406 v Trenčíně*

Autobus linky 309 420 odjezd	XX:42
Směr	Příjezd
Bratislava	SS:35, XX:20
Žilina	SS:37, LL:21, XX:07
Nové Mesto nad Váhom	XX:16, XX:20

Na českém území v oblasti Brumova-Bylnice neexistuje žádné dálkové železniční spojení. Linka 504 nabízí možnosti přestupu na další regionální autobusové spoje v zastávce Valašské Klobouky, aut.st. směřující do Vsetína nebo Zlína.

## 7. Zhodnocení variant

V této práci byly navrženy dvě rozdílné provozní koncepce propojení přeshraničního regionu veřejnou dopravou.

Jeden z přístupů spočívá ve vedení přímých linek skrz řešenou oblast a přímém propojení významných center na obou stranách státní hranice. Druhý přístup se zabývá propojením zahrnující pravidelný garantovaný koordinovaný přestup v blízkosti státní hranice.

V případě hraničních přechodů Strání – Moravské Lieskové a Starý Hrozenkov – Drietoma je možné zavést pouze jednu tuto koncepci. Situace na hraničním přechodu Brumov-Bylnice – Horné Srnie je rozdílná, protože jednotlivé varianty jsou navrženy pro různé módy dopravy a z toho důvodu je možné provozovat obě varianty současně.

Obě řešení mají potenciál přilákat nové cestující do veřejné dopravy a současně ulevit vysoce vytížené silniční infrastruktuře od IAD. Oproti současnému stavu dojde ke zpravidelnění a zjednodušení jízdního řádu, zlepšení dopravní obsluhy ve dnech pracovního klidu, což umožní větší časovou flexibilitu pro cestující. Rozšíření rozsahu dopravy o víkendech také podpoří turismus a rozvoj oblastí. Rozsah provozu v pracovních dnech zůstává zachován pouze s drobnými změnami a s minimálními finančními náklady na zavedení přeshraničních spojení. Navržená řešení nejsou podmíněna finančně nákladnými stavebními řešeními vyvolanými potřebou úpravy infrastruktury nebo výstavbou zcela nových zastávek.

Díky návaznostem autobusových spojů na vlaky v Uherském Brodě, Trenčíně a Novém Městě nad Váhom dojde ke zlepšení propojení také do sídel mimo řešenou oblast.

Pro hraniční přechody Strání – Moravské Lieskové a Starý Hrozenkov – Drietoma se jako výhodnější doporučuje varianta přímých linek. Tato varianta má největší potenciál indukce poptávky. Pro cestující se jedná o nejkomfortnější a nejjednodušší řešení s minimalizací počtu zbytečných přestupů v preferované mezinárodní trase. Zavedením přímých linek se také zkrátí cestovní doby a usnadní se cestování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Zavedení přeshraničního přímého spojení nebude mít žádný negativní vliv vnitrostátní relace. Přímé linky se oproti řešení s přestupem snáze stanou páteřním spojením v dané oblasti. Rizikem přímých linek je administrativní náročnost na straně objednavatelů dopravy a také dopravců. Výhodou varianty s přestupem by byla možnost rychlejšího zavedení koncepce do praxe, protože by odpadla část administrativní zátěže. Jednalo by se ale o neúplné řešení, které by nepřineslo zlepšení v tak významné míře.

Situace na hraničním přechodu Brumov-Bylnice – Horné Srnie je komplikovanější. Zlínským krajem je dlouhodobě podporovaná varianta obnovení železniční dopravy přes Vlárský Průsmyk. Železniční doprava by dávala smysl v případě přímého propojení větších center jako Trenčín – Vsetín nebo Trenčín – Uherské Hradiště pomocí spěšných vlaků. Řešením přímých spojení v těchto relacích se tato práce z důvodu komplikovanosti a velkého rozsahu nezabývala. Pro vytvoření přímých spojení v takovém rozsahu by bylo zapotřebí změnit provozní koncepci na tratích označených v knižním jízdním řádu v České republice čísla 280, 341 a na Slovensku 123 a také významným způsobem navýšit rozsah objednávaných vlakokilometrů. Řešení přímé linky v této práci vychází ze současného stavu s minimálními změnami a nízkými dodatečnými náklady. Vyznačuje se svou jednoduchostí, a proto je možné zavést tuto koncepci okamžitě. Rizikem je nízký potenciál indukce poptávky a špatné návaznosti na ostatní spoje v Bylnici. Mezi rizika se řadí také stav železniční infrastruktury v řešeném úseku s mnoha lokálními propady rychlosti.

Řešení pomocí spojení s přestupem v zastávce Horné Srnie st.hr. se v porovnání s vedením přímých vlaků pouze mezi Trenčianskou Teplou a Bylnici jeví jako lepší alternativa. Díky koordinovanému přestupu získají cestující možnost realizovat přeshraniční cestu a dále se autobusovými spoji bez dalších přestupů dostanou až do Trenčína nebo Valašských Klobouků. V případě cesty vlakem by do výše zmíněných měst museli cestující přestoupit v Trenčianské Teplé nebo v Bylnici. Pro realizaci tohoto řešení by bylo vhodné provést rekonstrukci pohraniční zastávky Horné Srnie, st.hr., avšak není to podmínkou a koncept může být zaveden i bez této investice.

Doporučuje se, aby jako primární bylo zavedeno autobusové spojení s přestupem a železniční linka tvořila jeho doplněk ve špičkách, což by vedlo k zajištění souhrnného intervalu 1 hodina.

## 8. Závěr a shrnutí

Cílem této práce bylo vytvoření provozního konceptu sloužícího jako podklad pro zavedení přeshraničního spojení v oblasti Bílých Karpat mezi Zlínským a Trenčianským krajem. Provozní koncepty byly zpracovány jako výhledové a obsahují pouze přibližnou znalost časových poloh, intervalů a návazností. Návrhy neobsahují oběhy vozidel a další podrobnosti, které bývají řešeny v dalších fázích přípravy. Zavedení navrhovaných řešení do praxe bude možné pouze díky iniciativám obcí a krajů na obou stranách státní hranice.

Práce poukazuje na možnost poměrně nekomplikovaného zavedení přeshraničních autobusových a vlakových linek v oblasti. Současný stav přeshraniční dopravy je dlouhodobě nevyhovující a neumožňuje realizaci téměř žádných mezinárodních cest pomocí veřejné dopravy. V současném stavu slouží veřejná hromadná doprava jako marginální mód dopravy pro mezinárodní cesty v oblasti.

Navržená řešení mohou významným způsobem vést ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy a pomáhají naplňovat cíle Evropské unie. Mezi tyto cíle se řadí dosažení udržitelného rozvoje a udržitelné mobility. Fungující systém veřejné dopravy podstatně přispívá ke vnitřní konvergenci v EU, která je nutná ke správnému fungování vnitřního trhu Evropské unie.

Vytvořené provozní koncepce podporují mobilitu obyvatel žijící v regionu, odstraňují překážky mezi národy a vytváří jednotný evropský dopravní prostor, který není ovlivněn státní hranicí. Zásadním způsobem přispívají k dosažení volného pohybu osob mezi členskými státy, což je jeden z prioritních cílů EU. Konkurenceschopný systém veřejné dopravy je klíčový pro podporu hospodářského růstu, pomáhá vytvářet nové pracovní příležitosti a zvyšuje životní úroveň občanů, protože jim mimo jiné umožňuje využívat svobodu cestování. Veřejná doprava má pozitivní vliv na redukci emisí uhlíku a dalších skleníkových plynů tvořené IAD, čímž je podporován boj proti změně klimatu.

V úvodu práce je provedena analýza území zahrnující části okresů Zlín, Uherské Hradiště, Trenčín a Nové Mesto nad Váhom. Tato kapitola se zabývá vymezením řešeného území, popisem demografie a významných sídel, školstvím, zdravotnictvím a hospodářstvím spolu s popisem důležitých zaměstnavatelů v regionu. V rámci úvodu je zmíněn také turistický ruch a význačné turistické cíle. Všechny výše zmíněné oblasti života tvoří možné zdroje a cíle poptávky po přepravě.

Ve druhé kapitole je rozebrán stávající stav dopravy v oblasti. Je zde popsána silniční i železniční infrastruktura. Dále je řešen stávající stav přeshraniční veřejné dopravy přes hraniční přechody Strání – Moravské Lieskové, Starý Hrozenkov – Drietoma a Brumov-Bylnice

– Horné Srnie. To odhalilo nevyhovující stav dopravního spojení mezi Českou a Slovenskou republikou. Dále je popsán provoz na všech autobusových i vlakových linkách obsluhující příhraničí z české i slovenské strany státní hranice. Analýza zahrnuje popis provozu na jednotlivých linkách, popis zastávek, četnost provozu a návaznosti na ostatní módy dopravy.

Třetí kapitola se věnuje srovnání přeshraniční obsluhy okolních příhraničních regionů. Je analyzována nabídka veřejné dopravy přes 17 hraničních přechodů mezi Moravskoslezským, Zlínským a Jihomoravským krajem v České republice a Žilinským, Trenčianským a Trnavským krajem na Slovensku. Z tohoto srovnání vyplývá, že v současnosti existují pouze 2 mezinárodní autobusové linky, které doplňují dálkovou železniční dopravu realizovanou na třech hraničních přechodech. Na jednom dalším hraničním přechodu jsou provozovány regionální vlakové spoje. Po rozdělení Československa prošla řada spojení redukcí, některé byly bez náhrady zrušeny a u části byly zavedeny přestupy. V některých případech k propojení schází pouze jednotky kilometrů.

Další dvě kapitoly tvoří návrhovou část. V těchto kapitolách je prezentována nová provozní koncepce přeshraničních linek spojující Českou republiku a Slovensko, a to ve dvou variantních řešeních. V kapitole čtyři je propojení řešeno přímými linkami 000 001 (Uherský Brod – Nové Mesto nad Váhom), 000 002 (Uherský Brod - Trenčín) a S50 (Bylnice – Trenčianská Teplá). Pátá kapitola popisuje úpravu stávajících linek v okolí státní hranice. Díky těmto úpravám vznikne pohodlný garantovaný přestup mezi spoji jednotlivých linek v blízkosti hranice.

Poslední kapitola se věnuje závěrečnému zhodnocení variant. Jsou zde vyzdvihnuty pozitiva a negativa jednotlivých návrhů a interpretovány závěry a doporučení.

Věřím, že navrhovaná řešení mají potenciál přispět k praktickému zlepšení dlouhodobě nevyhovujícího stavu přeshraniční dopravy mezi Českou republikou a Slovenskem. Navrhované koncepty s sebou nenesou potřebu žádných velkých investic, avšak jejich přínosy pro cestující jsou nepochybně zásadní a byl bych rád, kdyby se podařilo tyto změny zavést do praxe.





## 9. Zdroje

- [1] *Počet obyvatel v obcích - k 1. 1. 2022* [online]. [cit. 2022-12-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112022>
- [2] *Moja obec v štatistikách - k 31.12.2021* [online]. [cit. 2022-12-15]. Dostupné z: <https://mojaobec.statistics.sk/html/sk.html>
- [3] *Tlačové zprávy, Trenčianská univerzita* [online]. [cit. 2022-12-28]. Dostupné z: <https://tnuni.sk/verejnost/tlacove-spravy/trencianska-univerzita-slavnostne-zahajila-akademicky-rok-20222023/10dc9ed69e26b704a57230d65aadbab2/>
- [4] *O nás, Fakultná nemocnica Trenčín* [online]. [cit. 2022-12-28]. Dostupné z: <https://www.fntn.sk/index.php/sk/o-nemocnici/o-nas>
- [5] *Lékařská pohotovostní služba, Zlínský kraj* [online]. [cit. 2022-12-28]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/lekarska-pohotovostni-sluzba-cl-1170.html>
- [6] *Ambulantná pohotovostná služba, Trenčianský samosprávny kraj* [online]. [cit. 2022-12-28]. Dostupné z: [https://www.tsk.sk/zdravotnictvo/ambulantna-pohotovostna-sluzba.html?page\\_id=529048](https://www.tsk.sk/zdravotnictvo/ambulantna-pohotovostna-sluzba.html?page_id=529048)
- [7] *Celostátní sčítání dopravy 2020* [online]. [cit. 2023-01-25]. Dostupné z: [https://scitani.rsd.cz/CSD\\_2020/pages/informations/default.aspx](https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/informations/default.aspx)
- [8] *Slovenská správa ciest, Celoštatné sčítanie dopravy v roku 2015* [online]. [cit. 2023-01-25]. Dostupné z: <https://www.ssc.sk/sk/cinnosti/rozvoj-cestnej-siete/dopravne-inzinerstvo/celostatne-scitanie-dopravy-v-roku-2015.ssc>
- [9] *Portál provozování dráhy, popis sítě* [online]. [cit. 2023-01-28]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/portal/viewarticle.aspx?oid=594598>
- [10] *Operační program doprava, projekty OPD Zlínský kraj* [online]. [cit. 2023-01-28]. Dostupné z: <http://opd1.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/ProjectList.aspx>
- [11] *Železnice Slovenskej republiky, Tabulky traťových poměrů* [online]. [cit. 2023-01-28]. Dostupné z: <https://www.zsr.sk/showdoc.do?docid=225&forceBrowserDetector=pc>
- [12] *Vagonweb, Řazení vlaků 2023* [online]. [cit. 2023-01-28]. Dostupné z: <https://www.vagonweb.cz/razeni/index.php?rok=2023>
- [13] *Z Dopravy, Železnice* [online]. [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/preshranicni-osobni-vlaky-na-valassku-skonci-zlinsky-kraj-se-nedohodl-se-zssk-34952/>
- [14] *Zlínský kraj, Plán dopravní obslužnosti území* [online]. [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-80.html>
- [15] *Stránky přátel železnic, Tratě* [online]. [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: [https://spz.logout.cz/trate/ruseni\\_jm.html](https://spz.logout.cz/trate/ruseni_jm.html)

- [16] *Město Hodonín, Město* [online]. [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: <https://www.hodonin.eu/cestujici-do-holice-a-zpet-budou-moci-vyuzit-vlakovych-spoju-jizdni-rad-je-jiz-znam/d-1102008>
- [17] *Přeshraniční dopravní vazby na příkladu česko-slovenského pohraničí* [online]. Brno, 2018 [cit. 2023-04-14]. Dostupné z: [https://spz.logout.cz/trate/ruseni\\_jm.html](https://spz.logout.cz/trate/ruseni_jm.html)  
Diplomová práce. Masarykova univerzita.
- [18] *Jízdní řady* [online]. [cit. 2023-06-20]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>
- [19] JAREŠ, Martin. *Integrovaná doprava v praxi: jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád, jedna síť*. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2016. ISBN 978-80-01-05896-1.
- [20] *Mapy.cz* [online]. [cit. 2023-06-20]. Dostupné z: <https://mapy.cz>
- [21] *Jízdenky pohraničí 2022-2023: IDZK*. Zlín, 2023.

## **10. Seznam příloh**

Příloha 1 Jízdní řády přímých spojení a spojení s přestupem

## 11. Seznam obrázků

Obrázek 1 Mapa řešeného území; převzato z [20] a upraveno .....	11
Obrázek 2 Panorama Trenčína při pohledu z Trenčianského hradu na severovýchod.....	14
Obrázek 3 Centrum Nového Mesta nad Váhom.....	15
Obrázek 4 Průmyslový areál Slovákých strojíren na okraji Uherského Brodu.....	21
Obrázek 5 Chráněná krajinná oblast Bílé Karpaty .....	22
Obrázek 6 Oslavy 110 let trati Trenčianská Teplá - Trenčianské Teplice (rok 2019).....	24
Obrázek 7 Rozložení aktivit v území; převzato z [20] a upraveno .....	25
Obrázek 8 Silnice I/50 procházející Uherským Brodem .....	28
Obrázek 9 Pohraniční přechodová stanice Vlárský Průsmyk.....	30
Obrázek 10 Výpravní budova ŽST Uherský Brod .....	31
Obrázek 11 ŽST Nové Mesto nad Váhom, pohled z druhého nástupiště.....	34
Obrázek 12 ŽST Trenčín, pohled z prvního nástupiště .....	34
Obrázek 13 Hraniční přechod Strání / Moravské Lieskové.....	36
Obrázek 14 Schéma současného stavu regionální dopravy mezi Stráním a Moravským Lieskovým; převzato z [20] a upraveno.....	36
Obrázek 15 Spoj linky 000 059 dopravce BOBOSPED v Trenčíně.....	37
Obrázek 16 Schéma současného stavu obsluhy oblasti kolem Starého Hrozenkova;.....	38
Obrázek 17 Pohled od zastávky Brumov-Bylnice, Sidonie, Vlára, žel. st. směrem na Slovensko.....	39
Obrázek 18 Schéma rozmístění zastávek v okolí hraničního přechodu Brumov-Bylnice / Horné Srnie, převzato z [20] a upraveno .....	39
Obrázek 19 Schéma autobusových linek jedoucích v řešené oblasti do blízkosti státní hranice;.....	42
Obrázek 20 Graf rozdělení kategorií cestujících podle evidovaných jízdních dokladů; zdroj [21] .....	43
Obrázek 21 Graf typů evidovaných jízdních dokladů; zdroj [21] .....	43
Obrázek 22 Autobus linky 304 410 po příjezdu na konečnou zastávku Moravské Lieskové, Šance.....	47
Obrázek 23 Křižování vlaků 4307, 4310 a 886 v ŽST Uherský Brod .....	50
Obrázek 24 Dopravní terminál Uherský Brod.....	53
Obrázek 25 Autobusová stanice Trenčín, stanoviště regionálních spojů .....	54
Obrázek 26 Přestupní uzel Nové Mesto nad Váhom, železničná stanica .....	54

Obrázek 27 Schéma rozmístění hraničních přechodů; převzato z [20] a upraveno .....	56
Obrázek 28 Mezinárodní osobní vlak 3265 Horní Lideč – Púchov, rok 2016.....	57
Obrázek 29 Mezinárodní osobní vlak 2909 Mosty u Jablunkova - Čadca, rok 2016.....	60
Obrázek 30 Schéma řešení přímých linek; převzato z [20] a upraveno .....	67
Obrázek 31 Schéma linky 000 001 se znázorněním přestupních uzlů .....	69
Obrázek 32 Schéma linek 000 002, 397 a 309 420 se znázorněním přestupních uzlů .....	73
Obrázek 33 Schéma linky S50 se znázorněním přestupních uzlů .....	81
Obrázek 34 Schéma řešení linek s přestupem; převzato z [20] a upraveno .....	85
Obrázek 35 Schéma linek 322 s 304 410 se znázorněním přestupních uzlů .....	86
Obrázek 36 Schéma linek 335 a 309 420 se znázorněním přestupních uzlů.....	88
Obrázek 37 Schéma linek 504 a 309 406 se znázorněním přestupních uzlů.....	91

## 12. Seznam tabulek

Tabulka 1 Významní zaměstnavatelé v průmyslu .....	20
Tabulka 2 Pozemní komunikace v řešené oblasti .....	27
Tabulka 3 Železniční tratě v řešené oblasti .....	29
Tabulka 4 Autobusové linky jedoucí v řešené oblasti do blízkosti státní hranice. V závorce jsou uvedeny počty spojů v opačném směru, jsou-li odlišné. ....	42
Tabulka 5 Využití linek IDZK podle počtu cestujících a uražené vzdálenosti; zdroj [21].....	43
Tabulka 6 Rozbor denního zatížení linky 322 (směr Strání), průměr pracovních dnů; .....	44
Tabulka 7 Rozbor denního zatížení linky 322 (směr Uherský Brod), průměr pracovních dnů; zdroj [21].....	44
Tabulka 8 Rozbor denního zatížení linky 335 (směr Starý Hrozenkov), průměr pracovních dnů; zdroj [21].....	45
Tabulka 9 Rozbor denního zatížení linky 335 (směr Uherský Brod), průměr pracovních dnů; zdroj [21].....	45
Tabulka 10 Rozbor denního zatížení linky 504 (směr Sidonie), průměr pracovních dnů; zdroj [21] .....	46
Tabulka 11 Tabulka 10 Rozbor denního zatížení linky 504 (směr Valašské Klobouky), průměr pracovních dnů; zdroj [21] .....	47
Tabulka 12 Vlakové linky zajišťující obslužnost v oblasti .....	49
Tabulka 13 Hraničních přechody mezi Českem a Slovenskem mimo řešenou oblast .....	55
Tabulka 14 Srovnání rozsahu provozu linky 000 001 (v kilometrech).....	70
Tabulka 15 Navrhovaný počet spojů linky 000 001 v jednotlivých úsecích.....	70
Tabulka 16 Návaznosti linky 000 001 na vlaky v Novém Městě nad Váhom.....	71
Tabulka 17 Návaznosti z vlaků na linku 000 001 v Novém Městě nad Váhom .....	71
Tabulka 18 Návaznosti linky 000 001 na vlaky v Uherském Brodě .....	72
Tabulka 19 Návaznosti z vlaků na linku 000 001 v Uherském Brodě .....	72
Tabulka 20 Návaznosti ranních a večerních autobusových spojů linky 000 001 jedoucí mimo takt na vlaky a opačně v Uherském Brodě .....	72
Tabulka 21 Srovnání rozsahu provozu linek 000 002, 397 a 309 420 (v kilometrech).....	74
Tabulka 22 Navrhovaný počet spojů linek 000 002, 397 a 309 420 v jednotlivých úsecích... ..	75
Tabulka 23 Návaznosti linky 000 002 na vlaky v Trenčíně .....	78
Tabulka 24 Návaznosti z vlaků na linku 000 002 v Trenčíně.....	78
Tabulka 25 Návaznosti linky 309 420 na vlaky v Trenčíně .....	78
Tabulka 26 Návaznosti z vlaků na linku 309 420 v Trenčíně.....	79



Tabulka 27 Návaznosti linky 000 002 na vlaky v Uherském Brodě.....	79
Tabulka 28 Návaznosti z vlaků na linku 000 002 v Uherském Brodě .....	79
Tabulka 29 Návaznosti ranních a večerních autobusových spojů linky 000 002 jedoucí mimo takt na vlaky a opačně v Uherském Brodě.....	79
Tabulka 30 Návaznosti vlaku xx03 na jiné spoje.....	82
Tabulka 31 Návaznosti vlaku xx06 na jiné spoje.....	82
Tabulka 32 Návaznosti vlaku xx13 na jiné spoje.....	82
Tabulka 33 Návaznosti vlaku xx16 na jiné spoje.....	83
Tabulka 34 Návaznosti vlaku xx17 na jiné spoje.....	83
Tabulka 35 Návaznosti vlaku xx20 na jiné spoje.....	83
Tabulka 36 Návaznosti vlaku xx21 na jiné spoje.....	84
Tabulka 37 Návaznosti vlaku xx24 na jiné spoje.....	84
Tabulka 38 Srovnání rozsahu provozu linek 335 a 309 420 (v kilometrech) .....	89
Tabulka 39 Navrhovaný počet spojů linek 335 a 309 420 v jednotlivých úsecích .....	89
Tabulka 40 Srovnání rozsahu provozu linek 504 a 309 406 (v kilometrech) .....	92
Tabulka 41 Navrhovaný počet spojů linek 504 a 309 406 v jednotlivých úsecích .....	92
Tabulka 42 Návaznosti linky 309 406 na vlaky v Trenčíně.....	93
Tabulka 43 Návaznosti z vlaků na linku 309 406 v Trenčíně .....	93