

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti využití železniční dopravy v dopravní obslužnosti
širší oblasti Moravskotřebovska ve směru Brno

Bc. Josef Valach

Diplomová práce

2019

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Josef Valach**
Osobní číslo: **D17414**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy**
Název tématu: **Možnosti využití železniční dopravy v dopravní obslužnosti
širší oblasti Moravskotřebovska ve směru Brno**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

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

Úvod

- 1 Analýza řešeného území, jeho předpokládaného rozvoje a přepravních vztahů
 - 2 Možnosti vývoje dopravní infrastruktury
 - 3 Posouzení dopravy řešeného území s využitím dopravního modelování
 - 4 Navrhované úpravy v dopravní obslužnosti a jejich vyhodnocení modelem
- Závěr

Rozsah grafických prací: 4 - 5
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50
Forma zpracování diplomové práce: tištěná
Seznam odborné literatury:

BULÍČEK, Josef. Modelování technologických procesů v dopravě. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2011. ISBN 978-80-7395-442-0.

DRDLA, Pavel. Osobní doprava: studijní opora. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2013. ISBN 978-80-7395-593-9.

GAŠPARÍK, Jozef a Jiří KOLÁŘ. Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí. Praha: Grada Publishing, 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Josef Bulíček, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: **4. února 2019**
Termín odevzdání diplomové práce: **17. května 2019**


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

L.S.


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

V Pardubicích dne 4. února 2019

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012 Pravidla pro zveřejňování závěrečných prací a jejich základní jednotnou formální úpravu, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 16. května 2019

Josef Valach

Poděkování

Děkuji doc. Ing. Josefu Bulíčkovi, Ph.D. za odborné a lidské vedení při tvorbě diplomové práce a čas věnovaný mi při konzultacích.

Za konzultace a poskytnutí materiálů děkuji zaměstnancům Správy tratí Pardubice, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a ostatním odborníkům z praxe.

Děkuji mé rodině a přátelům za podporu při studiu a vytváření diplomové práce.

ANOTACE

V práci je provedena analýza současného stavu veřejné dopravy na zvoleném území. Pro posouzení nabídky veřejné dopravy a individuální automobilové dopravy jako konkurenčního módu je vytvořen dopravní model v programu OmniTRANS. Pomocí modelu jsou vyhodnoceny předložené variantní možnosti využití regionálních tratí č. 017 a 262 pro spojení ve směru Brno, které je zde důležitým cílem dojížděky. Vytvořený model představuje možný způsob posouzení významu železničních tratí. V části práce jsou rozebrány aspekty modernizace zvolených tratí.

KLÍČOVÁ SLOVA

Boskovice, doba přemístění, dopravní obslužnost, Moravská Třebová, Velké Opatovice, veřejná hromadná doprava, železniční doprava

TITLE

The possibilities of railway transport in region of Moravská Třebová and surroundings with regard to direction of Brno

ANNOTATION

The thesis analyzes the current state of public transport in the selected area. In order to assess the offer of public transport and individual car traffic as a competitive mode, a transport model in OmniTRANS is created. Using the model, the presented options for using regional lines No. 017 and 262 are evaluated for connection in the direction of Brno, which is an important destination of commuting. The created model is a possible way of assessing the importance of railway lines. In the part of the thesis are analyzed aspects of the selected lines modernization.

KEYWORDS

Boskovice, journey time, transport services, Moravská Třebová, Velké Opatovice, public transport, rail transport

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK	11
SEZNAM ZKRATEK	12
ÚVOD.....	13
1 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST ŠIRŠÍ OBLASTI MORAVSKOTŘEBOVSKA	15
1.1 Širší oblast Moravskotřebovska a její předpokládaný rozvoj	15
1.2 Dojížd'ka a vyjížd'ka	21
1.3 Dopravní infrastruktura.....	25
1.3.1 Silniční infrastruktura.....	25
1.3.2 Železniční infrastruktura	26
1.4 Dopravní projekty s vazbou na řešené území.....	33
1.4.1 Boskovická spojka	35
1.4.2 Pozemní komunikace D43.....	37
1.4.3 Ostatní dopravní projekty	37
1.5 Rozsah a způsob zajištění dopravní obslužnosti	38
1.5.1 Veřejná linková doprava.....	39
1.5.2 Železniční doprava	41
1.5.3 Plány dopravní obslužnosti.....	47
1.5.4 Koncept osobní železniční dopravy po realizaci „Boskovické spojky“	49
1.5.5 Tarifní oblast.....	51
1.5.6 Přístupnost zastávek železniční dopravy	52
2 POZICE REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	54
3 POSOUZENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI DOPRAVNÍM MODELEM.....	55
3.1 Stav „před Boskovickou spojkou“ v pracovní den.....	60
3.1.1 Současný stav.....	60
3.1.2 Zrušení železniční dopravy.....	64
3.1.3 Varianty úprav dopravní obslužnosti	64
3.2 Stav „před Boskovickou spojkou“ v neděli	68
3.2.1 Současný stav.....	68
3.2.2 Zrušení železniční dopravy.....	73

3.3	Stav „po Boskovické spoje“ v pracovní den	75
3.3.1	Referenční varianta	75
3.3.2	Zrušení železniční dopravy	76
3.3.3	Maximální varianta	76
3.4	Stav „po Boskovické spoje“ v neděli	77
3.4.1	Referenční varianta	77
3.4.2	Zrušení železniční dopravy	78
3.4.3	Maximální varianta	79
3.4.4	Dílčí závěry z posouzení dopravní obslužnosti dopravním modelem	80
4	NAVRHOVANÉ ÚPRAVY BEZ VAZBY NA KONCEPT PROVOZU	82
4.1	Možnosti zvýšení traťové rychlosti	82
4.1.1	Úsek Moravská Třebová – Chornice	82
4.1.2	Úsek Chornice – Skalice nad Svitavou	83
4.2	Zabezpečení přejezdů	83
4.2.1	Úsek Moravská Třebová – Chornice	84
4.2.2	Úsek Chornice – Skalice nad Svitavou	86
	ZÁVĚR	88
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	89
	SEZNAM PŘÍLOH	98

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1	Obce širší oblasti Moravskotřebovska.....	16
Obr. 2	Atomium přepravních vztahů ŠOMT (bez zahrnutí Brna)	23
Obr. 3	Silniční síť na území širší oblasti Moravskotřebovska.....	25
Obr. 4	Železniční tratě č. 017 a 262 v širším území.....	26
Obr. 5	Zabezpečení přejezdů tratě 314E v úseku Moravská Třebová – Chornice.....	31
Obr. 6	Zabezpečení přejezdů tratě 314C Chornice – Skalice nad Svitavou.....	31
Obr. 7	„Boskovická spojka“	35
Obr. 8	Dopravna D3 Moravská Třebová	38
Obr. 9	Schéma autobusových linek na území Pardubického kraje	39
Obr. 10	Schéma autobusových a železničních linek zahrnutých do IDS JMK	40
Obr. 11	Výřez nákresného jízdního řádu Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice.....	44
Obr. 12	Schéma časových poloh vlaků a časových dostupností.....	47
Obr. 13	Grafikon vlakové dopravy a obsazenost kolejí ve stanici Boskovice v krátkodobém horizontu	50
Obr. 14	Grafikon vlakové dopravy a obsazenost kolejí ve stanici Boskovice ve střednědobém a dlouhodobém horizontu	51
Obr. 15	Graf dopravní sítě v modelu.....	56
Obr. 16	Nastavení přestupních dob v programu OmniTRANS	57
Obr. 17	Rozsah modelu u základní varianty	59
Obr. 18	Diagram základního přístupu k řešení	59
Obr. 19	Diagram přístupu k řešení – stav „před Boskovickou spojkou“ v pracovní den	60
Obr. 20	Kartogram zatížení cest do Boskovic „před Bosk. spojkou“, pracovní den, současný stav	63
Obr. 21	Poloha nové železniční zastávky – varianta 1	66
Obr. 22	Zastávka Šebetov, u pily v přesunutém poloze	66
Obr. 23	Poloha nové železniční zastávky – varianta 2.....	67
Obr. 24	Diagram přístupu k řešení – stav „před Boskovickou spojkou“ v neděli	68
Obr. 25	Kartogram zatížení cest do Boskovic, „před Bosk. spojkou“, neděle, současný stav – část A.....	70
Obr. 26	Kartogram zatížení cest do Boskovic, „před Bosk. spojkou“, neděle, současný stav – část B	71
Obr. 27	Kartogram zatížení cest do Brna, „před Bosk. spojkou“, neděle, současný stav	72

Obr. 28 Diagram přístupu k řešení – stav „po Boskovické spojce“ v pracovní den.....	75
Obr. 29 Diagram přístupu k řešení – stav „po Boskovické spojce“ v neděli.....	77
Obr. 30 Obecné možnosti řešení „opatrných jízd“	83

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Charakteristika obcí.....	17
Tab. 2 Údaje o počtech podniků dle sídla a počtu zaměstnanců	19
Tab. 3 Dojíždka a vyjíždka obcí širší oblasti Moravskotřebovska	22
Tab. 4 Převážné vztahy s obcemi ležícími na trati 260	24
Tab. 5 Dopravní zastávky na trati 314E v úseku Moravská Třebová – Chornice.....	27
Tab. 6 Trvalá omezení rychlosti na trati 314E v úseku Moravská Třebová – Chornice.....	28
Tab. 7 Dopravní zastávky na trati 314C Chornice – Skalice nad Svitavou	29
Tab. 8 Trvalá omezení rychlosti na trati 314C Chornice – Skalice nad Svitavou	30
Tab. 9 Veřejně prospěšné stavby na území ŠOMT	34
Tab. 10 Osobní vlaky v úseku Moravská Třebová – Chornice (–Dzbel) a Chornice – Velké Opatovice.....	42
Tab. 11 Osobní vlaky v úseku Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice	45
Tab. 12 Osobní vlaky v úseku Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou	46
Tab. 13 Cestovní doby vlaků po zprovoznění „Boskovické spojky“	50
Tab. 14 Posouzení pěší přístupnosti a existence parkovacích ploch u zastávek železniční dopravy	53
Tab. 15 Porovnání doby přemístění při různých možnostech přepravy v pracovní den.....	62
Tab. 16 Relace s delší dobou přemístění z důvodu zrušení osobních vlaků v úseku Velké Opatovice – Boskovice v pracovní den.....	64
Tab. 17 Porovnání doby přemístění při různých možnostech přepravy v neděli.....	69
Tab. 18 Relace do Boskovic a Brna s delší dobou přemístění z důvodu zrušení vlaků v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice v neděli.....	73
Tab. 19 Relace z (do) Brna s kratší dobou přemístění v pracovní den při maximální variantě.....	77
Tab. 20 Relace do Boskovic a Brna s delší dobou přemístění z důvodu zrušení vlaků v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice – Boskovice v neděli	78
Tab. 21 Přejezdy v úseku Moravská Třebová – Chornice bez návrhu úprav	84
Tab. 22 Přejezdy v úseku Chornice – Skalice nad Svitavou bez návrhu úprav.....	86

SEZNAM ZKRATEK

DO – dopravní obslužnost

GPK – geometrické parametry koleje

IAD – individuální automobilová doprava

IDS – integrovaný dopravní systém

IDS JMK – Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

JŘ – jízdní řády

OJ – opatrná jízda

PDO – plán dopravní obslužnosti

PÚR – politika územního rozvoje

PZS – přejezdové zabezpečovací zařízení světelné

SZZ – staniční zabezpečovací zařízení

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

ŠOMT – širší oblast Moravskotřebovska

TOR – trvalé omezení rychlosti

TR – traťová rychlost

TTP – tabulky traťových poměrů

TÚ – traťový úsek

VHD – veřejná hromadná doprava

VLD – veřejná linková doprava

ZÚR – zásady územního rozvoje

ŽD – železniční doprava

ŽST – železniční stanice

ÚVOD

Budoucnost mnohých regionálních tratí a jejich postavení v dopravním systému České republiky nejsou zřejmé. Přístupy krajských objednatelů k regionální dopravě jsou různé. Objednatelé dopravní obslužnosti všech úrovní by však měli vynaložit značné a společné úsilí na tvorbu dlouhodobých koncepcí a jejich realizaci. Takový přístup umožňuje eliminovat nejistoty a rizika na straně cestujících, dopravců, manažerů infrastruktury a ostatních objednatelů veřejné dopravy. Jakékoliv nejistoty jsou překážkou případného rozvoje železniční dopravy, resp. celkové dopravní obslužnosti území. Ač se datuje 21. století s rozsáhlým technologickým a technickým rozvojem, určení role regionální železniční dopravy v dopravní obslužnosti zdá se být problémem, v historii překonaným, v současnosti znovu nastalým.

Snahy o řešení problematiky regionálních tratí ze stran subjektů podílejících se na zajištění dopravní obslužnosti se nejeví jako dostatečné. Na mnohých tratích je cestujícím nabízena přeprava, která se svými parametry mnoho neliší od 90. let minulého století. Železnice nemůže žít nadále ze svých úspěchů a postavení v minulosti. Na straně objednatelů veřejné dopravy by měla být snaha komplexně posoudit možnosti provozu u jednotlivých regionálních tratí a jejich možný význam v dlouhodobém časovém horizontu. Posouzení významu tratí se neomezuje na tratě s rizikem zastavení osobní dopravy a tratě určené ke zrušení. Uplatnění nachází také při snaze určit aktuální roli tratě či možnou budoucí roli (např. po provedení změn dopravní nabídky).

I zastavení provozu osobní dopravy a případné zrušení trati je jednou z alternativ, která by ale měla být přípustná až po prověření možných variant provozu. Konečné slovo vyslovují političtí představitelé. Jejich rozhodnutí závisí z velké míry na množství finančních zdrojů, které jsou ochotni vynaložit na zajištění dopravní obslužnosti. Ať už je ze strany politických představitelů zvolen jakýkoliv přístup, měl by být podložen odbornými argumenty. Realizace krátkodobých nekoncepčních rozhodnutí a opatření na straně nabídky dopravy (např. časté a výrazné změny jízdních řádů), která velmi často nejsou dostatečně komunikována s cestující veřejností, mohou vést k nezájmu cestujících o veřejnou dopravu.

Mnoho lidí má možnost volit si způsob přepravy. Pokud jsou lidé nespokojeni např. s rostoucí intenzitou silniční dopravy a souvisejícími dopady nebo možným omezením rozsahu dopravní obslužnosti, mohou vyjádřit svůj přístup používáním veřejné dopravy. A to i v případech, kdy veřejná doprava nenabízí srovnatelné či lepší možnosti než individuální automobilová doprava. Současně je nutné uvědomit si stěžejní roli tvůrců nabídky.

Jejich přístup by měl být založen na respektování poptávky a neprovádění necitlivých zásahů na straně nabídky, které mohou vést až k naprosté ignoraci veřejné dopravy veřejností.

Základním předpokladem zájmu o veřejnou dopravu ze strany cestujícího (např. při současné možnosti využít individuální automobilovou dopravu) je možnost spolehnout se na zajišťovanou dopravní obslužnost. A to jak z dlouhodobého hlediska – dopady na cestujícího vlivem koncepce provozu (časté a výrazné změny jízdních řádů), tak i samotného provozu (zajištění přípojů, dodržování jízdních řádů aj.). Je na místě podotknout, že zatímco oblast provozu podléhá velkému množství vnějších vlivů, oblast koncepce je přímo ovlivnitelná ze strany objednatele.

Tato práce se zabývá možnostmi využití regionálních tratí v dopravní obslužnosti širší oblasti Moravskotřebovska směrem na Brno. Řešeným územím prochází tratě č. 017 Česká Třebová – Dzbel, Chornice – Velké Opatovice a 262 Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice. Dopravní obslužností Moravskotřebovska se zabývá autor dlouhodobě, a to v rámci konzultací a ve své bakalářské práci (1) s názvem *Dopravní obslužnost na Moravskotřebovsku* obhájené v roce 2017.

Cílem práce je vytvořit dopravní model a následně jím posoudit dopady návrhů na využití regionálních tratí č. 017 a 262 v dopravní obslužnosti. Návrhy jsou předkládány pro současný stav a stav po realizaci budoucích projektů dopravní infrastruktury, které souvisí s řešeným územím. Jednotlivé návrhy jsou vypracovány vždy ve variantách zastavení dopravy a zachování stávajícího rozsahu dopravy, některé z nich také ve variantě posílení dopravy.

V práci je navržen způsob posouzení dopravní obslužnosti s využitím dopravního modelování. A to od tvorby dopravního modelu, stanovení posuzovaných variant až po samotné modelování variant a způsob vyhodnocení zjištěných výsledků. Dokumentace jednotlivých fází tvorby dopravního modelu může posloužit jako základní návod při vytváření modelů pro posouzení dopravní obslužnosti (a individuální automobilové dopravy ve vztahu k veřejné dopravě). Stanovená struktura řešení je v souladu se snahou o objektivní přístup při posouzení významu železničních tratí.

1 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST ŠIRŠÍ OBLASTI MORAVSKOTŘEBOVSKA

V kapitole jsou představeny závěrečné práce studentů Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, které se nějakým způsobem vztahují k tématu a předmětnému území. Následující podkapitoly jsou poté tematicky zaměřené na řešené území a jeho předpokládány rozvoj, dojížděku a vyjížděku, dopravní infrastrukturu a dopravní projekty na daném území, také aspekty dopravní obslužnosti a přístup k regionálním tratím v zahraničí s cílem poznat osvědčené postupy (tzv. Best Practice).

Problematikou dopravní obslužnosti (DO) Boskovicka (v této práci součást širší oblasti Moravskotřebovska) se ve svých závěrečných pracích různými způsoby zabývali:

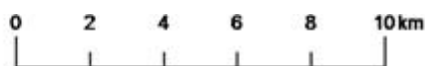
- Radek Čupr v bakalářské práci z roku 2008 s názvem *Návrh grafikonu trati č. 260 a 262 po zprovoznění "Boskovické spojky" (2)*,
- Břetislav Štulpa v bakalářské práci z roku 2009 s názvem *Posouzení dopravní obslužnosti v regionu Boskovicko (3)*,
- Vít Sedlák v bakalářské práci z roku 2011 s názvem *Alternativní nabídka autobusové dopravy na Boskovicku (4)*,
- Pavel Krupička v diplomové práci z roku 2014 s názvem *Posouzení možnosti zavedení přímého železničního spojení Brno – Boskovice (5)*.

Tato diplomová práce se liší od prací (2) (3) (4) (5) v různých hlediscích. Řešené území zahrnuje kromě Boskovicka také Moravskotřebovska (společně tvoří širší oblast Moravskotřebovska), konkrétně obce nacházející se mezi Moravskou Třebovou a Velkými Opatovicemi. S ohledem na dobu vzniku jde o nejnovější práci, která obsahuje údaje o stavu dopravních projektů stavebního charakteru souvisejících s řešeným územím. V této práci je také představen přístup k regionální železniční dopravě v zahraničí. Pro analýzu současného stavu i variant návrhu je využit vytvořený dopravní model. Návrhy jsou předkládány a posuzovány i pro oblast železniční infrastruktury a zabezpečení přejezdů.

1.1 Širší oblast Moravskotřebovska a její předpokládaný rozvoj

Širší oblast Moravskotřebovska (ŠOMT) zahrnuje pro účely této práce obce mezi Moravskou Třebovou a Boskovicemi, kterými je vedena železniční trať číslo 017 (úsek Moravská Třebová – Velké Opatovice) a na ni navazující trať 262 (Velké Opatovice – Boskovice – Skalice nad Svitavou).

Jde o obce Moravská Třebová, Linhartice, Radkov, Rozstání, Městečko Trnávka, Mezihorí (součást obce Městečko Trnávka), Chornice, Biskupice, Jevíčko a Jaroměřice. Tyto obce územně náleží k Pardubickému kraji. Další obce zahrnuté do ŠOMT, a to Velké Opatovice, Cetkovice, Světlá, Šebetov, Knínice, Vážany a Boskovice leží na území Jihomoravského kraje. Obce ŠOMT jsou graficky zvýrazněny modrými kruhy v obr. 1.



Obr. 1 Obce širší oblasti Moravskotřebovska

Zdroj: (6), úprava autorem

Analýza jednotlivých obcí se vztahuje na následující charakteristiky:

- hustota zalidnění [obyvatel/km²] k 1. 1. 2018, zdroj dat (7), samostatná příloha A;
- počet obyvatel k 31. prosinci 2017, zdroj dat (8);
- podíl na obyvatelstvu ŠOMT [%];
- rozdíl mezi počtem obyvatel k 31. prosinci roku 2017 a roku 1996, zdroj dat (8);
- podíl nezaměstnaných osob [%] k 30. září 2018, zdroj dat (9);
 - pro výpočet je nutné znát počet „dosažitelných uchazečů“ a počet obyvatel obce, zahrnují se uchazeči a obyvatelé ve věku 15 až 64 let;
 - „dosažitelný uchazeč“ je takový uchazeč, z jehož strany neexistuje překážka znemožňující případný nástup do práce (např. vězení, mateřská dovolená);
- počet MŠ, ZŠ, SŠ, VOŠ, ZUŠ, zdroj dat (10);
 - provoz více škol v rámci jednoho subjektu byl evidován jako samostatné školy;
- sídlo ordinace praktického lékaře v obci, zdroj dat (11);
- výstupem analýzy charakteristik obcí je tab. 1.

Tab. 1 Charakteristika obcí

obec		počet obyvatel	podíl na obyv. ŠOMT	rozdíl počtu obyvatel	podíl nezam. osob	počet škol					ordin. lékaře
						MŠ	ZŠ	SŠ	VOŠ	ZUŠ	
Moravská Třebová	Pardubický kraj	10 111	27,47	-1 577	3,84	3	4	3	1	1	ano
Linhartice		642	1,74	47	3,48	1	–	–	–	–	ne
Radkov		121	0,33	-27	3,75	–	–	–	–	–	ne
Rozstání		237	0,64	41	3,33	–	–	–	–	–	ne
M. Trnávka		1 401	3,81	-198	3,73	1	1	–	–	–	ano
Chornice		866	2,35	44	4,05	1	1	–	–	–	ne
Biskupice		449	1,22	-12	4,71	1	–	–	–	–	ne
Jevíčko		2 850	7,74	106	3,33	1	1	1	–	1	ano
Jaroměřice		1 181	3,21	-87	3,09	1	1	–	–	–	ne
Velké Opatovice	Jihomoravský kraj	3 722	10,11	-389	2,54	2	1	–	–	1	ano
Cetkovice		752	2,04	46	4,26	1	1	–	–	–	ne
Světlá		222	0,60	25	1,97	–	–	–	–	–	ne
Šebetov		862	2,34	-62	2,31	1	1	–	–	–	ano
Knínice		892	2,42	92	2,47	1	1	–	–	–	ne
Vážany		230	0,62	75	0,71	–	–	–	–	–	ne
Boskovice		11 635	31,62	122	3,28	2	2	5	1	1	ano
Skalice nad Svitavou	628	1,71	19	3,70	1	1	–	–	–	ne	
<i>celkem</i>		<i>36 801</i>		<i>- 1 735</i>							

Zdroj: autor na podkladech (8) (9) (10) (11)

Následující strana je vypracována na podkladech (8) (9) (10) a interpretuje data tab. 1.

Z ní vyplývá, že na území ŠOMT žije cca 36 800 osob. Obce s největším počtem obyvatel, Moravská Třebová a Boskovice, jsou krajními (hraničními) obcemi ŠOMT. V těchto dvou obcích se koncentruje cca 59 % veškerého obyvatelstva. Mezi Moravskou Třebovou a Boskovicemi se nenacházejí žádné obce se srovnatelným počtem obyvatel, což může zapříčínovat např. prostorové přepravní nerovnoměrnosti.

Celkový rozdíl počtu obyvatel má zápornou bilanci. Pro přesnější představu by bylo nutné zabývat se vývojem obyvatelstva v čase, obecně lze však říci, že dochází k vyliďňování ŠOMT. Největší pokles počtu obyvatel připadá na Moravskou Třebovou, roční úbytek činí dle (12) přibližně 100 osob. Stejný zdroj uvádí předpokládané snížení počtu obyvatel správního obvodu obce s rozšířenou působností Moravská Třebová o 1 500 osob v horizontu 12 let.

Z celkového počtu 7 obcí se záporným rozdílem počtu obyvatel jich 5 leží na území Pardubického kraje. Přírůstky počtu obyvatel u obcí s kladnou bilancí dosahují, vyjma obce Světlá, min. třetiny z hodnoty přírůstku obce Boskovice, tedy obce ŠOMT s nejvyšší hodnotou přírůstku. Nutno dodat, že zmíněné obce dosahují daných přírůstků i při významně nižším počtu obyvatel. Z obcí s 1 000 a více obyvateli mají kladnou bilanci pouze obce Jevíčko a Boskovice.

Z hodnot podílů nezaměstnaných osob je patrné, že obce ležící na území Pardubického kraje dosahují vyšších hodnot než obce na území Jihomoravského kraje. Města Moravská Třebová a Boskovice, ve kterých je soustředěna průmyslová výroba, mají 3. nejvyšší podíl nezaměstnaných osob při srovnání s ostatními obcemi ŠOMT na území stejného kraje. Podíl nezaměstnaných obce Vážany je v kontextu ostatních obcí překvapivě nízký.

Ve většině obcí se vyskytuje MŠ. Základní vzdělání není dostupné v obcích bez MŠ, také v Linharticích a Biskupicích. Střední školy se nacházejí v Moravské Třebové, Jevíčku a Boskovicích. Dříve existovala SŠ i ve Velkých Opatovicích, která zde byla zrušena.

Na gymnáziu v Jevíčku lze studovat 4leté studium, v Moravské Třebové 8leté studium. Od nového školního roku je plánováno otevřít na Gymnáziu v Moravské Třebové jedinečný obor Letecké technické lyceum, pro jehož výuku lze využívat letiště ve Starém Městě. V Moravské Třebové má vzniknout centrum odborné přípravy řemesel jako součást integrované střední školy (13). Zajímavostí je existence Vojenské střední školy a Vyšší odborné školy Ministerstva obrany v Moravské Třebové. Žáci této školy hojně využívají železniční dopravu (ŽD), o čemž svědčí posílený páteční spoj v 13:18 z Moravské Třebové do České Třebové a nedělní spoj v 18:10 v opačném směru. Autor nemá aktuální informace o počtu cestujících v nedělním spoji, dle zkušeností z minulosti spoj nenabízí dostatečnou kapacitu.

Mimo ordinací lékařů sídlí v ŠOMT tři nemocniční zařízení, a to v Moravské Třebové, Boskovicích a Odborný léčebný ústav v Jevíčku, který je díky jedné z jeho léčebných specializací jedinečným zařízením v České republice.

Další zjišťovanou charakteristikou nad rámec údajů uvedených v tab. 1 jsou ekonomické subjekty s 50 a více zaměstnanci se sídlem v obci k datu 31. října 2018. Podmínka sídla v obci vede k nezahrnutí některých subjektů, které jsou významnými zaměstnavateli, ale v obci nesídlí. Takovými subjekty jsou RABBIT Trhový Štěpánov a.s. s jednou ze svých provozoven v Jevíčku a ALEMA Lanškroun s.r.o. s provozovnou v Moravské Třebové. Z toho důvodu jsou přijaty výjimky uvedené níže v odstavci aplikované s ohledem na znalost prostředí. Pro hledání subjektů je využit web (14), ověření sídla a zjištění počtu zaměstnanců je provedeno na webu (15). Počet zaměstnanců Vojenské střední školy a Vyšší odborné školy Ministerstva obrany v Moravské Třebové je vypočten dle údajů na webu (16), pro podnik REHAU Automotive, s.r.o. je údaj zjištěn ve zdrojích (17) (18). Odlišně od podmínky usazení jsou zahrnuty dva podniky, které nemají v obci sídlo, ale jedinou provozovnu. Dále je ve 2 případech zahrnut podnik REHAU Automotive, s.r.o., který nemá v obcích sídlo, ale své (jediné) provozovny. Jde o jednoho z největších zaměstnavatelů ŠOMT.

Počty podniků s příslušným počtem zaměstnanců v jednotlivých obcích uvádí tab. 2. Příloha B pak obsahuje výčet podniků sídlících v jednotlivých obcích.

Tab. 2 Údaje o počtech podniků dle sídla a počtu zaměstnanců

sídlo podniku	počet zaměstnanců				
	50–99	100–199	200–249	250–499	500–999
Moravská Třebová	8	8	0	1	0
Linhartice	0	1	0	0	1
Jevíčko	4	1	1	0	0
Velké Opatovice	3	0	0	0	1
Cetkovice	1	0	0	0	0
Šebetov	0	1	0	0	0
Knínice	1	0	0	0	0
Boskovice	5	8	1	2	4
Skalice nad Svitavou	1	0	0	1	0

Zdroj: autor na podkladech (14) (15) (16) (17) (18)

Údaje v tab. 2 poukazují na to, že většina subjektů sídlí v největších obcích z pohledu počtu obyvatel (tab. 1). Existence „větších“ podniků v Linharticích a Skalici nad Svitavou (obě obce pod 900 obyvatel) je možná díky málo vzdáleným obcím s vyšším počtem obyvatel. V případě Linhartic jde o Moravskou Třebovou, v případě Skalice nad Svitavou jde o Boskovice.

Následující odstavec je vypracován na podkladech (12) (15) (17) (18) (19) (20).

Trh práce na území ŠOMT se od roku 1996 do současnosti vyvíjel různě, za nejvýraznější změny (resp. i popis aktuální situace) lze označit:

- výrazný úpadek dominantního textilního průmyslu v Moravské Třebové, v roce 1996 pracovalo v odvětví cca 1 200 osob, k 31. 10. 2018 pouze 100 až 199 osob;
- ukončení výroby bezpečnostních komponent pro automobilový průmysl v Jevíčku, který zaměstnával na konci 90. let přes 600 zaměstnanců;
- snižování počtu zaměstnanců v zemědělství;
- zastavení provozu mlékárny v Městečku Trnávce a v Moravské Třebové, nyní provoz obnoven v redukované míře v Městečku Trnávce;
- vznik a rozvoj průmyslové zóny v Moravské Třebové;
- nabídku přibližně 300 pracovních míst vzniklých v souvislosti s rozvojem podniků průmyslové zóny v Moravské Třebové do poloviny roku 2020;
- expanzi podniku REHAU Automotive, s.r.o., který plánuje zaměstnávat ve dvou závodech dohromady až 1 125 zaměstnanců, což je oproti počtu zaměstnanců v jednom závodě v roce 1996 téměř 11krát více;
- myšlenku investovat cca 20 000 000 Kč do průmysl. zóny ve Velkých Opatovicích v rámci projektu, jehož uskutečnění závisí na možnosti využít dotace.

Turistickými cíli mohou být např.:

- renesanční zámek v Moravské Třebové – významný nejen z pohledu České republiky, ale i střední Evropy;
- Národní kulturní památka Poutní areál s kostelem Povýšení svatého Kříže na hoře Kalvárie v Jaroměřicích;
- zámek ve Velkých Opatovicích, jehož součástí je Moravské kartografické centrum s nejrozsáhlejší expozicí dané tematiky na našem území;
- westernové městečko a zámek v Boskovicích.

V obci Mladějov na Moravě (mimo ŠOMT), vzdálené po železnici 9 km od Moravské Třebové směrem na Českou Třebovou, lze navštívit průmyslové muzeum a Mladějovskou průmyslovou dráhu. Průmyslová dráha je úzkokolejná s rozchodem koleje 600 mm a v rámci pořádaných výletních jízd jsou nasazovány mj. parní lokomotivy. Každý rok jsou pak pořádány akce Historie v pohybu a rekonstrukce bitvy Mladějov-Blosdorf 1915, která připomíná 1. světovou válku.

V souvislosti s Mladějovskou průmyslovou dráhou bývají z Brna příležitostně vypravovány historické vlaky jedoucí přes Skalici nad Svitavou a dále po trati 262 a 017 přes Moravskou Třebovou až do Mladějova na Moravě.

Významné kulturní akce se konají zpravidla v Boskovicích, patří mezi ně multižánrový Festival Boskovice, CONCENTUS MORAVIAE Mezinárodní hudební festival a Husí slavnosti, které navštěvují tisíce osob. Další ojedinělou akcí ŠOMT je festival slivovice s názvem „Biskupické kaléšek“, který se koná v Biskupicích. Při konání této akce byly v minulosti s úspěchem uspořádány jízdy zvláštních vlaků, což lze s ohledem na charakter festivalu (věnovaný slivovici) označit za rozumný a vhodný způsob přepravy účastníků akce.

I přes existenci jedinečných kulturních památek nelze označit ŠOMT jako celek za oblast se silným turistickým ruchem. Centrem kulturního dění jsou především Boskovice.

1.2 Dojížd'ka a vyjížd'ka

V kapitole je sledována dojížd'ka a vyjížd'ka dle Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011. Spádové obce jsou určeny na základě údajů uvedených v kapitole 1.1. Jedná se o údaje o počtu obyvatel, rozsahu služeb, existenci zdravotnických a školských zařízení a významných zaměstnavatelích. Za spádové jsou v této práci považovány obce Moravská Třebová, Jevíčko, Velké Opatovice, Boskovice a mimo ŠOMT Brno. Pouze u těchto obcí, vyjma Brna, je zkoumána vyjížd'ka/dojížd'ka do (ze) všech obcí ŠOMT. U zbývajících obcí, které nejsou spádové, je sledována vyjížd'ka/dojížd'ka pouze do (ze) spádových obcí. O vyjížd'ce a dojížd'ce obce Skalice nad Svitavou je dle (21) (22) zjištěno, že jedinou obcí ŠOMT, do (ze) které směřují cílové a výchozí proudy, jsou Boskovice. Proto není tato dojížd'ka a vyjížd'ka dále posuzována.

Pro dojížd'ku a vyjížd'ku obcí, jimiž prochází trať 262 Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou, byla dále odděleně zpracována analýza zaměřená na přepravní vztahy nad rámec ŠOMT. Jde o přepravní vztahy s obcemi ležícími na trati 260 v úseku Skalice nad Svitavou (mimo) – Brno (mimo), a to z několika důvodů. Obce mezi Velkými Opatovicemi a Boskovicemi mají přirozenou spádovost především ve směru Jihomoravského kraje. Dalším důvodem je snaha nalézt (ověřit) sídla dojížd'ky a vyjížd'ky jako podklad pro tvorbu přípojných vazeb mezi vlaky tratí 262 a 260 v přípojných stanicích Skalice nad Svitavou. Současně je ve zdrojích (21) (23) ověřeno, že obce mezi Moravskou Třebovou (včetně) a Velkými Opatovicemi (mimo) nemají spádovost a nejsou spádové vůči obcím ležícím na trati 260. Z toho důvodu není taková dojížd'ka a vyjížd'ka předmětem dalšího zkoumání.

Údaje o dojížděce a vyjížděce na území ŠOMT obsahuje tab. 3, která uvádí absolutní počty vyjíždějících a dojíždějících v případě, že jsou rovny 10 či více osobám. V opačném případě obsahuje příslušná buňka hodnotu *x*.

Tab. 3 Dojíždka a vyjíždka obcí širší oblasti Moravskotřebovska

obec vyjíždky	obec dojíždky																
	Moravská Třebová	Linhartice	Radkov	Rozstání	Městečko Trnávka ¹	Chornice	Biskupice	Jevíčko	Jaroměřice	Velké Opatovice	Cetkovice	Světlá	Šebetov	Knínice	Vážany	Boskovice	Brno
Moravská Třebová	–	98	x	x	27	x	x	29	x	x	x	x	x	x	x	17	131
Linhartice	84	–						x		x						x	x
Radkov	x		–					x		x						x	x
Rozstání	14			–				x		x						x	x
Městečko Trnávka ¹	69				–			40		x						x	21
Chornice	23					–		65		10						x	13
Biskupice	x						–	33		x						x	x
Jevíčko	56	x	x	x	x	x	x	–	16	32	x	x	x	x	x	46	74
Jaroměřice	23							100	–	15						26	20
Velké Opatovice	17	x	x	x	x	x	x	156	10	–	x	x	12	x	x	141	108
Cetkovice	x							18		27	–					83	20
Světlá	x							x		x		–				22	18
Šebetov	x							x		x			–			83	32
Knínice	x							11		x				–		123	37
Vážany	x							x		x					–	42	11
Boskovice	x	x	x	x	x	x	x	29	x	29	x	x	12	14	x	–	587
Brno	13							x		x						86	–

¹včetně Mezihoří

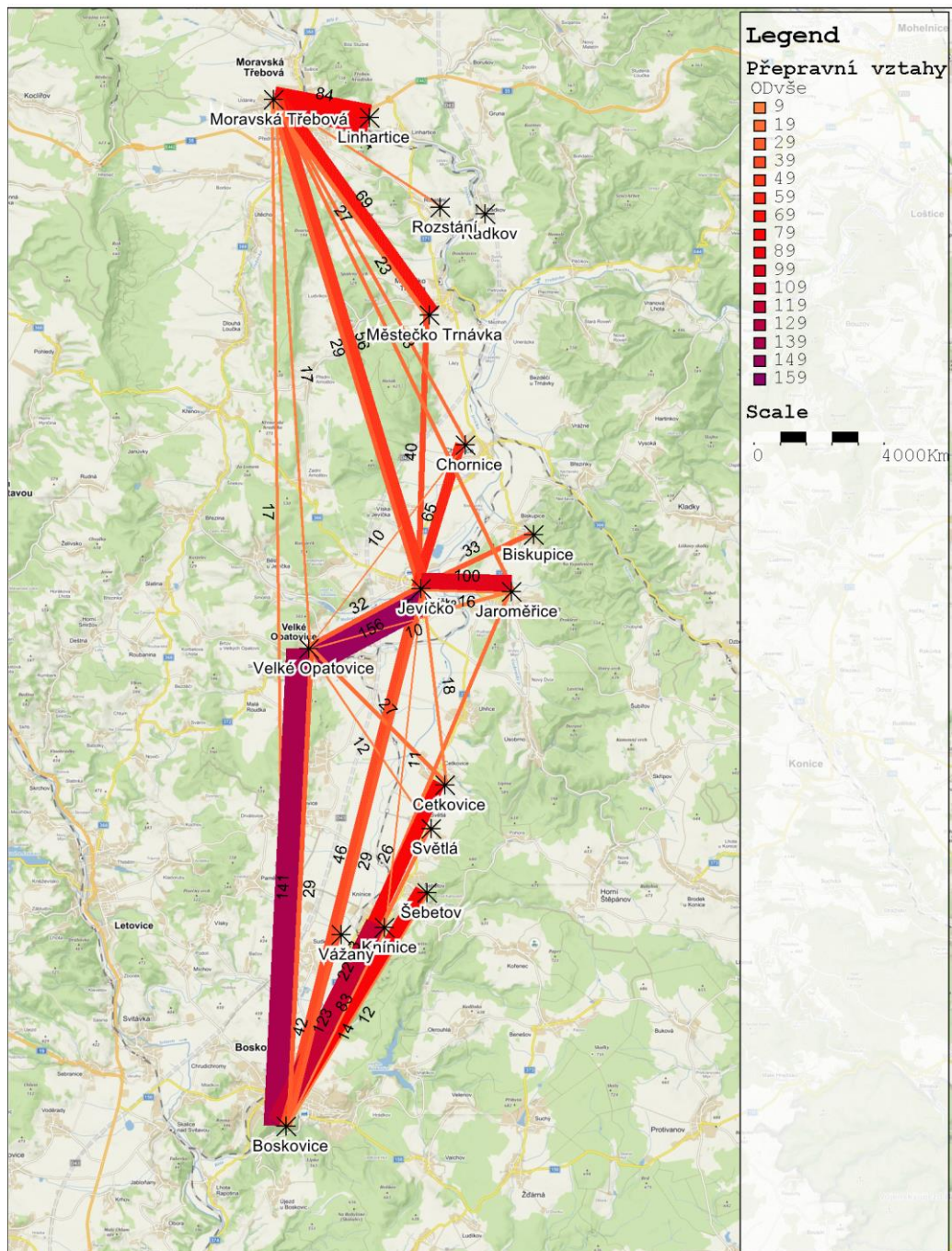
Zdroj: (21) (23) (24)

Z údajů uvedených v tab. 3 vyplývá, že posuzovaná vyjíždka z Moravské Třebové nabývá nejvyšších hodnot do Brna a do Linhartic. Důvodem vyjíždky do Linhartic je sídlo podniků s vyšším počtem zaměstnanců (kapitola 1.1, tab. 2). Vyjíždka obcí ŠOMT územně patřících k Pardubickému kraji existuje ve vztahu k obcím ŠOMT na území Jihomoravského kraje pouze do Velkých Opatovic, Boskovic a Brna.

Pro obce Linhartice a Rozstání je spádovou obcí výlučně Moravská Třebová. U Městečka Trnávky je patrná dělba vyjíždky mezi Moravskou Třebovou a Jevíčko. Vyjíždka z Chornic je různorodá, čemuž přispívá poloha obce v území, totéž tvrzení platí pro Jevíčko.

Za překvapivý údaj lze označit vyjíždku z Biskupic, která majoritně směřuje do Jevíčka i přes nemnoho vzdálené a na počet obyvatel větší Velké Opatovice (kapitola 1.1, tab. 1).

S narůstající vzdáleností obcí (resp. i časovou dostupností) vůči Moravské Třebové se vyjíždka „odklání“, což lze vidět u Jaroměřic a Velkých Opatovic, u nichž je vyjíždka do Moravské Třebové minimální (obr. 2). Vyjíždku Jevíčka a Velkých Opatovic, bez zahrnutí vyjíždky do Brna, lze označit z pohledu krajů za rovnoměrně rozloženou.



Širší oblast Moravskotřebovska
Josef Valach

Dopravní fakulta Jana Pernera
Univerzita Pardubice

Obr. 2 Atomium přepravních vztahů ŠOMT (bez zahrnutí Brna)

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Z údajů tab. 3 je zřejmá nízká hodnota vyjížd'ky z Šebetova do Velkých Opatovic, a to i přesto, že v dané obci sídlí pro region významný podnik s více než 500 zaměstnanci (kapitola 1.1, tab. 2). Malé vyjížd'kové proudy do Velkých Opatovic mají také Knínice u Boskovic, jejichž vyjížd'ka je větší do vzdálenějšího Jevíčka. Vyjížd'ka z Boskovic je různorodá, část míří do Jevíčka, Velkých Opatovic a podstatně významnější část do Brna.

Údaje o vyjížd'ce z obcí ŠOMT do vybraných obcí (resp. i údaje o dojížd'ce do obcí ŠOMT z vybraných obcí) mezi Skalicí nad Svitavou (mimo) a Brnem (mimo) uvádí tab. 4. Tabulka obsahuje počty vyjíždějících a dojíždějících, jestliže jejich hodnota činí min. 10 osob. V případech, kdy dojížd'ka/vyjížd'ka dosahuje nižších hodnot, obsahuje dané pole hodnotu x.

Tab. 4 Prepravní vztahy s obcemi ležícími na trati 260

obec vyjížd'ky	obec dojížd'ky										
	Velké Opatovice	Cetkovice	Světlá	Šebetov	Knínice	Vážany	Boskovice	Doubravice nad S.	Rájec-Jestřebí	Blansko	Adamov
Velké Opatovice	–							x	x	20	x
Cetkovice		–						x	x	x	x
Světlá			–					x	x	x	x
Šebetov				–				x	x	x	x
Knínice					–			x	x	10	x
Vážany						–		x	x	x	x
Boskovice							–	12	24	168	x
Doubravice nad Svitavou	x	x	x	x	x	x	50	–			
Rájec-Jestřebí	x	x	x	x	x	x	83		–		
Blansko	x	x	x	x	x	x	243			–	
Adamov	x	x	x	x	x	x	21				–

Zdroj: (21)

Vyjížd'ka z obcí ŠOMT do zvolených obcí mezi Skalicí nad Svitavou (mimo) a Brnem (mimo) (tab. 4) směřuje pouze do Blanska. Odlišně tomu je u Boskovic, ze kterých směřují výchozí proudy do všech posuzovaných obcí kromě Adamova. Dojížd'ka z posuzovaných obcí do obcí ŠOMT (mimo Skalici nad Svitavou) existuje pouze do Boskovic.

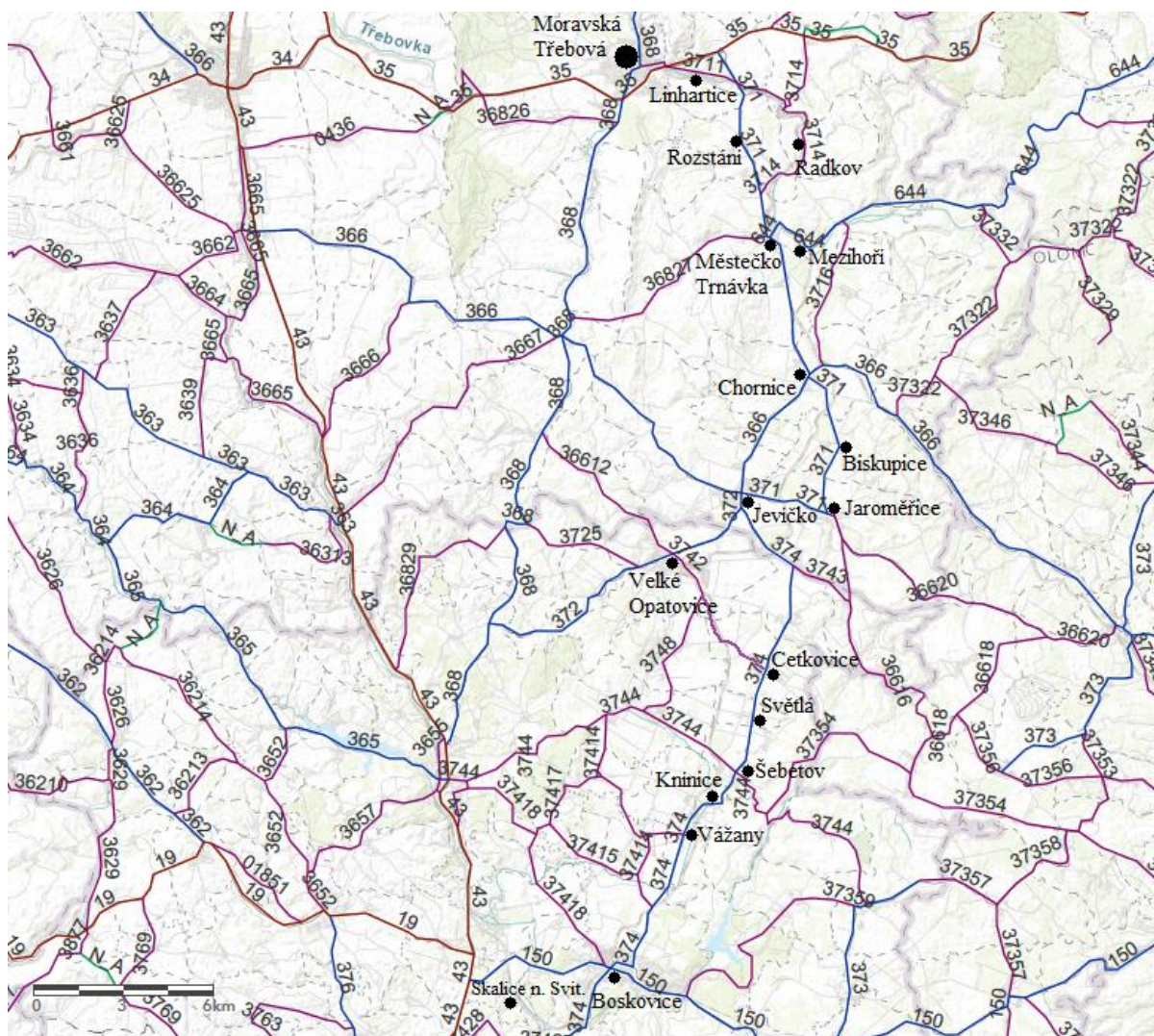
Dojížd'ka a vyjížd'ka Skalice nad Svitavou není posuzována vůči obcím na trati 260. Záměrem práce je posoudit DO Skalice nad Svitavou vůči ŠOMT. Železniční stanice (ŽST) Skalice nad Svitavou leží na 1. železničním tranzitním koridoru. Její obsluhu zajišťují rychlíky linky R19 Praha–Brno a regionální vlaky linky S2 Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) (Křenovice)–Brno – Březová nad Svitavou.

1.3 Dopravní infrastruktura

Kapitola přináší přehled o silniční síti a železničních tratích ŠOMT.

1.3.1 Silniční infrastruktura

Silniční síť ŠOMT je znázorněna na obr. 3. Červeně jsou vyznačeny silnice I. třídy, modře silnice II. třídy a fialově pak silnice III. třídy.



Obr. 3 Silniční síť na území širší oblasti Moravskotřebovska

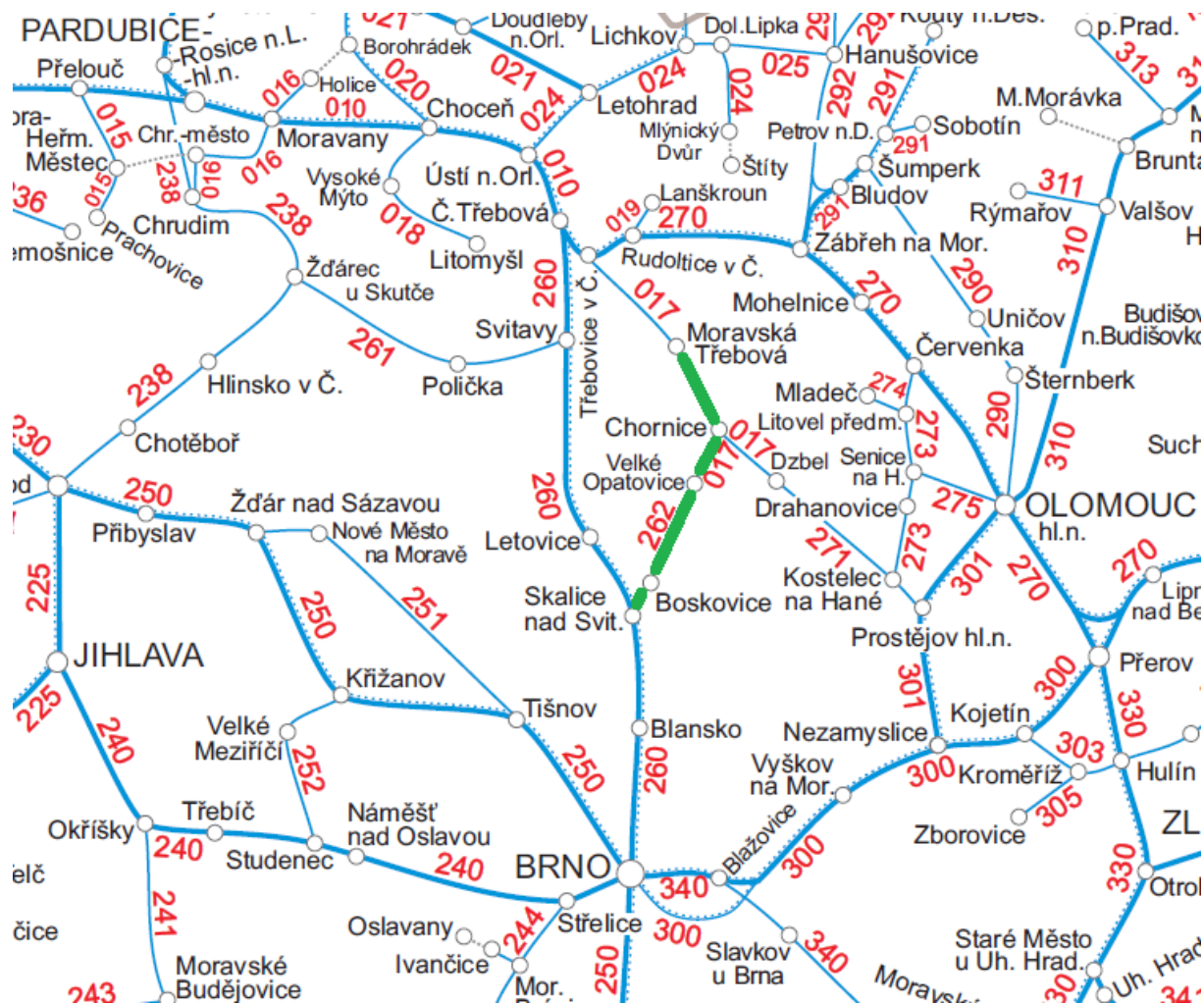
Zdroj: (27), úprava autorem

Na řešeném území se nenachází dálnice. Silnice I. třídy zastupuje komunikace I/35, která vede ze směru Svitavy po okraji Moravské Třebové ve směru Mohelnice. Páteří silniční síť z pohledu DO tvoří silnice II/150, II/366, II/371, II/374, II/644 a některé silnice III. třídy.

Za nedostatek na straně silniční infrastruktury lze považovat špatný stav pozemních komunikací. Stav pozemních komunikací a nevyřešené financování jejich oprav je problémem celorepublikového rozsahu přesahujícím téma a cíl této práce.

1.3.2 Železniční infrastruktura

Úseky železničních tratí 017 Česká Třebová – Dzbel, Chornice – Velké Opatovice a 262 Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou, na které je zaměřena tato práce, jsou vyznačeny zeleně v obr. 4. Obrázek 3 také znázorňuje polohu ŠOMT v širším území.



Obr. 4 Železniční tratě č. 017 a 262 v širším území

Zdroj: (28), úprava autorem

Kapitola a její podkapitoly jsou vypracovány na podkladu tabulek traťových poměrů (TTP) platných od 9. prosince 2018 (29). Číslování tratí v TTP se liší od číslování použitého v knižním jízdním řádu. Trati č. 017 a 262 jsou pro účely TTP označeny jako trati 314E Chornice – Třebovice v Čechách a 314C Chornice – Skalice nad Svitavou.

Trati 314E Chornice – Třebovice v Čechách

Trati 314E Chornice – Třebovice v Čechách je jednokolejnou trati, bez elektrifikace. Z pohledu kategorizace drah patří mezi dráhy regionální. Drážní doprava je organizována a provozována dle předpisu *SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy* Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC).

Traťová třída zatížení je C3 (20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr) s přidruženou nejvyšší traťovou rychlostí (TR) 50 km.h⁻¹. Prostorová průchodnost je zajištěna průjezdným průřezem Z-GČD. Nejvyšší rozhodný spád od začátku (Chornice) ke konci trati (Třebovice v Čechách) nabývá hodnoty 8 ‰, od konce k začátku trati 13 ‰. Další vybrané údaje o trati 314E obsahuje tab. 5.

Tab. 5 Dopravny a zastávky na trati 314E v úseku Moravská Třebová – Chornice

kilometr. poloha [km]	název dopravní (příp. zastávky)	typ	traťové zabezpečovací zařízení	staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)	počet zaměst. SŽDC
56,631	Moravská Třebová	dopravná D3	rádiové spojení (SŽDC D3)	mechanické se samovratnými výhybkami	–
52,539	Linhartice	zastávka		–	–
47,587	Rozstání	zastávka		–	–
45,836	Městečko Trnávka	dopravná D3		mechanické	–
43,833	Mezihoří	zastávka		–	–
40,519	Chornice	ŽST a sídlo dirigujícího dispečera	směr Džbel telefon. dorozum. (SŽDC D3)	elektronické stavědlo JOP K 2002, rychlostní návěstní soustava, volnost počítačem náprav	1
			směr Velké Opat. telefon. dorozum. (SŽDC D1)		

Zdroj: (29) (30)

Úsek trati 314E Moravská Třebová – Chornice má délku cca 16 km. Tento úsek je rozdělen dopravnami D3 Moravská Třebová a Městečko Trnávka na 2 prostorové oddíly, Moravská Třebová – Městečko Trnávka a Městečko Trnávka – Chornice. Jedinou obsazenou dopravnou je ŽST Chornice (tab. 5). Zaměstnanec SŽDC plní roli výpravčího ŽST Chornice a současně i dirigujícího dispečera pro celou trať 314E Chornice – Třebovice v Čechách. S ohledem na zabezpečovací zařízení v jednotlivých dopravnách (tab. 5) a případný požadavek na minimalizaci intervalů křížování je vhodné uskutečňovat křížování v dopravně D3 Moravská Třebová nebo v ŽST Chornice.

Jedním z kvalitativních ukazatelů dopravy je rychlost (31). Následující text je proto věnován trvalým omezením (traťové) rychlosti (TOR). Přehled TOR v traťovém úseku (TÚ) Moravská Třebová – Chornice obsahuje tab. 6. Důvody TOR v uvedeném úseku jsou následující:

- výh. – není zřízena závislost polohy výhybky a hlavního návěstidla,
- přej. – krátký přibližovací úsek nebo nevyhovující rozhledové poměry přejezdu.

Tab. 6 Trvalá omezení rychlosti na trati 314E v úseku Moravská Třebová – Chornice

důvod TOR	TOR	délka	úsek		dopravná	úsek		délka	TOR	důvod TOR	
			konec	začátek		začátek	konec				
vých.	40	0,461	56,170	56,631 ¹	Moravská Třebová	56,435	56,631 ²	0,196	40	vých.	
přej.	35	1,120	55,050 ³	56,170		55,020	55,640 ³	0,620	35	přej.	
přej.	30	0,174	53,750	53,924							
přej.	30	0,125	51,715	51,840							
přej.	30	0,085	48,365	48,450			48,310	48,380 ³	0,070	30	přej.
vých.	40	0,400	45,620	46,020		Městečko Trnávka	45,620	46,020	0,400	40	vých.
přej. ⁴	30	0,295	45,325	45,620							
přej.	20	0,065	43,815	43,880			43,650	43,830	0,180	30	přej.
		2,725			Chornice			1,467			

¹kilometráž dopravní D3 Moravská Třebová, rychlostník s $v = 40 \text{ km.h}^{-1}$ v km 56,890
²kilometráž dopravní D3 Moravská Třebová, rychlostník s $v = 50 \text{ km.h}^{-1}$ v km 56,890
³možno zvyšovat rychlost po minutí rychlostníku čelem vlaku nebo posunového dílu
⁴tabulky traťových poměrů (29) neuvádějí důvod této TOR, dle praxe autora práce je důvodem krátký přibližovací úsek

Zdroj: autor na podkladu (29)

Z tab. 6 vyplývá, že nejčastějším důvodem TOR jsou přejezdy. Za ne zcela nepříznivý lze označit fakt, že v TÚ se nachází pouze jedno TOR s rychlostí nižší než 30 km.h^{-1} . Vzhledem k TR 50 km.h^{-1} a provozu osobních vlaků pouze v nepracovní dny (informace platná k jízdnímu řádu 2018/2019) lze z určitého pohledu označit dopady TOR na osobní dopravu za přijatelné.

Trať 314C Chornice – Skalice nad Svitavou

Trať 314C Chornice – Skalice nad Svitavou je jednokolejná neelektrifikovaná trať, kategorizována jako regionální dráha. Provozování drážní dopravy a její organizování probíhá dle předpisu *SŽDC DI Dopravní a návěstní předpis*. Traťová třída zatížení je C2 (20 t na nápravu a 6,4 t na běžný metr) s přidruženou nejvyšší TR 50 km.h^{-1} . Prostorovou průchodnost zajišťuje průjezdný průřez typu Z-GČD.

Nejvyšší rozhodný spád od začátku (Chornice) ke konci trati (Skalice nad Svitavou) má hodnotu 21 ‰, od konce k začátku trati 18 ‰. Doplňující informace o trati 314C obsahuje tab. 7.

Tab. 7 Dopravní a zastávky na trati 314C Chornice – Skalice nad Svitavou

kilometr. poloha [km]	název dopravní (příp. zastávky)	typ	traťové zabezpeč. zařízení	staniční zabezpečovací zařízení	počet zaměst. SŽDC	
0,376	Chornice	ŽST a sídlo dirigujícího dispečera	telefonické dorozumívání (SŽDC D1)	elektron. stavědlo JOP K 2002, rychlostní návěstní soustava, volnost počítačem náprav	1	
3,627	Biskupice	zastávka		–	–	
6,055	Jevíčko	nákladiště a zastávka		–	–	
10,897	Velké Opatovice	ŽST		mechanické – tabule pro zavěšování hlav. klíčů	1	
14,607	Cetkovice	zastávka		–	–	
18,565	Šebetov	ŽST		mechanické – ústřední zámek	1	
21,195	Knínice	nákladiště a zastávka		–	–	
27,378	Boskovice	ŽST		automat. hradlo AH – 88A	TEST 10 – ústřední stavědlo, rychlostní návěstní soustava, obsluha výhybek ručně	2
194,184 ¹	Skalice nad Svitavou	ŽST			SZZ – ETB, ovládáno z JOP	1

¹změna kilometráže, km 31,848 = km 193,639

Zdroj: (29) (30)

Trať Chornice – Skalice nad Svitavou je dlouhá cca 32 km. Na trati se vyjma zastávek a stanic nacházejí 2 nákladiště – Jevíčko a Knínice, které jsou současně zastávkami. Nákladiště v Jevíčku je z obou stran zabezpečeno krycími návěstidly. Obsazenými ŽST jsou Chornice, Velké Opatovice, Šebetov, Boskovice a Skalice nad Svitavou. Podle typu zabezpečení, způsobu obsluhy zabezpečovacího zařízení a počtu obsluhujících zaměstnanců ve stanicích (tab. 7) je zřejmé, že není vhodné uskutečňovat případné křížování v ŽST Velké Opatovice a Šebetov. Při konstrukci jízdního řádu (JŘ) je nutné zabývat se konkrétním provozním konceptem a vzít v potaz např. ukončení jízdy jednoho vlaku z dvojice křížovaných vlaků ve stanici. Zabezpečení jízd vlaků na trati probíhá pomocí telefonického dorozumívání. Takové zabezpečení je dle *Zásad posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí* (32) považováno ve smyslu *Stavebního a technického řádu drah* (33) za zabezpečení pro TR do 60 km.h⁻¹. U jakéhokoliv případného uvažování nad zvýšením TR je nutné vnímat toto omezení vyplývající ze stávajícího způsobu zabezpečení.

Trvalá omezení rychlosti v TÚ Chornice – Skalice nad Svitavou (tab. 8) jsou způsobena:

- přech. – přechodnice není vyhovující nebo není zřízena,
- přev. – převýšení není vyhovující nebo není zřízeno,
- výh. – není zřízena závislost polohy výhybky a hlavního návěstidla,
- přej. – krátký přibližovací úsek nebo nevyhovující rozhledové poměry přejezdu,
- zab. v. – zabezpečení výhybky neumožňuje jízdu traťovou rychlostí.

Tab. 8 Trvalá omezení rychlosti na trati 314C Chornice – Skalice nad Svitavou

důvod TOR	TOR	délka	úsek		dopravná	úsek		délka	TOR	důvod TOR
			konec	začátek		začátek	konec			
					Chornice					
přech., přev.	40	0,520	6,130	5,610		6,130	5,610	0,520	40	přech., přev.
výh., přev.	40	0,912	11,512	10,600	Velké Opatovice	11,750	10,600	1,150	40	výh., přev.
přej.	25	0,166	11,678	11,512						
přev.	40	0,072	11,750	11,678						
						12,925	12,669	0,256	35	přej.
						16,333	16,210	0,123	20	přej.
					Šebetov					
přej.	10	0,065	20,355	20,290		20,438	20,340	0,098	15	přej.
zab. v.	40	0,131	21,255	21,124						
						21,340	21,280	0,060	40	zab. v.
						21,888	21,701	0,187	40	přej.
						23,760	23,665	0,095	15	přej.
přej.	30	0,152	24,218	24,066		24,356	24,207	0,149	30	přej.
					Boskovice					
						31,772	31,375	0,397	40	přev.
přev.	40	1,018	32,393 ¹	31,375	Skalice nad Svitavou	<i>40 km.h⁻¹ z koleje č. 4</i>				
		3,036						3,035		

¹kilometrůž stanice Skalice nad Svitavou – km 194,184, přepočteno: km 31,848 = km 193,639

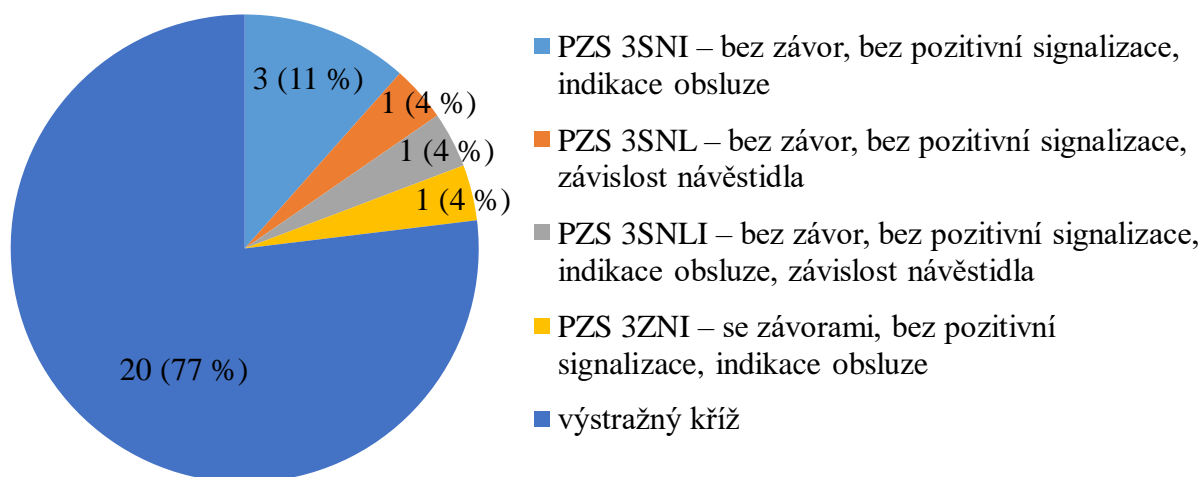
Zdroj: autor na podkladu (29)

Přejezdy lze označit z pohledu TOR za nejvíce omezující. Jestliže ostatní důvody vedou ke snížení TR na 40 km.h⁻¹, v případě přejezdů dochází k omezení TR na 10–40 km.h⁻¹, přičemž u 7 z 9 případů jde o rychlosti 10–30 km.h⁻¹ (tab. 8). S ohledem na pravidelný provoz osobní dopravy (vyjma soboty) a nákladní dopravy (1 pár manipulačních vlaků každý pracovní den) v úseku Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou lze označit aktuální stav infrastruktury za tristní.

Pro vlaky jedoucí ze/do Skalice nad Svitavou ve/ze směru Boskovice se využívá dopravní kolej č. 4. Pro jízdu z koleje č. 4 vyplývá z uspořádání kolejiště a pojížděných výhybek rychlost 40 km.h⁻¹ (není TOR). S uspořádáním kolejiště **ŽST Skalice nad Svitavou** souvisí také **nemožnost křižování vlaků jedoucích od/do Boskovic**. Příloha C obsahuje výřez plánu stanice Skalice nad Svitavou znázorňující zaústění traťové koleje ve/ze směru Boskovice.

Přejezdy a jejich zabezpečení

Způsoby zabezpečení přejezdů v úseku Moravská Třebová – Chornice jsou vyjádřeny v obr. 5.

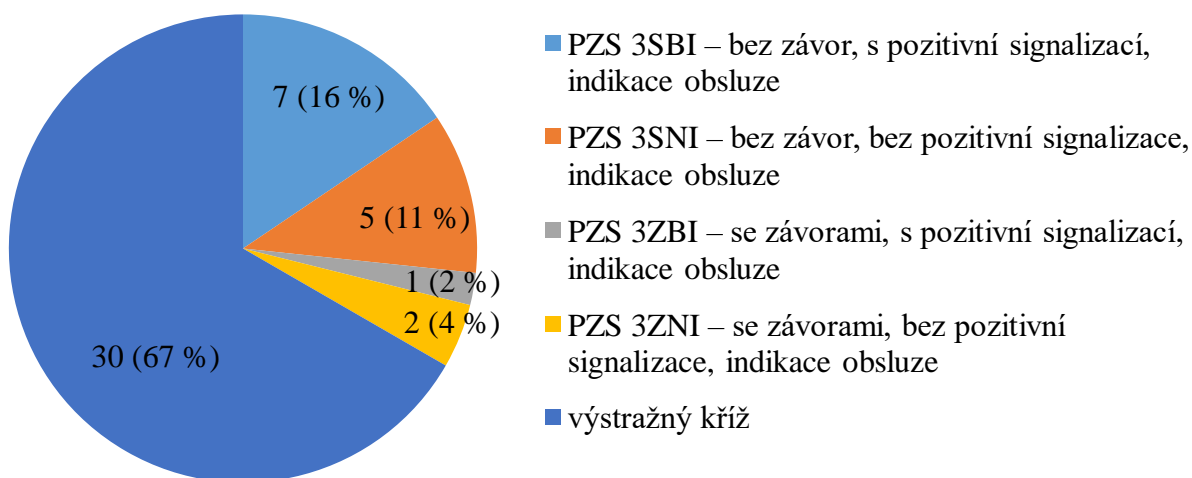


Obr. 5 Zabezpečení přejezdů tratě 314E v úseku Moravská Třebová – Chornice

Zdroj: autor na podkladu (29)

Z grafu (obr. 5) vyplývá, že více než tři čtvrtiny přejezdů jsou zabezpečeny svislým dopravním značením – výstražnými kříži. Zbývající přejezdy zabezpečují přejezdová zabezpečovací zařízení světelná (PZS), v jednom případě doplněné o mechanickou výstrahu – závorová břevna. Na žádném z PZS není využita pozitivní signalizace.

Zabezpečení přejezdů v úseku Chornice – Skalice nad Svitavou znázorňuje obr. 6.



Obr. 6 Zabezpečení přejezdů tratě 314C Chornice – Skalice nad Svitavou

Zdroj: autor na podkladu (29)

Na trati 314C je zabezpečena určitým typem PZS třetina všech přejezdů (obr. 6). Informace o stavu každého PZS jsou indikovány obsluze.

Dále je proveden rozbor přejezdů zaměřený mimo základních údajů na:

- TOR – související přímo s přejezdem, rozlišován směr jízdy;
- „opatrnou jízdu“ – vysvětleno v samostatném odstavci níže;
- existenci zastávky osobní dopavy (z přepravního hlediska) do 250 m od přejezdu – zjišťováno pouze u přejezdů s TOR a (nebo) přejezdů s údajem „ano“ ve sloupci „opatrná jízda“;
- intenzitu silniční dopavy – roční průměrná denní intenzita dopavy, rozlišeny pracovní a nepracovní dny (nezahrnuje státní svátky), údaj zjištěn pomocí (34).

Výstupem detailnějšího rozboru přejezdů jsou příloha D (pro úsek trati 314E) a příloha E (pro trať 314C), které poslouží jako podklad pro navrhované úpravy.

„Opatrnou jízdu“ (OJ) je míněna jízda vlaku se zvýšenou opatrností (dle rozkazu k opatrné jízdě) u PZS ovládaných automaticky jízdou vlaku, u nichž není informován strojvedoucí o stavu PZS přejezdníkem (nezahrnuje tedy PZS obsluhovaná strojvedoucím a PZS se závislostí hlavních návěstidel). „Opatrná jízda“ u takových PZS se zavádí (na základě posouzení provozovatele dráhy) z důvodu rizika ztráty „šuntovosti“. V takových případech nelze zaručit správnou funkčnost kolejových obvodů, které vyhodnocují obsazení úseku vlakem a spouštějí výstrahu/anulaci PZS. Riziko ztráty „šuntovosti“ souvisí primárně s rozsahem provozované dopavy, dále například s nasazovanými vozidly (problém „šuntovosti“ vozidel lehké stavby) a okolím tratě (listí a jehličí na kolejnici).

Jízda se zvýšenou opatrností je *Dopravním a návěstním předpisem SŽDC D1 (35)* definována následovně: „*Jízda se zvýšenou opatrností je takový způsob jízdy, při kterém musí strojvedoucí od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem (centrálním přechodem) dávat opakovaně návěst Pozor, dokud čelo vlaku (posunového dílu) nemine přejezd (centrální přechod). V úseku alespoň 60 m před přejezdem (centrálním přechodem) až do okamžiku, kdy čelo vlaku (posunového dílu) mine přejezd (centrální přechod), smí jet strojvedoucí rychlostí nejvíce 10 km/h. (...)*“.

V traťovém úseku Moravská Třebová – Chornice byla zavedena OJ pro všechny vlaky od změny JŘ v červnu 2018 (zrušení osobní dopavy v pracovní dny). „Opatrná jízda“ pro všechny vlaky v TÚ Chornice – Velké Opatovice je uplatněna od změny JŘ v prosinci 2016 (znovuzavedení osobní dopavy). Paradoxně tedy přejezdy s PZS (vyšší stupeň zabezpečení) omezují rychlost více než přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži.

Opakované změny rozsahu ŽD mohou vést k rizikovému chování účastníků silničního provozu, kteří při jízdě přes přejezd neberou v potaz možnou jízdu vlaku.

Zavedení OJ s sebou nese následující negativa:

- na straně dopravce – vyšší spotřeba paliva častým rozjížděním, vyšší opotřebení brzdových špalíků a jízdnic ploch dvojkolí častým brzděním;
- na straně obyvatel v blízkosti tratě – hluková a emisní zátěž z důvodů častého brzdění, rozjíždění vlaků a vlakem opakovaně dávané slyšitelné návěsti *Pozor*;
- na straně cestujících – možné subjektivní vnímání nižší rychlosti jízdy vlaku;
- na straně účastníků silničního provozu – nepochopení jízdy vlaku nízkou rychlostí přes PZS dávající výstrahu (při správné činnosti), může vést k riskantnímu chování, u frekventovaných komunikací předpoklad vzniku kongescí;
- obecně – narušení stability JŘ, příp. jeho nedodržování, závisí na okolnostech, není případ TÚ Moravská Třebová – Chornice a Chornice – Velké Opatovice.

1.4 Dopravní projekty s vazbou na řešené území

Cílem kapitoly je představení dopravních projektů stavebního charakteru.

Stěžejními strategickými nástroji v oblasti dopravních staveb jsou nástroje územního plánování. Nástrojem územního plánování na úrovni státu je Politika územního rozvoje ČR (36). Ve vztahu k ŠOMT vymezuje následující koridory a plochy dopravní infrastruktury:

- R35a v úseku Sedlice (Hradec Králové) – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Mohelnice (E442),
- R43 Brno – Moravská Třebová (E461).

V *územně analytických podkladech Pardubického kraje (37)* jsou koridory dopravní infrastruktury R35a a R43 aktuálně specifikovány jako dálnice II. třídy D35 a D43.

Politika územního rozvoje (PÚR) zdůvodňuje vymezení R35a (D35) potřebou alternativní pozemní komunikace vůči současné hojně využívané dálnici D1. Komunikace R 35a (D35) je zahrnuta do sítě TEN-T. Vymezení komunikace R 43 (D43) je odůvodněno propojením dálnice D1 s komunikací R35 (D35) a zlepšením silniční sítě ve smyslu napojení Moravské Třebové na Brno. Také R43 (D43) je součástí TEN-T.

Politiku územního rozvoje upřesňují zásady územního rozvoje (ZÚR) krajů. Mimo podrobnějších informací o záměrech PÚR uvádějí ZÚR také záměry na úrovni kraje. Znázornění veřejně prospěšných staveb dle ZÚR Pardubického kraje (38) obsahuje příloha F. Na veřejně prospěšné stavby dle ZÚR Jihomoravského kraje (39) je zaměřena příloha G.

Tabulka tab. 9 uvádí veřejně prospěšné stavby dle ZÚR Pardubického kraje (40) a ZÚR Jihomoravského kraje (41). Také ZÚR Pardubického kraje obsahují neaktuální označení a specifikaci rychlostních silnic R35 a R43, které jsou v novějším nástroji územního plánování (37) definovány jako dálnice II. třídy D35 a D43.

Tab. 9 Veřejně prospěšné stavby na území ŠOMT

	označení	veřejně prospěšná stavba	dotčené obce ŠOMT
Z Ú R P k	D01	rychlostní silnice R35 (D35) včetně objektů, staveb a mimoúrovňového propojení s existujícími silnicemi – Opatovice nad Labem – hranice kraje	žádná
	D02	rychlostní silnice R43 (D43) včetně objektů, staveb a mimoúrovňového propojení s existujícími silnicemi – hranice kraje – R35 (D35)	Chornice, Jevíčko, Městečko Trnávka, Mezihoří, Radkov
	D59	přeložka silnice II/372 Jevíčko	Jaroměřice, Jevíčko
	D60	přeložka silnice II/644 Městečko Trnávka	Městečko Trnávka
Z Ú R J m k	DS03	dálnice D43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje, včetně staveb	Boskovice, Cetkovice, Knínice, Skalice nad Svitavou, Velké Opatovice
	DS27	přestavba II/374 Lhota Rapotína, obchvat – Boskovice	Boskovice
	DZ04	celostátní železniční trať č. 260 a 262 Lhota Rapotína – Boskovice („Boskovická spojka“), včetně staveb	Boskovice
	DI07	Skalice nad Svitavou, terminál IDS	Skalice nad Svitavou

Zdroj: (40) (41)

Stavba *D01 rychlostí silnice R35 (D35)*, která zlepší propojení Pardubického a Olomouckého kraje, nemá přímý dopad na řešené území ŠOMT a sledované cesty do Brna. Vymezený koridor vede nad městem Moravská Třebová přes obce nezahrnuté do ŠOMT. Z veřejně prospěšných staveb uvedených v tab. 9 je dále zaměřena pozornost na stavby *D02 rychlostní silnice R43 (D43)*, *DS03 dálnice D43* a *DZ04 celostátní železniční trať č. 260 a 262 Lhota Rapotína – Boskovice („Boskovická spojka“)*. Silniční stavby *D02* a *DS03* lze s ohledem na myšlenku propojení komunikací D35 a D1 označit za stěžejní v rámci silniční sítě České republiky (také sítě TEN-T). Na zmíněné silniční stavby je v práci pohlíženo z pohledu možností DO a individuální automobilové dopravy (IAD) vyplývajících ze změny napojení ŠOMT na Brno.

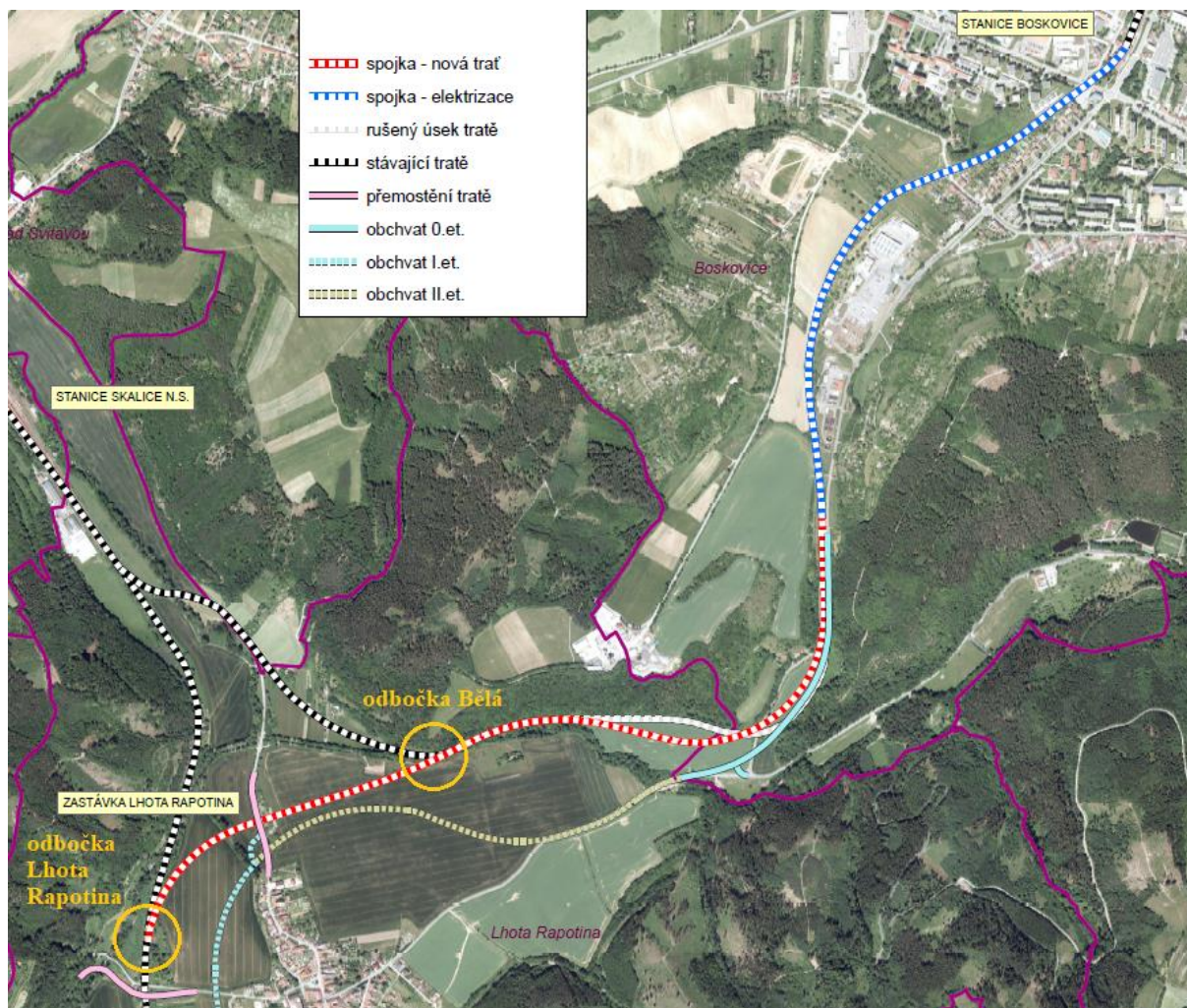
Železniční stavba *DZ04* bude mít vliv na osobní ŽD na trati č. 262. Možnostem provozu osobní dopravy po realizaci stavby jsou věnovány kap. 3.3 a 3.4.

1.4.1 Boskovická spojka

Podkladem pro vypracování kapitoly je *Zadávací dokumentace „Boskovická spojka“* (42), jejíž součástí je také *Textová část „Studie proveditelnosti Boskovická spojka“*.

Cílem „Boskovické spojky“ je zlepšení spojení Boskovice – Brno po železnici. V studii proveditelnosti stavby bylo posuzováno 5 variant. Rozdílnost variant vyplývá z řešení železniční infrastruktury. Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR a následně SŽDC byla vybrána k další přípravě „Varianta 3“. Studie proveditelnosti uvádí jako termín realizace roky 2018–2021. S ohledem na probíhající územní řízení (v roce 2019) lze předpokládat zdržení termínu realizace.

V této kapitole je představena „Varianta 3“ (obr. 7) po technické stránce. Dopady na DO jsou uvedeny v kap. 1.5.3 a 1.5.4. **Přínos „Boskovické spojky“ není posuzován.**



Obr. 7 „Boskovická spojka“

Zdroj: (43), úprava autorem

„Varianta 3“ zahrnuje vybudování odbočky Bělá a odbočky Lhota Rapotina (obr. 7). Úroňová odbočka Bělá bude vybudována na současné trati č. 262 mezi Boskovicemi a Skalicí nad Svitavou, přičemž úsek Boskovice – odbočka Bělá projde modernizací.

Na odbočku Bělá naváže trať (propojující odbočky) postavená zcela nově a v rámci této stavby vznikne zastávka Lhota Rapotina (nyní bez železnice). Vzniklá trať bude zaústěna do mezistaničního úseku Rájec-Jestřebí – Skalice nad Svitavou stávající trati č. 260 nově vybudovanou úroňovou odbočkou Lhota Rapotina. V rámci „Boskovické spojky“ jsou naplánovány také úpravy trati 262, které jsou popsány níže. „Varianta 3“ je podmíněna realizací stavby *DS 27 přestavba II/374 Lhota Rapotina, obchvat – Boskovice* (kapitola 1.4, tab. 9).

„Boskovická spojka“ je projektována jako elektrifikovaná trať umožňující jízdu TR 85 km.h⁻¹ v rychlostním profilu V₁₀₀ (pro vozidla neumožňující jízdu s nedostatkem převýšení 130 mm) a rychlostí 90 km.h⁻¹ u profilu V₁₃₀ (pro vozidla umožňující jízdu s nedostatkem převýšení 130 mm). Výhybka odbočky Bělá smí být pojížděna v přímém směru (ve směru odbočky Lhota Rapotina) TR a rychlostí 50 km.h⁻¹ v odbočném směru (původní trať ve směru Skalice nad Svitavou). Odbočka Lhota Rapotina umožňuje jízdu rychlostí 60 km.h⁻¹. Následující kapitoly upřesňují některá technická řešení „Varianty 3“.

Mezistaniční úsek Šebetov–Boskovice

Mezistaniční úsek bude nově zabezpečen automatickým hradlem bez oddílových návěstidel. Volnost tratě bude kontrolována počítači náprav. Z toho vyplývá, že výpravčí bude zbaven povinnosti zjišťovat konec vlaku. Ve stanici Šebetov dojde k úpravě současného SZZ (ústřední zámek) kvůli propojení s automatickým hradlem.

Kolejové obvody stávajících PZS budou nahrazeny počítači náprav. Tím dojde k zvýšení spolehlivosti spouštění výstrahy/anulace. U přejezdu P 6967 (příloha E) bude stávající PZS doplněno o mechanickou výstrahu. Nově bude strojvedoucí informován o stavu tohoto PZS přejezdníkem.

Železniční stanice Boskovice

Místo stávajícího SZZ (kapitola 1.3.2, podkapitola Trať 314C Chornice – Skalice nad Svitavou, tab. 7) je zřízeno elektronické stavědlo. Jeho obsluha bude oproti současné místní obsluze SZZ zajištěna dálkově ze Skalice nad Svitavou. Ověření volnosti kolejí zajistí počítače náprav. „Ruční přestavníky“ výhybek budou zcela nahrazeny elektromotorickými přestavníky.

Stanice bude oproti současnému průjezdnému uspořádání koncovo-průjezdnou stanicí. Kolejiště bude tvořeno dopravními kolejemi č. 1, 1a, 3, 5 a 7 (koleje č. 5 a 7 kusé) a jednou manipulační kolejí č. 3a. Schéma plánovaného kolejiště (44) obsahuje příloha H. Koleje č. 5 a 7 budou disponovat nástupišti o délce 170 m a budou určeny pro regionální vlaky linky S2 IDS JMK, pro něž bude ŽST Boskovice výchozí/cílovou stanicí. Z důvodu křížování vlaků linky S2 v Boskovicích budou využívány koleje č. 5 a 7 střídavě.

Nástupiště u koleje č. 5 bude ostrovní. Jeho kratší hrana o délce 40 m u koleje č. 3 bude sloužit pro vlaky ve/ze směru Velké Opatovice. Ostrovní nástupiště bude přístupné nově vzniklým podchodem na jednom jeho konci a úrovnově na druhém konci. Zřízení výtahu není plánováno. Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace budou v případě chůze z nádražní budovy na začátek ostrovního nástupiště překonávat vzdálenost 240 m (orientační výpočet).

Mezistaniční úsek Boskovice – Skalice nad Svitavou

Mezistaniční úsek bude rozdělen na 2 traťové oddíly, Boskovice – Bělá a Bělá – Skalice nad Svitavou. Každý směr jízdy přes odbočku Bělá bude zabezpečen vjezdovým návěstidlem. Kolejové obvody současných PZS budou nahrazeny počítači náprav. Počítače náprav budou využity také pro zjišťování volnosti tratě a u nově zřizovaných PZS.

Železniční stanice Skalice nad Svitavou

Ve stanici nebudou provedeny žádné stavební úpravy. Dálková obsluha SZZ v Boskovicích a odboček Bělá a Lhota Rapotina bude zajištěna z nově vzniklého pracoviště v ŽST Skalice nad Svitavou.

1.4.2 Pozemní komunikace D43

Tento záměr je obecně představen v kap. 1.4. Grafické znázornění celé trasy plánované pozemní komunikace (45) je obsahem přílohy I. Konkrétní trasa v úseku mezi Černou Horou a napojením na dálnici D1 nebyla do nedávna známa. V příloze I je znázorněna tzv. „bystrcká“ varianta, která byla určena územní studií jako nejvíce vyhovující z porovnávaných variant trasy, místní obyvatelé ji však odmítají (46). Následovat by mělo zanesení trasy do aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. U komunikace byla opakovaně diskutována její kategorie a parametry. Autor nedisponuje aktuálními informacemi v této věci.

1.4.3 Ostatní dopravní projekty

Kapitola uvádí projekty na úrovni obcí.

Cyklostezka Jevíčko – Velké Opatovice

Pro spojení Jevíčka a Velkých Opatovic bude možné v budoucnu využít cyklostezku. Jde o společný projekt obou měst. Plánovaná cyklostezka nabývá na významu i z důvodu špatného stavu silnice II/372 propojující uvedená města. Dle smlouvy (47) by se měla od října 2017 vyhotovovat projektová dokumentace, na niž naváže např. vypracování žádosti o dotaci.

Dopravní terminál Moravská Třebová

Dne 1. října 2018 byl v Moravské Třebové vedle železniční stanice otevřen nový dopravní terminál. Projekt zahrnoval vznik:

- parkoviště, včetně vyhrazených stání pro OOSPO a stání systému Kiss and Ride;
- věže pro automatizované ukládání jízdních kol („cyklověž“) s kapacitou 118 míst;
- 3 zastávek veřejné linkové dopravy (VLD), 1 v zastáv. zálivu, 2 v jízdním pruhu.

Achillovou patou terminálu je „cyklověž“, kterou využívají jednotky cyklistů. V semestrální práci (48) byla zjišťována ekonomická návratnost „cyklověže“ při uvažované ceně 11,5 milionu Kč. Při uložení 15 kol denně (poplatek 10 Kč/kolo) **byla zjištěna doba návratnosti 210 let.**

Nedostatkem terminálu jsou bezbariérové úpravy zastávek VLD a komunikací pro pěší – např. chybějící vodící linie a signální pásy bez vazby na vodící linie.

Za pozornost stojí **absence informačního systému** v terminálu. Cestující byli informováni o vlacích staničním rozhlasem do prosince 2011 („optimalizace“ veřejné dopravy v Pardubickém kraji).

Po znovuoobnovení osobních vlaků ve směru Chornice (září 2014), následované změnami JŘ a vybudováním samostatného nástupiště (na obr. 8 v popředí), docházelo ke špatné orientaci cestujících. Situace, kdy lidem hrozilo ujetí vlaku, nebyla ojedinělá.



Obr. 8 Dopravna D3 Moravská Třebová

Zdroj: autor

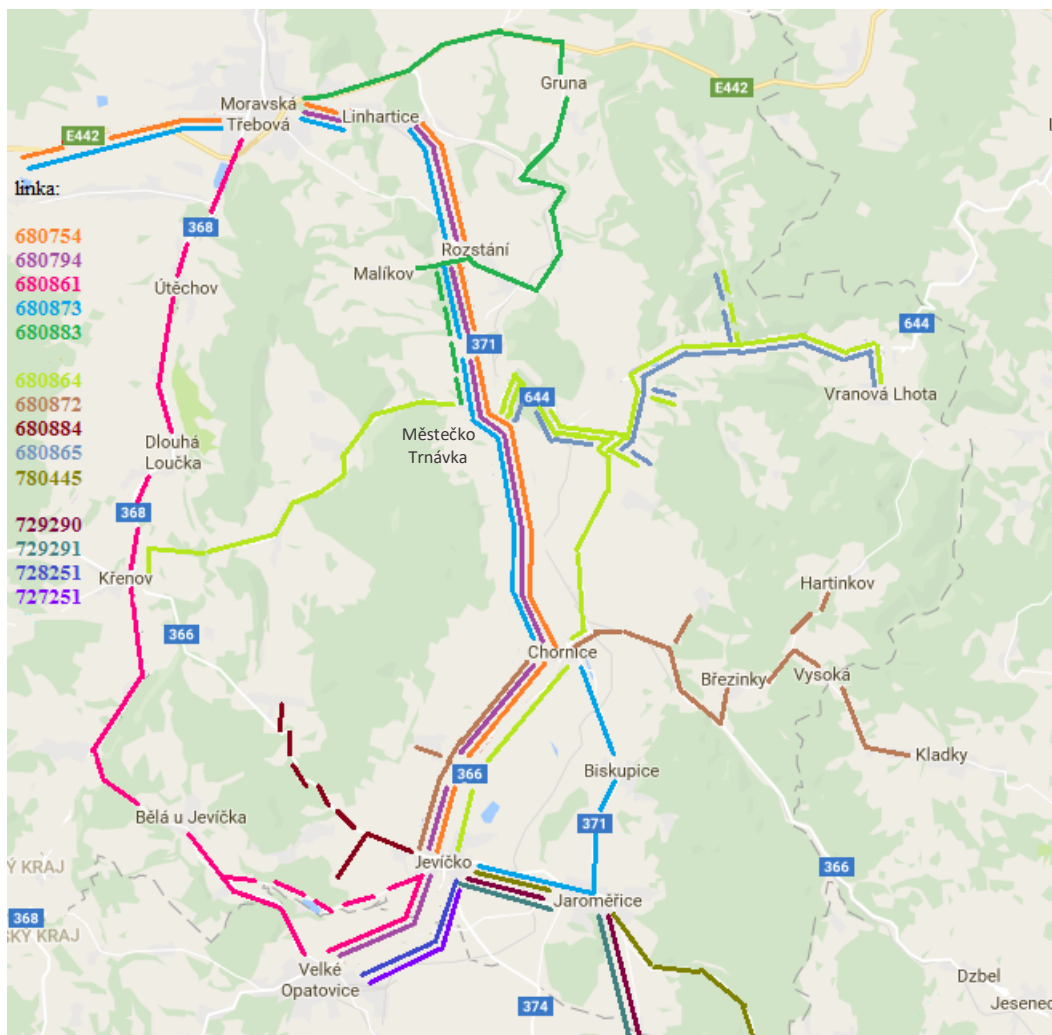
1.5 Rozsah a způsob zajištění dopravní obslužnosti

Tato kapitola se týká veřejné linkové dopravy, železniční dopravy, integrovaných dopravních systémů, plánů dopravní obslužnosti, tarifní oblasti a zastávek veřejné dopravy.

1.5.1 Veřejná linková doprava

Při vypracování kapitoly je použit zdroj (49).

Linky trasované mezi obcemi ŠOMT, nacházejícími se na území Pardubického kraje s přesahem do Velkých Opatovic, znázorňuje obr. 9. Všechny linky začínající trojčíslím 680 jsou na území Pardubického kraje zahrnuty v integrovaném dopravním systému (IDS) IREDO.



Obr. 9 Schéma autobusových linek na území Pardubického kraje

Zdroj: autor na podkladech (49) (50)

Veškerou VLD na znázorněném území zajišťují příměstské linky. Příloha J obsahuje úplný seznam linek vedených jednotlivými obcemi ŠOMT. Pouze linky 680754 (Jevíčko – Hradec Králové) a 680794 (Moravská Třebová – Brno) mají nadregionální charakter. Pátevní linkou je linka 680873. Cestující, kteří přestupují ve Svitavách z autobusů na rychlíky ve směru Brno/Praha a opačně, využívají většinou spoje zmíněné linky. Dopravu mezi Pardubickým a Jihomoravským krajem v úseku Jevíčko – Velké Opatovice zajišťují spoje linek IDS IREDO i IDS JMK, v úseku Jaroměřice–Úsobrno spoje linek IDS JMK. Propojení Pardubického a Olomouckého kraje zajišťuje linka 780445 (obr. 9) IDS Olomouckého kraje.

Strategie komunitně vedeného místního rozvoje Místní akční skupiny Moravskotřebovsko a Jevíčko (51) zmiňuje důležitý problém (paradox) místní veřejné linkové dopravy, a sice taktovou dopravu (může být předpokladem atraktivnosti) s nevhodnými časovými polohami spojů, které nelze využít pro dosažitelnost cíle v požadovaném čase.

Praktickým problémem VLD v zimním období je nedostatečný tepelný komfort uvnitř vozu. Tento problém závisí do určité míry na individuálním přístupu řidiče, je však otázkou, jak jsou nastaveny mechanismy dopravce a objednatele dopravy v této problematice. Jestliže bývá v železničních motorových vozech ř. 810 nezřídka kdy přetopeno, v autobusu se lze s tímto stavem setkat spíše výjimečně.

Následující schéma (obr. 10) obsahuje autobusové a železniční linky (červeně) vedené obcemi ŠOMT ležícími na území Jihomoravského kraje. Označení železničních linek obsahuje písmeno R (dálkové) nebo S (regionální) doplněné číselným údajem. Podoba schéma umožňuje vidět část řešeného území v kontextu IDS JMK, jehož součástí jsou všechny zakreslené linky. Příloha J pak uvádí všechny linky VLD včetně těch, které nejsou součástí IDS JMK.



Obr. 10 Schéma autobusových a železničních linek zahrnutých do IDS JMK

Zdroj: (52)

1.5.2 Železniční doprava

Vlivem tzv. „optimalizace“ veřejné dopravy v Pardubickém kraji započaté v prosinci 2011 došlo k zastavení osobní ŽD v úseku Moravská Třebová – Chornice–Dzbel a Chornice – Velké Opatovice. Ze třech regionálních tratí propojených v ŽST Chornice vznikly 3 samostatné větve provozované následovně: Česká Třebová – Moravská Třebová (Pardubický kraj), Dzbel – Prostějov hl. n. (trať 271, Olomoucký kraj) a Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou (Jihomoravský kraj). Železniční doprava ztrácela postupně atraktivitu již před „optimalizací“ a to z důvodu snižování počtu vlaků.

Většina obcí ŠOMT, které přišly o možnost železničního spojení, stála o obnovení osobních vlaků (51). Citovaný zdroj upřesňuje zájem Radkova a Chornic. Železniční doprava znamenala pro Chornice spojení do České Třebové, Prostějova a Skalice nad Svitavou bez přestupu (ne všechna spojení). Materiál dále uvádí 2 důsledky, které vznikly se zastavením dopravy. Jedním z nich byly zhoršené podmínky cest studentů mající za následek jejich dovážení rodiči např. do Moravské Třebové, z níž bylo možné využít pro další část cesty veřejnou dopravu. Druhým důsledkem bylo omezení turistického ruchu v okolí obce Březinky. Postoj města Jevíčka je vyjádřen v strategickém plánu rozvoje města rozvojovou aktivitou „A.2.3 Aktivní účast a spolupráce s Pardubickým krajem na možnosti obnovení železniční dopravy“ (53).

Osobní železniční doprava ŠOMT prošla v posledních letech několika milníky:

- 1. září 2014 došlo k návratu vlaků mezi Moravskou Třebovou a Chornicemi v pracovní dny;
- od prosince 2014 začaly vlaky končící v Chornicích jezdit do Dzbelu, provozovány byly v pracovní i nepracovní dny;
- v prosinci 2016 byla obnovena osobní doprava z Chornic do Velkých Opatovic v pracovní dny;
- od prosince 2017 byly zrušeny vlaky mezi Chornicemi a Velkými Opatovicemi v pracovní dny, byl zaveden jeden pár vlaků v neděli;
- červnovou změnou JŘ 2018 došlo ke zrušení všech vlaků jedoucích v pracovní dny mezi Moravskou Třebovou a Dzbelem;
- v úseku Moravská Třebová – Dzbel docházelo také k navyšování rozsahu dopravy neuvedeného ve výše zmíněných milnicích.

V následujících podkapitolách je věnována pozornost tratím č. 017 a 262 na podkladech JŘ (54), které jsou obsahem příloh K (trať 017), L (trať 262) a M (trať 271).

Trat' 017 Česká Třebová – Dzbel, Chornice – Velké Opatovice

Mimo představení JŘ trati 017 jsou součástí kapitoly také přestupní vazby mezi vlaky tratí 017 a 271 a 017 a 262. Souhrnným výstupem je tab. 10. Pojmem přestupní doba se myslí časové rozmezí mezi příjezdem přípojného vlaku a odjezdem vlaku, na který lze přestoupit.

Tab. 10 Osobní vlaky v úseku Moravská Třebová – Chornice (–Dzbel) a Chornice – Velké Opatovice

číslo vlaku	dny jízdy	úsek jízdy	přípoj na jiný vlak		přípoj od jiného vlaku	
			v dopravně, na vlak	přestupní doba [min.]	v dopravně, od vlaku	přestupní doba [min.]
24773 ¹	6	Česká Třebová – Dzbel	Dzbel, na 24709	10	–	–
24713	6, †	Moravská Třebová – Prostějov hl. n.	–	–	Moravská Třebová (v 6), od 24751	2
24779	6, †	Moravská Třebová – Dzbel	Dzbel, na 24719	10	Moravská Třebová, od 24757	7
24783	6, †	Moravská Třebová – Chornice	–	–	Moravská Třebová, od 24771	6
	†	Chornice – Velké Opatovice	Velké Opatovice, na 14715	3	–	–
24725	6, †	Chornice – Prostějov hl. n.	–	–	Chornice, od 24782	6
24772	6	Dzbel – Česká Třebová	–	–	Dzbel, od 24706	6
24708	6, †	Prostějov hl. n. – Moravská Třebová	–	–	–	–
24778	6, †	Dzbel – Moravská Třebová	Moravská Třebová, na 24764	26	Dzbel, od 24716	14
24720	6, †	Prostějov hl. n. – Chornice	Chornice, na 24782	2	–	–
24782	†	Velké Opatovice – Chornice	Chornice, na 24725	6	Velké Opatovice, od 14714	28
	6, †	Chornice – Moravská Třebová	Moravská Třebová, na 24766	20	Chornice, od 24720	2

¹pobyt v Moravské Třebové v délce 26 minut

Zdroj: autor na podkladu (54)

Informace o jednotlivých vlacích uvedené v tab. 10 jsou komentovány v následujících odstavcích. Časové polohy spojů jsou čerpány z příloh K, L a M.

Vlak 24773 je sice přímým vlakem v úseku Česká Třebová – Dzbel, ale jeho pobyt v Moravské Třebové v délce 26 minut nelze považovat za akceptovatelný ze strany cestujících. Čas odjezdu vlaku z Moravské Třebové by měl být dříve než v 8:10. Při využití navazujícího vlaku (nutno přestoupit ve Dzbenu) je příjezd do Prostějova až v 9:54.

Vlak 24773 je provozován pouze v sobotu, lze tak usuzovat, že je určen především pro cesty za volnočasovými aktivitami. Z toho pohledu je příjezd do Prostějova pozdě (také při zohlednění případného pokračování cesty).

Vlak 24713 spojuje Moravskou Třebovou a Prostějov bez přestupu. V sobotu je v Moravské Třebové zajištěn přípoj od vlaku z České Třebové s krátkou přestupní dobou 2 minuty. Pozitivum vlaku 24713 tkví v minimálních pobytech v nácestných zastávkách, čehož bylo dosaženo vhodnou časovou polohou ve vztahu k ostatním vlakům. Samotná časová poloha vlaku však není vysoce atraktivní z pohledu poptávky cestujících. Odjezd z Moravské Třebové v 11:49, v době oběda, je pozdní pro výlety a brzký pro cesty studentů. Je nutné si uvědomit, že provoz tohoto vlaku je možný díky časové mezeře mezi vlaky ve Dzbelu. V případě, že by vlak 24708 nepokračoval ze Dzbelu do Moravské Třebové, a z toho důvodu by nejel obrátový vlak 24713, pobyt ve Dzbelu by činil 1 hod. 40 min. Železniční doprava je charakteristická velkým podílem fixních nákladů souvisejících především s pořízením a odpisy železničních vozidel. Využití vozidla „prodloužením vlaků“ do/z Moravské Třebové namísto pobytu 1 hod. 40 min. ve Dzbelu umožňuje „rozpustit“ fixní náklady při zvyšující se jednotce produkce (z pohledu dopravce) – nárůst dopravního výkonu vlakového. Zjednodušeně lze říci, že náklady provozu vlaků 24708 a obrátového vlaku 24713 jsou na úrovni variabilních nákladů. Významnými položkami jsou náklady na trakční palivo a personál. Přičemž náklady na personál (doprovod vlaku) by existovaly i při „neproloužení vlaků“. Je otázkou, v jaké výši. Náklady za využití dopravní cesty, na údržbu a čištění vozidel lze považovat za marginální.

Je na rozhodnutí objednatele dopravy, zda považuje za přínosné rozšířit nabídku dopravy za cenu „pouhých“ variabilních nákladů při riziku minimálního využití vlaků. Celý předchozí odstavec je platný i ve vztahu k vlaku 24708, s tím rozdílem, že v Moravské Třebové není zajištěn přípoj (ani v sobotu) ve směru Česká Třebová.

Vlak 24783 jede v sobotu do Chornic, v neděli pokračuje až do Velkých Opatovic. Vůz vlaku 24783 má při „sobotní variantě“ v Chornicích pobyt 44 min., po kterém přechází na vlak 24782. Vozidlo i strojvedoucí tráví 44 minut neproduktivním prostojem. Od tohoto vlaku není v Chornicích zajištěn žádný přípoj. Vlak jedoucí v neděli má ve Velkých Opatovicích krátkou přestupní dobu 3 minuty na vlak ve směru Skalice nad Svitavou (možnost spojení do Brna).

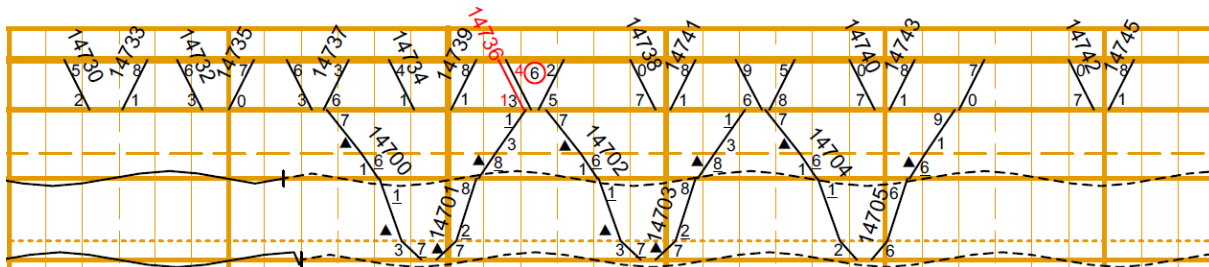
Časová poloha vlaku 24772 je k diskuzi. Pokud má vlak sloužit pro turistické cesty do Moravské Třebové (příjezd 9:44), jeho časová poloha je v pořádku. Pokud má vlak umožňovat nadregionální přepravy, např. do České Třebové a dále, mohl by být veden dříve.

Atraktivita vlaku 24778 je výrazně limitována délkou přestupních dob – 14 minutami ve Dzbelu a 26 minutami v Moravské Třebové. Dlouhá přestupní doba v Moravské Třebové není akceptovatelná.

Vlak 24782 je pro cesty z Brněnska a Boskovicka na Moravskotřebovsko nepoužitelný z důvodu přestupní doby ve Velkých Opatovicích v délce 28 minut. Význam tohoto vlaku upadl také s jednou změnou JŘ, v rámci které došlo k zrušení přímé jízdy do České Třebové. Původně přímý vlak s cca 10 minutovým pobytem v Moravské Třebové končí svoji jízdu v Moravské Třebové. Z ní odjíždí návazný vlak na Českou Třebovou až za 20 minut.

Trat' 262 Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou

V pracovní i nepracovní dny jedou vlaky mezi Skalicí nad Svitavou a Boskovicemi (obousměrně) v hodinovém taktu. Hodinový takt je v pracovní dny v časech cca 4:15–8:30 a 12:50–21:05 zkrácen na 30minutový. Zhruba polovina vlaků doplňkového (30minutového) taktu pokračuje svoji jízdu z Boskovic do Velkých Opatovic a zpět. Nákrešný jízdní řád pro úsek Skalice nad Svitavou (v horní části obrázku) – Velké Opatovice (v dolní části obrázku) je v časovém období 4:00–9:30 zobrazen na obr. 11.



Obr. 11 Výřez nákrešného jízdního řádu Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice

Zdroj: (55)

Vlaky jedoucí pouze v úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice mají v pracovní i nepracovní dny ve Skalici nad Svitavou přípojnou vazbu od osobních vlaků ze směru Brno s krátkou přestupní dobou – většinou 2–3 minuty (25). Současně mají vazbu od rychlíků (dvouhodinový takt) ze směru Letovice s přestupní dobou 21 minut, u spěšných vlaků (pouze v pracovní dny, 3 v ranní špičce a 1 v odpolední špičce) je přestupní doba 10–16 minut.

V úseku Boskovice – Velké Opatovice (a zpět) jsou vlaky provozovány v pracovní dny v časovém období 5:15–9:30 a 14:15–19:30 a v neděli v rozsahu 2 párů vlaků.

Vlaky, které jedou do Velkých Opatovic, jsou zpracovány v tab. 11.

Tab. 11 Osobní vlaky v úseku Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice

číslo vlaku	dny jízdy	úsek jízdy	přípoj od jiného vlaku
			ze směru (bez ohledu na výchozí stanici), od vlaku kategorie, přestupní doba
14700	1–5	Skalice nad Svitavou – Boskovice	od Brna Os 2 min. od Letovic Os 5 min.
	1	Boskovice – Velké Opatovice	
14702	1–5	Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice	od Brna Os 2 min. od Letovic Os 6 min.
14704	1–5	Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice	od Brna Os 1 min. od Letovic Os 9 min.
14706	1–5	Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice	od Brna Os 4 min., Sp 1 min. od Letovic Os 12 min
14708, 14714	denně	Skalice nad Svitavou – Boskovice	od Brna Os 2 min. od Letovic R 21 min.
	†	Boskovice – Velké Opatovice	
14710	1–5	Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice	od Brna Os 5 min. od Letovic Os 12 min.
14712	1–5	Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice	od Brna Os 4 min., Sp 2 min. od Letovic Os 13 min.
14716	1–5	Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice	od Brna Os 4 min. od Letovic Os 12 min.
14718	1–5	Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice	od Brna Os 5 min., Sp 1 min. od Letovic Os 12 min.

Zdroj: autor na podkladech (54) (25)

Ve Skalici nad Svitavou je zajištěn přípoj ze směru Brno vždy od osobních vlaků s rozestupem 1–5 min. mezi přijíždějícím přípojným a odjíždějícím návazným vlakem (tab. 11). V odpolední špičce pracovních dnů je navíc zajištěn přípoj každé dvě hodiny také od spěšných vlaků s rozestupem 1–2 min. Přípoj ze směru Letovice je od osobních vlaků s rozestupem 5–12 min. (vyjma nepracovních dnů).

Vlaky, které jedou pouze mezi Boskovicemi a Skalicí nad Svitavou mají v pracovní i nepracovní dny přípoj do Brna osobními vlaky s rozestupem 4 min., do Letovic rychlíky (dvouhodinový takt) s rozestupem 22 min. nebo osobními vlaky s rozestupem 11 min. V dopravním sedle v sudých hodinách pracovních dnů je rozestup mezi příjezdem od Boskovic a odjezdem do Letovic 41 minut, což není považováno za přípoj.

Vlaky ve směru Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou uvádí tab. 12.

Tab. 12 Osobní vlaky v úseku Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou

číslo vlaku	dny jízdy	úsek jízdy	přípoj na jiný vlak
			ve směru (bez ohledu na cílovou stanici), na vlak kategorie, přestupní doba
14701	1–5	Velké Opatovice – Boskovice	
	1–6	Boskovice – Skalice nad Svitavou	do Brna Sp 4 min., Os 10 min. do Letovic Os 17 min.
14703	1–5	Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou	do Brna Sp 4 min., Os 7 min.
			do Letovic Os 14 min.
14705	1–5	Velké Opatovice – Rájec-Jestřebí ¹	do Brna R 3 min.
			do Letovic Os 22 min.
14707	1–5	Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou	do Brna Sp 1 min., Os 4 min.
			do Letovic Os 11 min.
14709, 14715	†	Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou	do Brna R 7 min.
			do Letovic Os 26 min.
14711	1–5	Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou	do Brna Os 4 min.
			do Letovic Os 10 min.
14713, 14717	1–5	Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou	do Brna Os 4 min.
			do Letovic Os 11 min.
14719	5	Velké Opatovice – Boskovice	
	1–5	Boskovice – Skalice nad Svitavou	do Brna Os 4 min. do Letovic Os 11 min.

¹v Rájci-Jestřebí přípoj do Brna Os 6 min.

Zdroj: autor na podkladech (54) (25)

Vlaky dopolední špičky mají v pracovní dny ve Skalici nad Svitavou přípojnou vazbu ve směru Brno spěšnými vlaky (v 1 případě rychlík) s rozestupem 3–4 min (tab. 12). Některé z vlaků mají navíc vazbu také na osobní vlaky (ve směru Brno) s rozestupem 7–10 min.

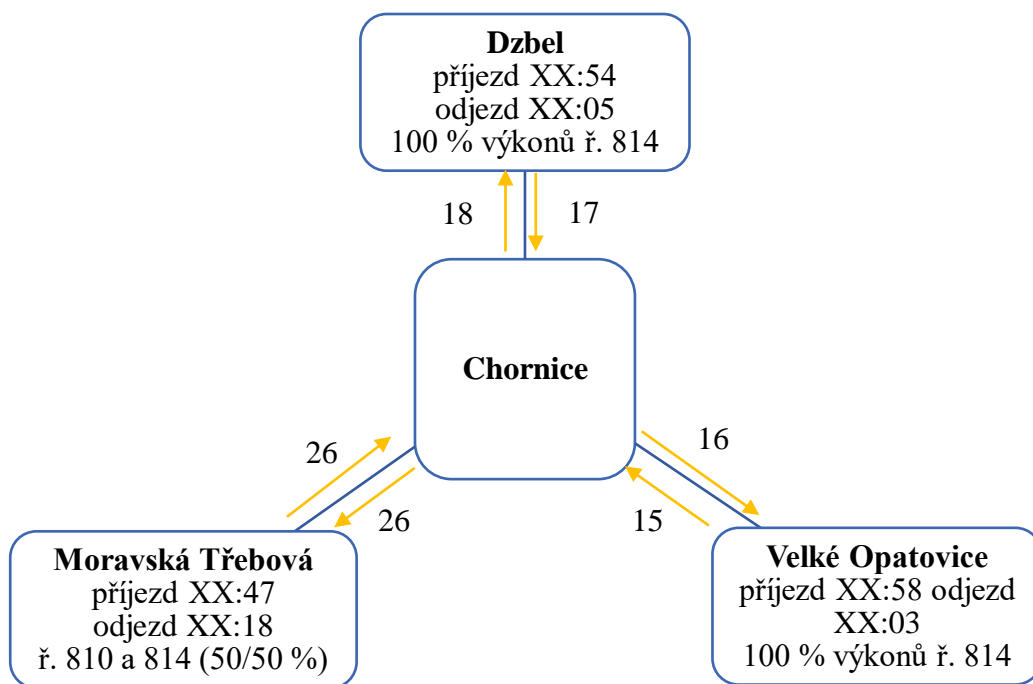
Vlaky jedoucí v odpolední špičce pracovních dnů mají ve většině případů zajištěnou vazbu do Brna přestupem na osobní vlaky s rozestupem 4 min., vazbu do Letovic přestupem na osobní vlaky s rozestupem 10–11 min. V neděli mají vlaky z Velkých Opatovic atraktivní vazbu na Brno prostřednictvím přestupu na rychlík s rozestupem 7 min.

S ohledem na přepravní vztahy (kap. 1.2) by pro úsek Boskovice (mimo) – Velké Opatovice (a zpět) byly vhodnější vazby osobní vlak (trať 262) – rychlík (trať 260). Dosáhnout takových vazeb je problematické kvůli 30minutovému taktu v úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice (a zpět). Situaci neusnadňuje nemožnost křížování ve Skalici nad Svitavou.

Časovým polohám vlaků je na podkladu (54) věnován tento odstavec. První vlak z Velkých Opatovic odjíždí v 5:57. První odpolední vlak z Boskovic do Velkých Opatovic odjíždí v 14:32. Autor považuje časy odjezdů za „pozdní“. S takovým tvrzením vyvstává otázka, jakou roli v DO má trať 262 plnit a jakou roli může plnit s ohledem na současný JŘ?

Provázanost jízdních řádů tratí 017, 262 a 271

Snaha o provázání JŘ 3 tratí naráží na limity. Těmi jsou různá nasazovaná vozidla (hledisko kapacity a komfortu) a časové polohy vlaků (obr. 12). Dopravny Džbel, Moravská Třebová a Velké Opatovice jsou v pracovní dny cílovými zastávkami – časy příjezdů a odjezdů v obr. 12 platí pro vlaky Česká Třebová – Moravská Třebová (a zpět), Prostějov – Džbel (a zpět) a Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice (a zpět) v odpoledních hodinách. Hodnoty u jednotlivých oranžových šipek vyjadřují jízdní doby vč. pobytů.



Obr. 12 Schéma časových poloh vlaků a časových dostupností

Zdroj: autor na podkladu (54)

Na základě údajů v obr. 12 je patrné, že při současné podobě JŘ a jízdních dobách není možné kompletně propojit provozní ramena bez větších časových ztrát – pobytů.

1.5.3 Plány dopravní obslužnosti

Kapitola je věnována plánům dopravní obslužnosti (PDO) Pardubického a Jihomoravského kraje.

Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje

Podkladem pro vypracování kapitoly je zdroj (56).

Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje byl schválen Zastupitelstvem Pardubického kraje 3,5 měsíce před volbami do zastupitelstev krajů. V důsledku voleb došlo k personální změně na pozici náměstka hejtmána pro oblast dopravy a dopravní obslužnost. Obsah PDO tak nemusí korespondovat se současnou dopravní politikou Pardubického kraje.

V pasáži nazvané „Základní legislativa“ jsou uvedené již v době zpracování plánu neplatné normativní právní akty – Vyhláška č. 241/2005 *o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy*, Nařízení Vlády č. 493/2004 *kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti* a Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 388/200 *o jízdních rádech veřejné linkové osobní dopravy*. U Vyhlášky č. 241/2005 a Nařízení Vlády č. 493/2004 došlo k jejich pasivní derogaci Zákonem č. 194/2010 *o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů*. U Vyhlášky č. 388/200 došlo k pasivní derogaci Vyhláškou č. 122/2014 *o jízdních rádech veřejné linkové dopravy*. Vyhláška č. 122/2014 není v PDO Pardubického kraje vůbec zmíněna.

O dopravě se lze v PDO dočíst např.: *„Železniční doprava je objednávana se zřetelem na svá specifika, tzn. jako doprava páteřní na a od níž jsou prováděny přípojové vazby autobusové dopravy. Prioritou Pardubického kraje je obsluha maximálního území vázaného na železnici železniční dopravou“* (56). Přípojné vazby VLD jsou řešeny do jisté míry na úrovni JŘ, z provozního hlediska však nelze hovořit o systémovém zajištění přípojů. Problém návaznosti spojů VLD i přípojů mezi VLD a ŽD v ŠOMT zmiňuje zdroj (53). Zajištění obslužnosti maximálního území pomocí ŽD již není prioritou kraje, o čemž svědčí změny z června 2018:

- omezení vlaků Přelouč–Prachovice (trať 015),
- zrušení vlaků Borohrádek–Holice (trať 016),
- redukce vlaků Mor. Třebová – Džbel a Chornice – Velké Opatovice (trať 017),
- zrušení vlaků Mlýnický Dvůr – Štítý (trať 024).

Úsek Moravská Třebová – Džbel je v PDO zařazen do výčtu tratí, k němuž je uvedeno: *„Pro zachování uceleného dopravního systému Pardubický kraj objednává železniční dopravu na hraničním území sousedních krajů, kde sousední kraj železniční dopravu odmítá“* (56).

Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje

Kapitola je vypracována na podkladu (57).

Stěžejním záměrem v ŠOMT je „Boskovická spojka“ (z pohledu infrastruktury obsažena v kap. 1.4.1). Realizace „Boskovické spojky“ vyvolá následující změny v DO:

- zavedení přímých osobních vlaků linky S2 Brno–Boskovice s taktem 30 minut v dopravní špičce, s hodinovým taktem v dopravním sedle;
- redukce spěšných vlaků linky S2;
- zrušení linky S21 = zrušení osobní dopravy na trati 262 Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice;
- zrušení provozu autobusových spojů linek č. 250 a 251 mezi zastávkami Skalice nad Svitavou, žel.st. – Boskovice, nemocnice;
- omezení autobusových spojů linky č. 234 (Boskovice – Rájec-Jestřebí – Blansko) na období dopravní špičky pracovních dnů.

1.5.4 Koncept osobní železniční dopravy po realizaci „Boskovické spojky“

Kapitola navazuje na předchozí podkapitolu týkající se PDO Jihomoravského kraje.

Podkladem kapitoly je *Textová část „Studie proveditelnosti Boskovická spojka“* (42).

V rámci studie proveditelnosti byly vytvořeny modelové grafikony vlakové dopravy pro 3 časové horizonty:

- krátkodobý horizont do roku 2024,
 - stávající parametry tratě 260 a uzlu Brno,
 - rozsah osobní dopravy linky S2 beze změny,
- střednědobý horizont 2025–2040 (**stěžejní horizont**),
 - na začátku horizontu v provozu (přesunutý) železniční uzel Brno,
 - navýšení počtu vlaků linky S2 na výsledný 15minutový takt,
 - vybudování zastávky Ráječko-Spešov,
- dlouhodobý horizont od roku 2041,
 - již na počátku období provoz vysokorychlostní tratě mezi Brnem a Prahou – změna tras některých dálkových vlaků.

Lze se domnívat, že (přesunutý) železniční uzel Brno bude zprovozněn později než k roku 2025. Také zprovoznění vysokorychlostní tratě v roce 2041 je nutné brát s rezervou.

Tabulka (tab. 13) uvádí modelové cestovní doby vlaků linky S2 Brno–Boskovice.

Tab. 13 Cestovní doby vlaků po zprovoznění „Boskovické spojky“

	krátkodobý horizont	střednědobý horizont	dlouhodobý horizont
Brno–Boskovice	46,5 min. ^{*1} /51,5 min. ^{*2}	47,5 min.	47,5 min.
Boskovice–Brno	49,5 min. ^{*1} /51,5 min. ^{*2}		
^{*1} osa symetrie 00-00 v Boskovicích ^{*2} osa symetrie 30-30 v Boskovicích			

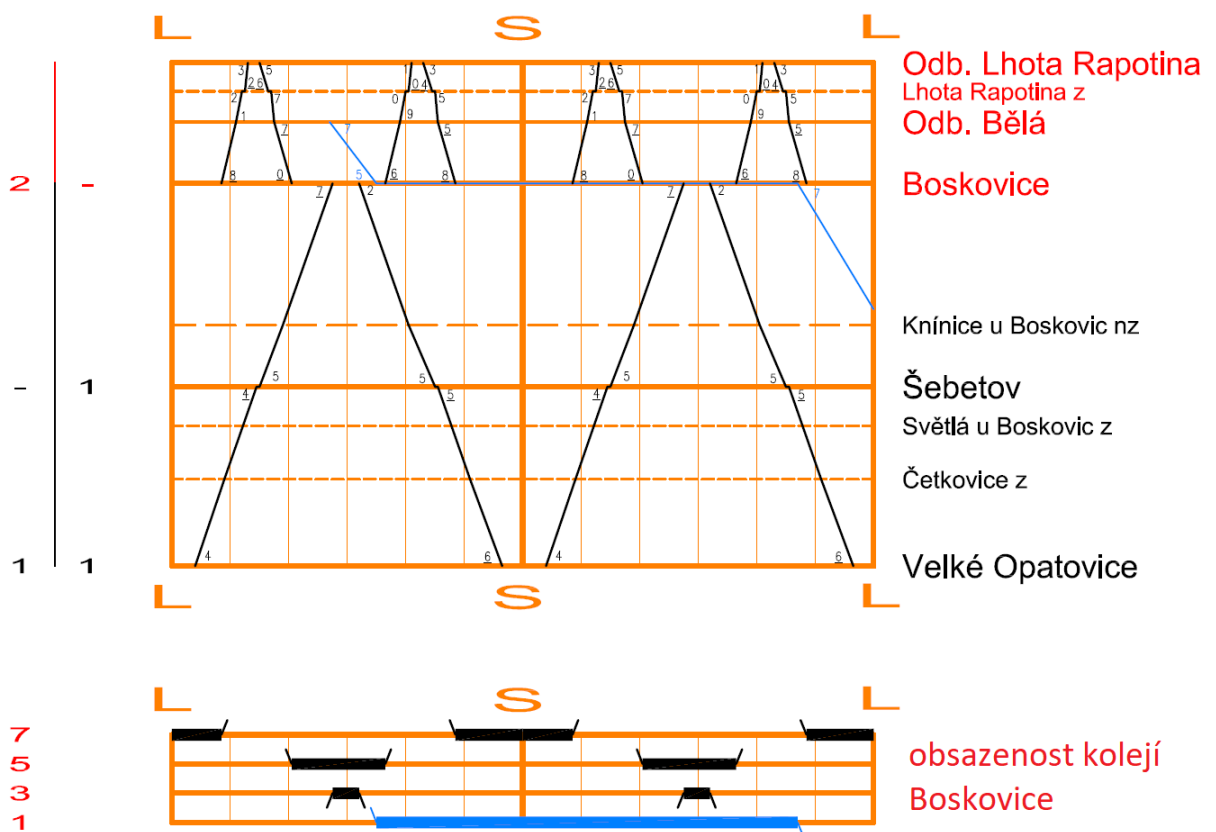
Zdroj: (42)

Odlišné cestovní doby stejného směru jízdy v krátkodobém horizontu (tab. 13) mají příčinu v ovlivnění (narušení) jízdy osobních vlaků linky S2 vlaky dálkového segmentu.

Následující podkapitoly přibližují „vítěznou“ **variantu č. 3** „Boskovické spojky“ (vysvětleno v kap. 1.4.1) v jednotlivých časových horizontech z pohledu tratě 262. Jako podklad posloužily *Grafikony vlakové dopravy „Boskovická spojka“* (58).

Krátkodobý horizont

Modelové časové polohy vlaků v krátkodobém horizontu jsou patrné z obr. 13.



Obr. 13 Grafikon vlakové dopravy a obsazenost kolejí ve stanici Boskovice v krátkodobém horizontu

Zdroj: (58), úprava autorem

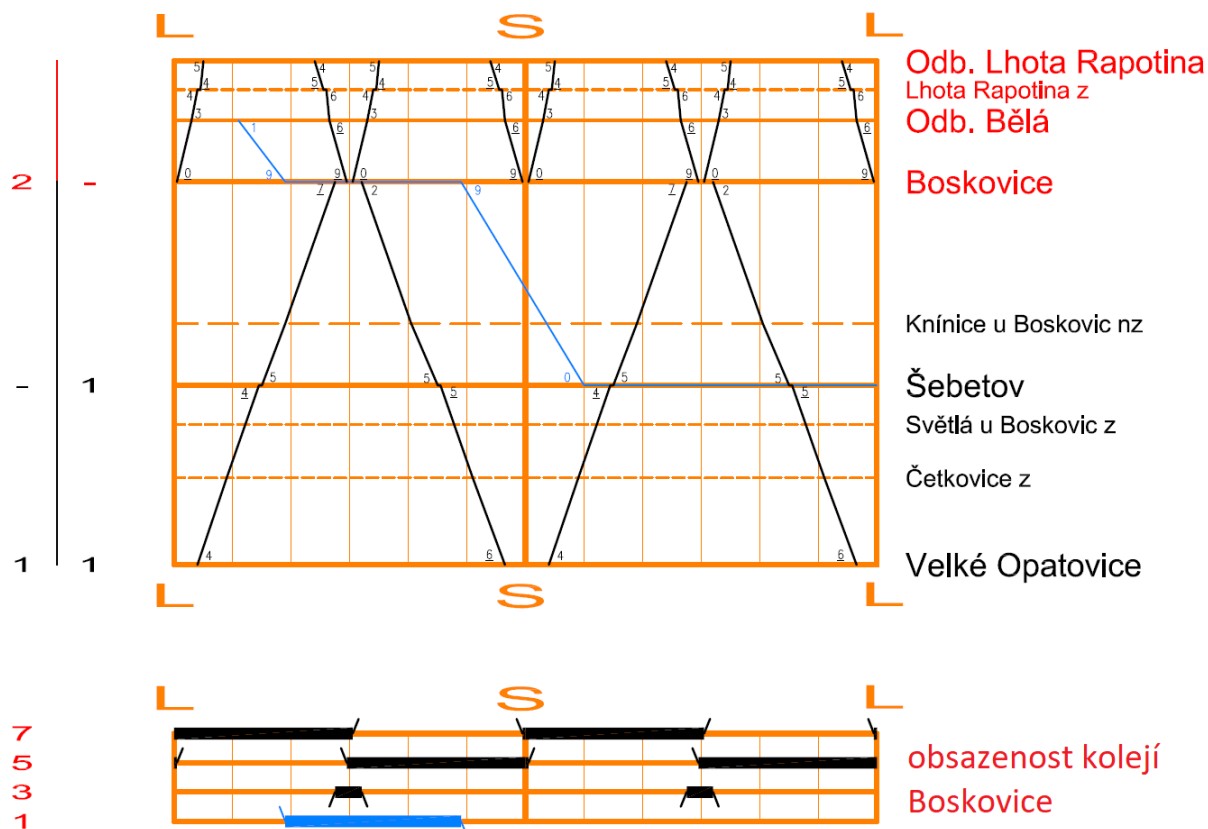
Doba mezi příjezdem od Brna a odjezdem do Velkých Opatovic ve stanici Boskovice činí 11,5 minut (obr. 13). V opačném směru jízdy dosahuje tato doba délky 9 minut.

Ze zajímavosti je na tomto místě uvedeno, že zmíněných 11,5 minut nesplňuje jeden z tzv. základních standardů veřejné osobní dopravy IDS JMK, a sice standard kvality přestupu v maximální délce 10 minut (57).

Za pozitivum lze považovat pravidelný přestup typu hrana – hrana v Boskovicích mezi vlaky od/do Velkých Opatovic a vlaky od/do Brna.

Střednědobý a dlouhodobý horizont

Pro střednědobý a dlouhodobý horizont jsou časové polohy vlaků vyjádřeny v obr. 14.



Obr. 14 Grafikon vlakové dopravy a obsazenost kolejí ve stanici Boskovice ve střednědobém a dlouhodobém horizontu

Zdroj: (58), úprava autorem

Ve střednědobém horizontu dosahuje doba mezi příjezdem vlaků od Brna (resp. Velkých Opatovic) a odjezdem vlaků do Velkých Opatovic (resp. Brna) atraktivní délky 2,5–3 minut (obr. 14). Při spojení z Brna do Velkých Opatovic je v ŽST Boskovice přestup typu hrana – hrana, při opačném směru cesty je nutné přejít mimoúrovňovým přechodem z nástupiště u koleje č. 3 k nástupišti u vzdálenější koleje č. 7.

1.5.5 Tarifní oblast

V kapitole je nastíněna oblast tarifu v kontextu IDS a způsob odbavení cestujících na tratích 017, 262 a 271.

V úseku Jevíčko – Velké Opatovice platí obecně tarif IDS JMK a současně tarif IREDO. Ve vlacích jedoucích v daném úseku však platí pouze tarif IREDO. V praxi tedy nelze cestovat na jeden jízdní doklad např. z Jevíčka do Brna při způsobu přepravy: autobusem k železniční zastávce Jevíčko, vlakem do Velkých Opatovic, vlakem do Skalice nad Svitavou a vlakem do cíle cesty – Brna (vyjmenované obce vyjadřují současná místa přestupů, s ohledem na dnešní podobu JŘ je uvedený způsob přepravy ryze teoretickou možností).

Na trati 262 a 271 jsou všechny osobní vlaky doprovázeny obsluhou vlaku – vlakvedoucím, který mj. zajišťuje odbavení cestujících nastupujících na zastávkách bez služby pokladní přepážky.

Na trati 017 v úseku Moravská Třebová – Chornice–Dzbel je u většiny vlaků zaveden tzv. samoobslužný způsob odbavení cestujících, nikoliv však u vlaků jedoucích z (do) Prostějova. Režim samoobslužného způsobu odbavení cestujících je uplatněn u všech vlaků v úseku Chornice – Velké Opatovice. V rámci samoobslužného způsobu odbavení cestujících na trati 017 se bylo možné setkat ve vlacích s následujícími nedostatky:

- prodej jízdenek tarifu IREDO pouze u strojvedoucího,
- rozpor mezi dodržováním jízdních dob a prodejem jízdenek strojvedoucím,
- často opakovaná rušivá hlášení o způsobu odbavení.

Samoobslužný způsob odbavení není samoobslužným v pravém slova smyslu, protože neumožňuje odbavení cestujících tarifem IREDO bez asistence strojvedoucího.

1.5.6 Přístupnost zastávek železniční dopravy

Zastávky tratí 017 a 262, vyjma Moravské Třebové nebo Skalice nad Svitavou, nedisponují stojany či jiným zařízením pro uložení jízdních kol. Na základě pozorování zvyků cestujících v řešeném území lze konstatovat, že cyklistická doprava není využívána pro přemístění (přiblížení) k zastávkám.

Pro posuzování přístupnosti zastávek jsou stanovena kritéria: *plocha pro parkování automobilu, pěší přístupnost pomocí chodníku a stanovisko pěší přístupnosti. Plochou pro parkování automobilu se myslí jakákoliv plocha (včetně nezpevněné) v těsné blízkosti zastávky. Důvodem pro záporné vyhodnocení hlediska, tedy neexistenci takové plochy, jsou např. blízkost křižovatky, bariéry jízdy k zastávce (příkop), nevhodné sklonové poměry. U pěší přístupnosti je uvažována cesta do centra (těžiště) obce. Vzdálenosti u kritéria *pěší přístupnost pomocí chodníku* nevyjadřují docházkovou vzdálenost. Vyjadřují však vzdálenost, kterou je nutné ujít po pozemní komunikaci – bez chodníku.*

Údaje nevyjadřují polohu úseku na trase chůze. *Stanovisko pěší přístupnosti* je založeno na posouzení „v terénu“. Údaje o přístupnosti zastávek pro chodce a IAD jsou obsahem tab. 14.

Tab. 14 Posouzení pěší přístupnosti a existence parkovacích ploch u zastávek železniční dopravy

zastávka	plocha pro parkování automobilu	pěší přístupnost pomocí chodníku	stanovisko pěší přístupnosti
Moravská Třebová	ano	bez omezení	přístupné
Linhartice	ne	325 m chůze po pozemní komunikaci	nepřístupné
Rozstání	ne	60 m chůze po pozemní komunikaci	přístupné
Městečko Trnávka	ano	bez omezení	přístupné
Mezihoří	ne	chodník neexistuje	nepřístupné
Chornice	ano	645 m chůze po pozemní komunikaci	nepřístupné
Biskupice	ano	340 m chůze po pozemní komunikaci	nepřístupné
Jevíčko	ano	1 100 m chůze po pozemní komunikaci	nepřístupné
Velké Opatovice	ano	191 m chůze po pozemní komunikaci	přístupné
Cetkovice	ne	1 400 m chůze po pozemní komunikaci	nepřístupné
Šebetov	ano	765 m chůze po pozemní komunikaci	nepřístupné
Knínice	ano	bez omezení	přístupné
Boskovice	v blízkosti	bez omezení	přístupné
Skalice nad Svitavou	ano	bez omezení	přístupné

Zdroj: autor na podkladu (26)

Většina zastávek disponuje plochou pro parkování automobilu (tab. 14). Pěší přístupnost je možná pouze u 50 % zastávek. Pádým důvodem „nepřístupnosti“ zastávky pro pěší je hledisko bezpečnosti pohybu po pozemní komunikaci bez chodníku.

2 POZICE REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Informace uvedené v této kapitole jsou čerpány ze zdroje (59).

Cílem kapitoly je představit zahraniční přístup k regionální ŽD. Nalezení zahraničních tratí s pravidelným provozem osobní dopravy, které by byly podobné regionálním tratím v České republice (např. řešené trati 017), považuje autor za obtížný úkol. V rámci studia podkladů byly vyhledávány tratě ve Švédsku, Norsku, Finsku, Itálii, Rakousku, Německu, Polsku a Japonsku. Na základě studia konceptů provozu v zahraničí dospěl autor ke 2 poznatkům – na výkony regionální železniční dopravy jsou výhradně nasazována podvozková železniční vozidla. Česká republika je proto svým přístupem v oblasti vozového parku unikátní. Druhým poznatkem je fakt, že z množiny 20 tratí (napříč světem) nebyla nalezena žádná trať se srovnatelným konceptem a okolnostmi provozu (např. vliv národního parku v Německu) ve vztahu k tuzemským tratím. Lze tedy konstatovat, že i v rozsahu provozované regionální železniční dopravy jsme unikátní.

Regionální trať, kterou lze alespoň částečně přirovnat k těm v České republice, je např. tzv. Madonnenlandbahn. Jde o nejméně využívanou trať provozního souboru Westfrankenbahn, který se rozprostírá na území Bavorska a Bádenska-Württemberska Spolkové republiky Německo. Trať Madonnenlandbahn spojuje města Miltenberg a Seckach a denně ji využívá cca 700 cestujících. Na málo využívaných tratích české železnice s denním provozem není dosahováno ani poloviny počtu cestujících.

Zajímavostí Westfrankenbahn je firemní filozofie s myšlenkami:

- využití potenciálu poptávky – vznik nových zastávek, jednání s místními podniky s cílem provozovat nákladní ŽD;
- participace představitelů dopravního podniku v místních spolicích, projektech týkajících se např. cestovního ruchu, gastronomie, s cílem poznat místní potřeby a spolupracovat – „nerozhodovat od stolu o věcech dějících se 100 km daleko“;
- důrazu na zákaznický servis ve stanicích – odklon od odbavení cestujících pomocí automatů, rozšíření otevírací doby, vznik prodejen a služeb místních podnikatelů;
- přepravy studentů do škol vnímány jako téměř nezbytná podmínka provozu regionální ŽD;
- propojení ŽD s ostatními dopravními módy.

Společným jmenovatelem výše uvedených myšlenek je vědomé úsilí provozovat smysluplnou železniční dopravu.

3 POSOUZENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI DOPRAVNÍM MODELEM

Stěžejní součástí této diplomové práce je **dopravní model** (příloha N) vytvořený v programu OmniTRANS (verze programu 6.0.18). **Model je vytvořen autorem pro účely této práce.** Tvorba modelu trvala více než 200 hodin.

Podkladem pro vypracování kapitoly je odborná literatura (60).

Vytvořený model je modelem:

- statickým – v modelu je definováno časové období *AM* a *ostatní*, časový průběh není jakkoliv zohledněn;
- makroskopickým – s ohledem na princip tvorby, možnosti využití modelu na taktické a strategické úrovni a řešené území sahající od České Třebové po Brno;
- deskriptivním – cílem modelu je zjistit hodnoty předem definovaných charakteristik u současného stavu i navrhovaných úprav.

Postup tvorby modelu se skládal z následujících fází:

- formulace problému,
- požadované výstupy,
- vymezení systému a koncepce modelu,
- vstupní podklady,
- tvorba modelu,
- kalibrace modelu.

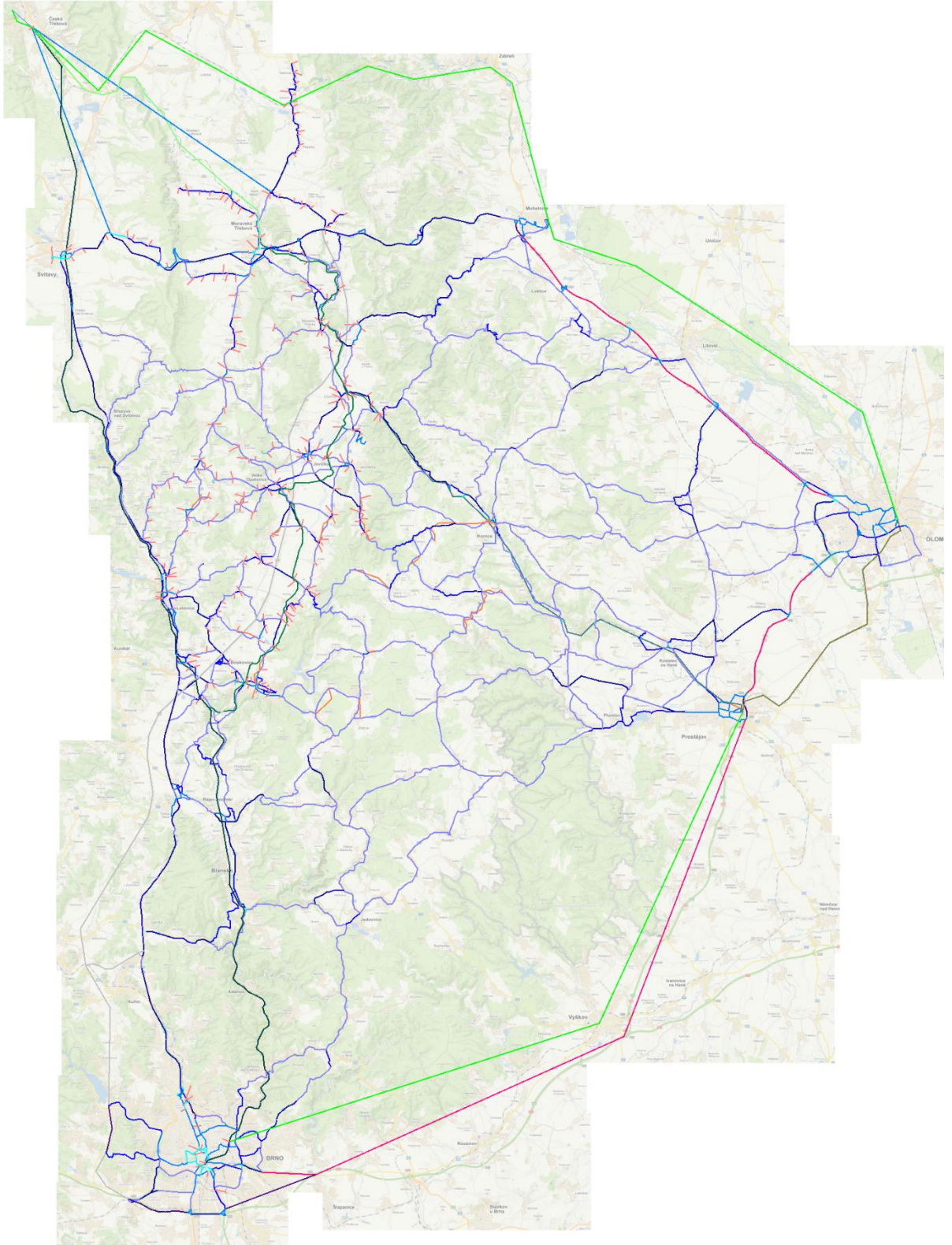
V rámci formulace problému jsou položeny tyto otázky: Může trať 017 a 262 sloužit pro přepravy do Brna? Jaké dopady by přineslo propojení železniční dopravy na trati 017 s veřejnou linkovou dopravou při současné nabídce veřejné dopravy?

Požadovaným výstupem jsou matice dostupnosti (příloha O), uvádějící nejkratší doby přemístění pro každou dvojici těžišť přepravních okrsků.

Vstupními podklady jsou: mapový podklad (26), vyhledávač spojení (25) a archiv jízdních řádů (61).

Tvorbu modelu lze rozdělit na několik fází. V první fázi bylo nutné vytvořit graf reprezentující dopravní síť řešeného území. Graf byl vytvořen přidáváním jednotlivých vrcholů a hran do importované mapy. Vrcholy reprezentují křižovatky, zastávky a místa, kde dochází ke změně parametrů hran, které jsou v incidenci s příslušným vrcholem (např. rychlostní omezení). Následovalo nastavení parametrů hran – definování typů komunikací.

V modelu bylo vytvořeno 8 typů komunikací pro silniční dopravu (nikoliv ve smyslu kategorií pozemních komunikací, ale dle průměrné dosahované rychlosti a charakteru pozemní komunikace) a několik typů tratí. Dále bylo nutné nastavit průměrnou rychlost pohybu po komunikacích pro mód chůze a IAD. Autorem vytvořenou dopravní síť lze vidět na obr. 15.



Obr. 15 Graf dopravní sítě v modelu

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (26)

Do vytvořené sítě pozemních komunikací a železničních tratí byly přidány zastávky včetně jejich oficiálních názvů. U železničních zastávek byl oficiální název doplněn o písmeno Z v závorce, takto (Z), a to z důvodu jednoznačné identifikace zastávky.

Dalším krokem bylo vložení vlaků a spojů VLD – krok zahrnuje definování obsluhovaných zastávek, nastavení jízdních dob a pobytů, a nastavení specifík jednotlivých spojů u konkrétních zastávek – např. zastávka určena pouze pro výstup, zákaz přestupu aj. Trasy VLD zadávané do modelu byly vybírány na základě četnosti jejich výskytu v JŘ jednotlivých linek – vybraná trasa reprezentuje trasu, která je obsluhována nejvíce spoji dané linky. Byly však zahrnuty i další trasy, a to v případě, kdy četnost jejich výskytu je nižší o max. 2 ve srovnání s nejvíce vyskytující se trasou.

Následně byly nastaveny jízdní doby, které odpovídají časově nejkratším dosažitelným jízdním dobám spojů na dané trase (dle JŘ). Takový princip tvorby modelu je v souladu se snahou posoudit „nejlepší možnosti“ veřejné hromadné dopravy (VHD).

Navazující fází bylo nastavení přestupních dob, které je nutné zadávat pro každou dvojici spojů obsluhující danou zastávku (obr. 16), např. tedy i u dvojice výchozích spojů. Autor nastavil ručně tisíce přestupních dob.

From	To	Wait	Wait type	Penalty	Penalty type
345:728254 376	410:14706	999,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	134:728251 205	777,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	141:728251 208	999,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	148:727250 201	999,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	150:728250 356	54,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	151:725256 527	333,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	153:727256 201	32,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	154:727256 208	999,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	157:726252 261	333,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	159:727257 204	999,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	160:727257 255	777,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	246:728253 208	999,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	332:680794 5	36,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	333:680794 2	999,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	336:728253 207	32,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	340:728162 281	43,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	341:728162 282	999,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	342:728250 359	999,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	343:727250 202	333,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	344:728254 375	333,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	345:728254 376	999,00	Constant	0,00	Constant
409:14707	410:14706	999,00	Constant	0,00	Constant
410:14706	134:728251 205	999,00	Constant	0,00	Constant
410:14706	141:728251 208	999,00	Constant	0,00	Constant
410:14706	148:727250 201	999,00	Constant	0,00	Constant
410:14706	150:728250 356	999,00	Constant	0,00	Constant
410:14706	151:725256 527	999,00	Constant	0,00	Constant
410:14706	153:727256 201	999,00	Constant	0,00	Constant
410:14706	154:727256 208	999,00	Constant	0,00	Constant

Obr. 16 Nastavení přestupních dob v programu OmniTRANS

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

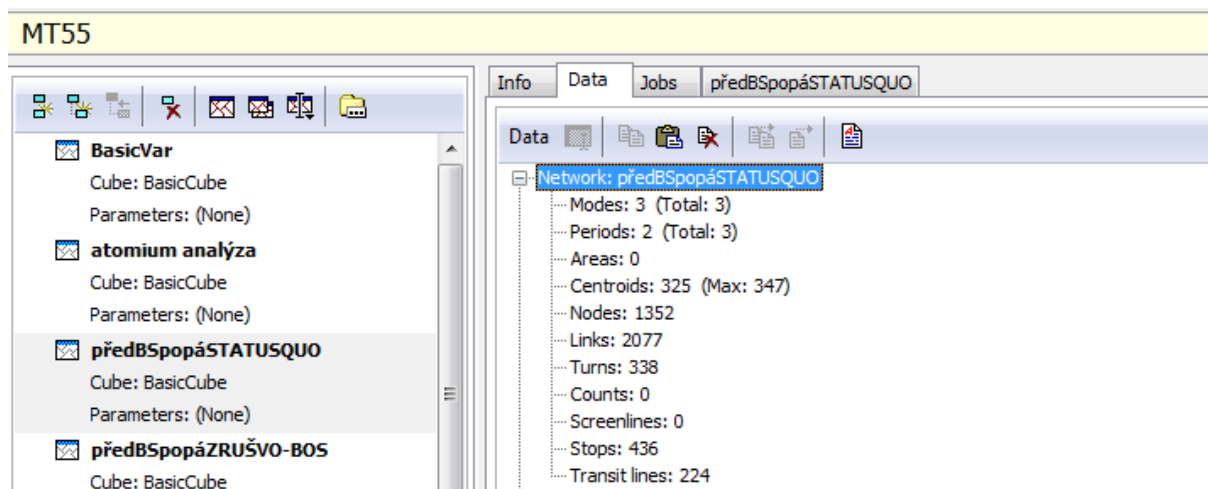
Myšlenka posoudit potenciál VHD se projevila při zjišťování nejkratších přestupních dob dle platných JŘ. K tomuto požadavku přistoupilo autor tak, že bylo vyhledáno spojení pomocí (25) pro 25. duben 2019 (pracovní den) a 25. duben 2019 (neděle) od 14:00. Z vyhledaných prvních 6 spojení byla převzata nejkratší přestupní doba, pokud splňovala podmínku časového trvání v maximální délce 10 minut. Přestupní dobu do 10 min. považuje autor za „hraniční“ z pohledu přijatelnosti širším spektrem cestujících. Standard kvality přestupu s maximálním časem přestupu 10 minut je jedním ze standardů IDS JMK (57). V opačném případě byla přestupní doba zjišťována u vyhledaných dalších 6 spojení. Ze 12 spojení pak byla vybrána nejkratší přestupní doba. Pokud spojení neexistovalo, přestupní doba byla nastavena na hodnotu 777. V případech, kdy nebyl přestup mezi 2 spoji posuzován (dvojice výchozích spojů, dvojice spojů končících jízdu v přestupní zastávce), byla za přestupní dobu dosazena hodnota 999. U přestupních dob překračujících 60 min. byla nastavena hodnota 333. Konstantní hodnoty přestupních dob – 333, 777 a 999 nevyjadřují skutečné přestupní doby. Jde o doby, které časově „zatěžují“ přestup (tedy i celkovou dobu přemístění). Časové „zatížení“ přestupu vede k nalezení jiných časově nejkratších cest s kratší dobou přestupu. V přeneseném slova smyslu konstantní hodnoty zamezují přestupům mezi zadanými spoji. Skutečné přestupní doby byly nastavovány v případě jejich trvání do 60 min. (včetně).

Před spuštěním algoritmu modelu bylo nutné zadat těžiště přepravních okrsků (tzv. centroidy). Pro zachování možnosti využít modelu pro různé účely byly vkládány centroidy ve 3 různých úrovních. U úrovně 1 jde o centroidy na úrovni obci, u centroidů úrovně 2 jde o střední školy, nemocnice, městské a obecní úřady a podniky s 500 a více zaměstnanci. Nejnižší úroveň centroidů je určena pro centroidy jednotlivých zastávek.

Po uskutečnění uvedených činností byl spuštěn algoritmus AON (All-or-Nothing), který vypočítá nejkratší doby přemístění mezi všemi těžišti přepravních okrsků a vypočtené výsledky zapisuje ve tvaru matic. Celková doba přemístění vypočítaná modelem se skládá z:

- doby chůze ze zdroje cesty na zastávku nástupu – vypočítáno modelem,
- čekání na zastávce nástupu – do modelu nastavena fixní přírážka 5 min.,
- jízdy do místa přestupu – vypočítáno modelem,
- přestupní doby – nastaveny dle současných JŘ,
- jízdy do zastávky výstupu – vypočítáno modelem,
- přírážky při výstupu z dopravního prostředku – do modelu nastavena fixní přírážka 1 min.,
- doby chůze do cíle cesty – vypočítáno modelem.

Rozsah vytvořeného modelu u (základní) varianty *současný stav „před Boskovickou spojkou“* v pracovní den ilustruje obr. 17.



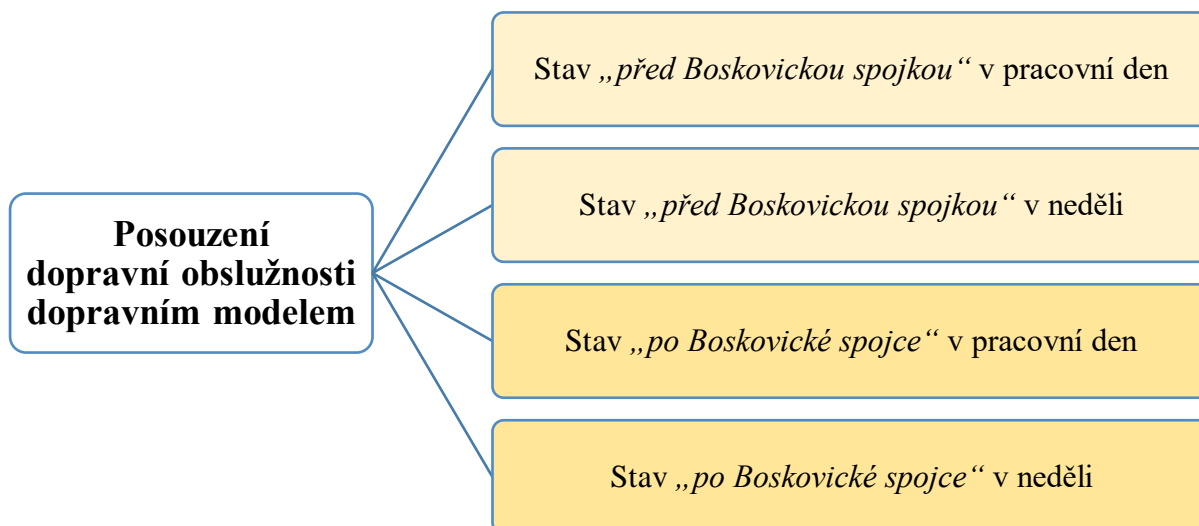
Obr. 17 Rozsah modelu u základní varianty

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Ze souhrnné statistiky (obr. 17) stojí za povšimnutí fakt, že základní varianta modelu obsahuje 224 různých spojů VHD.

Současná podoba modelu obsahuje zastávky, přestupní doby, vlaky (včetně soukromých dopravců) a spoje VLD pro celou vytvořenou síť (obr. 15). Zahrnuta je také možnost spojení do Prahy. Model lze tedy využít např. pro hledání nejkratších cest z (do) obcí ŠOMT do (z) České Třebové, Olomouce, Prostějova a Prahy.

Autorem vytvořený dopravní model je aplikován na posouzení dopravní obslužnosti a předložených dílčích návrhů **z hlediska doby přemístění**, a to v rozsahu dle obr. 18.



Obr. 18 Diagram základního přístupu k řešení

Zdroj: autor

Hierarchie řešení (obr. 18) zohledňuje dvě základní věci – stav „Boskovické spojky“ (před realizací a po realizaci, zkráceně před a po) a řešené období (pracovní den a neděle).

Dopady předložených variant vycházejí z porovnání se *současným stavem* (varianty „před Boskovickou spojkou“) a s *referenční variantou* (varianty „po Boskovické spojce“).

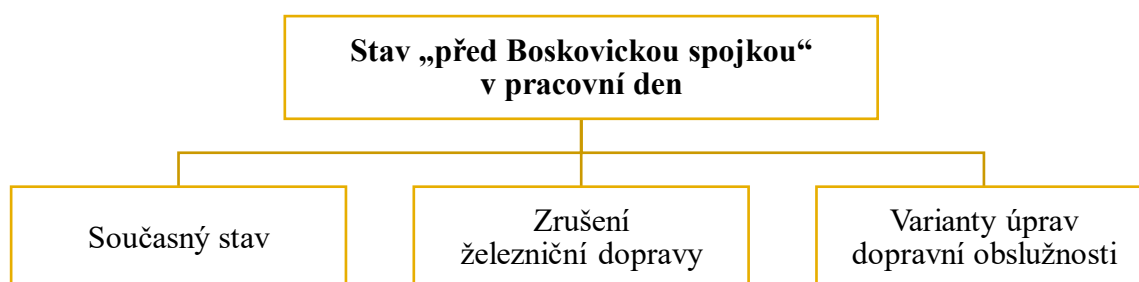
U *referenčních variant* „po Boskovické spojce“ (kap. 3.3.1 a 0) je převzata nabídka VHD (včetně přestupních dob mezi VLD a ŽD) *současného stavu* „před Boskovickou spojkou“ s rozdílem v JŘ vlaků (58) na trati 260 v úseku Březová nad Svitavou – Brno, na trati 262 v úseku Boskovice – Velké Opatovice a vlaků jedoucích po „Boskovické spojce“.

V podkapitolách věnovaných porovnání VHD s IAD je ve variantách „před Boskovickou spojkou“ (kap. 3.1.1 a 3.2.1) porovnávána VHD s aktuální IAD. U variant „po Boskovické spojce“ (kap. 3.3.1 a 0) je VHD srovnávána s IAD po realizaci dálnice D43 (kap. 1.4.2) na rychlost 120 km.h^{-1} , v trase dle přílohy I.

V textu jsou u názvů obcí použity dva řezy písma – kurzíva označující přepravní okrsek a obyčejný řez vyjadřující sídelní jednotku (*Brno* – okrsek, Brno – sídelní jednotka).

3.1 Stav „před Boskovickou spojkou“ v pracovní den

V kapitole jsou předloženy a posouzeny 3 možné scénáře (obr. 19).



Obr. 19 Diagram přístupu k řešení – stav „před Boskovickou spojkou“ v pracovní den

Zdroj: autor

3.1.1 Současný stav

Současný stav je posuzován z pohledů porovnání VHD a IAD, zastoupení ŽD u cest VHD a doby přemístění v případě kombinace IAD a VHD.

Porovnání veřejné hromadné dopravy s individuální automobilovou dopravou

Cílem kapitoly je porovnat celkovou dobu přemístění při využití VHD ve vztahu k IAD. Výsledkem je určení relací z (do) obcí ŠOMT, které splňují stanovená kritéria.

Pro regionální přepravy (nezahrnutý přepravní okrsky v Brně) jde o tato kritéria:

- kritérium 1 – doba přemístění s využitím VHD je kratší než při využití IAD,
- kritérium 2 – doba přemístění s využitím VHD je delší než IAD o 0,01–5 min.,
- kritérium 3 – doba přemístění s využitím VHD je delší než IAD o 5,01–10 min.

Akceptovatelná hranice 10 min. u kritéria 3 (nejvíce benevolentní) byla určena s vědomím, že u regionálních přeprav, např. mezi dvěma sousedními obcemi, je nízká ochota volit časově náročnější způsob přepravy. Stanovená hranice má za cíl eliminovat v rámci možností takové relace, u nichž činí čas přemístění VHD několikanásobek času IAD.

Výčet relací vyhovujících určeným kritériím je obsahem přílohy P. Z údajů v ní uvedených vyplývá:

- Kritérium 1 splňují pouze 2 relace, a to z *České Třebové* do 2 přepravních okrsků v Boskovicích.
- Kritériu 2 vyhovuje 7 relací, všechny z nich zahrnují kombinace (bez ohledu na atraktivitu a disponibilitu okrsků) přepravního okrsku *Česká Třebová* a přepravních okrsků v Boskovicích.
- Kritérium 3 splňují na území ŠOMT relace: *Chornice – Městečko Trnávka*, *Velké Opatovice – Jevíčko*, *Světlá – Šebetov* (i opačný směr) a *Knínice – Šebetov*.

V rámci regionálních přeprav na území ŠOMT neexistuje relace VHD, na které lze dosáhnout kratší doby přemístění nebo delší o max. 5 min. ve vztahu k IAD. Z důvodu neexistence ŽD v úseku *Moravská Třebová – Chornice – Velké Opatovice* lze nyní s jistotou říci, že v rámci cest VHD splňujících kritérium 3, kromě relace *Knínice – Šebetov* (úsek s pravidelnou ŽD), je využita výhradně VLD.

Pro přepravy z (do) přepravních okrsků v Brně jsou určena následující kritéria:

- kritérium 1 – doba přemístění s využitím VHD je kratší než při využití IAD,
- kritérium 2 – doba přemístění s využitím VHD je delší než IAD o 0,01–10 min.,
- kritérium 3 – doba přemístění s využitím VHD je delší než IAD o 10,01–20 min.

Kritéria pro cesty z (do) Brna jsou více benevolentní oproti kritériím pro regionální přepravy z důvodu, že u cest IAD lze očekávat kongesce (u cílových proudů do Brna také snaha zohlednit čas potřebný k nalezení plochy pro parkování automobilu).

Při posouzení jednotlivých relací nebyly nalezeny žádné relace splňující kritérium 1 a kritérium 2. Kritérium 3 splňují relace:

- *Brno-Královo Pole – Boskovice – nemocnice*,
- *Brno-Komárov – Boskovice – MINERVA BOSKOVICE, a.s.*,
- *Brno-Komárov – Boskovice – gymnázium*,
- *Brno-Komárov – Boskovice – nemocnice*.

Jedinými relacemi, které splňují kritéria pro cesty z (do) Brna, jsou relace s výchozím přepravním okrskem na území Brna a s cílovými přepravními okrsky v Boskovicích.

Doba přemístění při kombinaci individuální automobilové dopravy a železniční dopravy

Pasáž je věnována dosažitelným dobám přemístění při kombinaci IAD a ŽD na relacích *Velké Opatovice – Boskovice (Ž)* a *Boskovice – Velké Opatovice (Ž)*. Posouzení je provedeno pouze pro uvedené relace z důvodů zastoupení pouze regionálního segmentu ŽD, jednotných jízdních dob vlaků a cesty bez přestupu. Dále je zvažován předpoklad, že ochota využít IAD pouze pro „první míli“ (nikoliv celou cestu) má se snižující se vzdáleností k cílovému přepravnímu okrsku (*Boskovice*) klesající tendenci.

Doba přemístění při kombinaci IAD a vlaku se skládá z jízdní doby IAD vypočítané modelem, přírážky v délce 5 minut na zaparkování vozidla a koupi přepravních dokladů a jízdní doby vlaku zjištěné pomocí (25). „Poslední míle“ nebyla zohledněna.

Tab. 15 Porovnání doby přemístění při různých možnostech přepravy v pracovní den

		doba přemístění [min.]			
výchozí přepravní okrsek	cílový přepravní okrsek	kombinace IAD s vlakem	pouze IAD	pouze VHD	rozdíl kombinace (IAD + vlak) a VHD
Velké Opatovice	Boskovice (Ž)	31,5	21,5	42	-10,5
Boskovice	Velké Opatovice (Ž)	33,5	20	45,5	-12

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

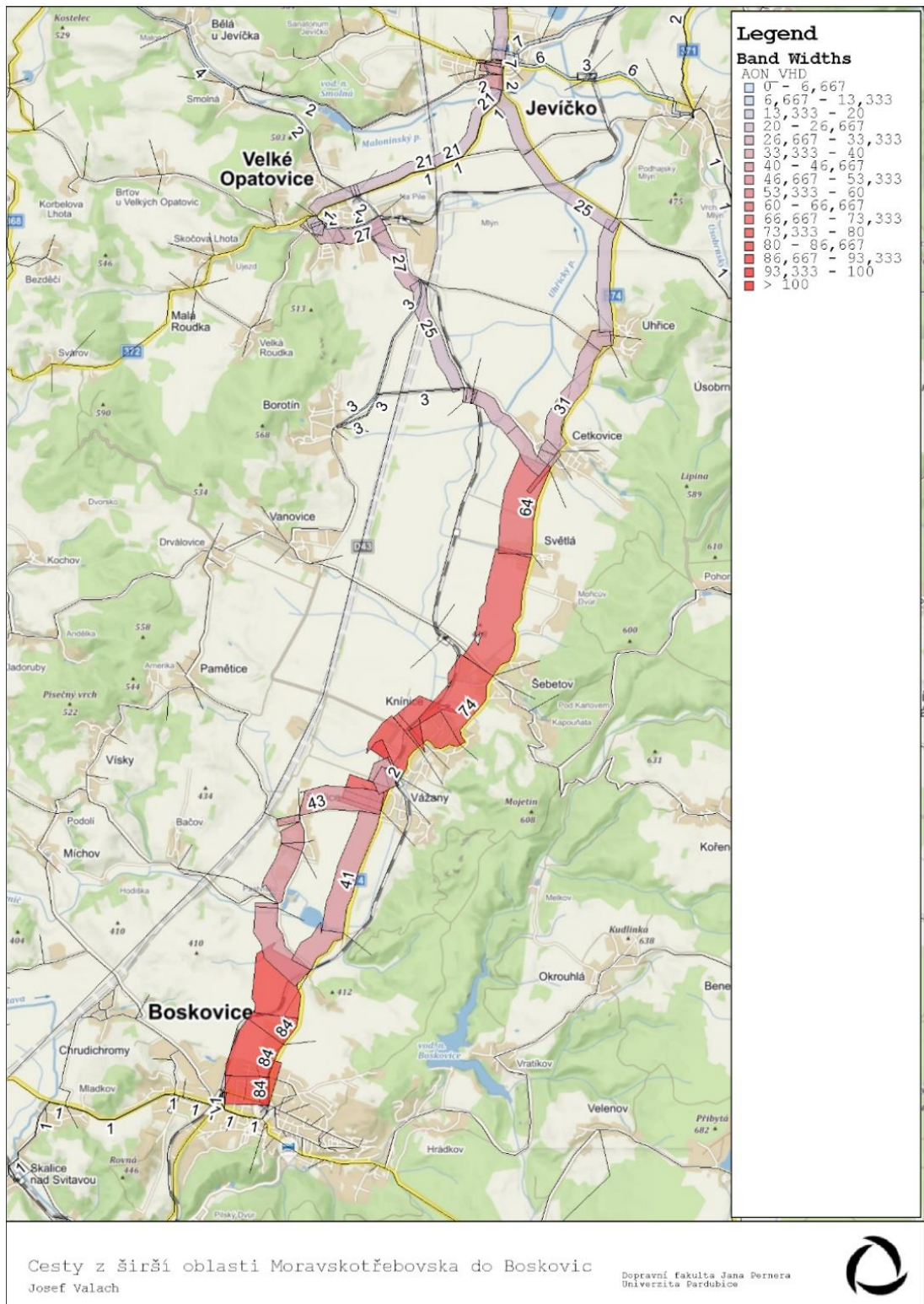
Rozdíl kombinace (IAD + vlak) a VHD v tab. 15 vyjadřuje, s ohledem na jízdní doby vlaků zjištěné pomocí (25), rozdíl mezi nejkratší cestou při kombinaci (IAD + vlak) a průměrnou nejkratší cestou VHD zjištěnou modelem.

Na relaci *Boskovice – Velké Opatovice (Ž)* je nejkratší cesta při kombinaci (IAD + vlak) o 12 min. kratší než průměrná nejkratší cesta VHD, což není zanedbatelné.

Zastoupení železniční dopravy u cest veřejnou hromadnou dopravou

V rámci kapitoly je zjišťováno, jestli je na relacích do *Boskovic* a *Brna* využita trať 262 u modelem vypočítaných časově nejkratších cest VHD. Při modelování bylo nastaveno z přepravních okrsků 1. úrovně (na území ŠOMT) 5 cest do okrsku *Boskovice* a samostatně 20 cest do *Brna*.

Výstupem modelování cest do Boskovic je kartogram zatížení (obr. 20).



Obr. 20 Kartogram zatížení cest do Boskovic „před Bosk. spojkou“, pracovní den, současný stav

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Na základě obr. 20 vyplývá, že pro cesty do *Boskovic* z okrsků 1. úrovně není využita trať 262 (trať 017 v úseku Mor. Třebová – Velké Opatovice bez ŽD). Také pro cesty do *Brna* není využita trať 262 v úseku Velké Opatovice – Boskovice (kartogram je obsahem přílohy Q).

3.1.2 Zrušení železniční dopravy

V kapitole je zjišťován dopad zastavení provozu osobních vlaků v úseku Velké Opatovice – Boskovice na dobu přemístění. Výsledky v tab. 16 zahrnují všechny relace, na nichž dochází k prodloužení doby přemístění o 1 minutu a více.

Tab. 16 Relace s delší dobou přemístění z důvodu zrušení osobních vlaků v úseku Velké Opatovice – Boskovice v pracovní den

výchozí přepravní okrsek	cílový přepravní okrsek	prodloužení doby přemístění [min.]
Brno-Komárov	Velké Opatovice P-D Refractories CZ	2
Velké Opatovice P-D Refractories CZ	Skalice nad Svitavou	1,5
	Brno-Komárov	7
	Boskovice – nemocnice	1,5
Boskovice – nemocnice	Útěchov	1,5
	Kunčina 1	1,5
	Kunčina, Nová Ves	2,5

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Zastavení provozu osobních vlaků způsobí prodloužení doby přemístění u 6 relací o 1,5 až 2,5 min., v jednom případě o 7 min. (tab. 16).

3.1.3 Varianty úprav dopravní obslužnosti

V kapitole jsou předloženy autorem vymyšlené úpravy DO týkající se zavedení nových vlaků a vzniku železniční zastávky ve Velkých Opatovicích v nové poloze.

Zavedení osobních vlaků v úseku Moravská Třebová – Chornice–Dzbel a Chornice – Velké Opatovice

Varianta je založena na dvou předpokladech. Jedním z nich je zavedení vlaků 24770, 24788, 24775 a 24789 dle JŘ k prosinci 2016 (61). Jde o 1 pár vlaků v úseku Moravská Třebová – Chornice–Dzbel a 1 pár vlaků v úseku Chornice – Velké Opatovice. Druhým předpokladem je propojení VLD (status quo) s nově zavedenými vlaky mezi Velkými Opatovicemi a Moravskou Třebovou, a to v obcích, u nichž vzdálenost železniční zastávky od pravidelně obsluhované a chůzí přístupné zastávky VLD činí max. 200 m. Podmínku splňují zastávky Jevíčko,,uhelné sklady, Chornice,,žel.st., Městečko Trnávka,,Miltra, Rozstání,,žel.zast. a Moravská Třebová,,rozc.žel.st.0.1.

Propojení subsystémů veřejné dopravy v úseku Boskovice – Velké Opatovice není prověřeno mj. z důvodu velkých vzdáleností mezi případnými přestupními zastávkami a nevhodného stavu přístupových cest (kap. 1.5.6, tab. 14).

U předložené varianty jsou zjištěny následující dopady na DO:

- u cílových cest do Brna dochází ke zkrácení doby přemístění pouze na relaci *Biskupice – Brno-Komárov*;
- u výchozích cest z Brna dochází ke zkrácení doby přemístění pouze na relaci *Brno-Komárov – Mezihoří*;
- u cest v rámci ŠOMT dochází ke zkrácení doby přemístění na relacích *Radkov – Mezihoří* (v obou směrech) a *Velké Opatovice P-D Refractories CZ – Radkov*;
- u cest z (do) obcí ŠOMT do/z obcí mimo ŠOMT dochází ke zkrácení doby přemístění na relacích z *Mezihoří* do *Tatenic, Krasíkova, Třebařova, Starého Města* a *Kunčiny*, dále z *Březinky* a *Nectavy* do *Mezihoří*.

V závislosti na uvedeném textu lze konstatovat, že úpravy DO představené na začátku kapitoly by způsobily u cest z (do) Brna zkrácení dob přemístění pouze u 2 relací. Také u cest mezi přepravními okrsky na území ŠOMT jsou zjištěny pouze 3 relace s kratší dobou přemístění. Zkrácení dob přemístění na relacích z *Březinky* a *Nectavy* je zapříčiněno neexistencí vlaků v (základním) *současném stavu*. Zavedením úprav DO by z hlediska celkové počtu relací s kratší dobou přemístění profitovala nejvíce obec Mezihoří. Je-li přihlédnuto k počtu obyvatel Mezihoří – části obce Městečko Trnávka (samotná část má odhadem cca 100 obyvatel), lze usuzovat, že reálný dopad úprav by byl malý.

Přínosy zavedení nových vlaků a jejich propojení s VLD je limitováno současnými JŘ vlaků v navazujících úsecích (trať 017 v úseku Česká Třebová – Moravská Třebová, trať 262 v úseku Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou a trať 271 v úseku Džbel – Prostějov hl.n.) a současnými JŘ veřejné linkové dopravy.

Nová železniční zastávka Velké Opatovice – varianta 1

V této kapitole je cílem zjistit, jaké dopady na DO by vyvolal vznik nové železniční zastávky ve Velkých Opatovicích. Současně je prověřena možnost propojit tuto nově vzniklou zastávku a také stávající železniční zastávku v Šebetově s VLD (*status quo*). Předpokladem propojení železnice a VLD v Šebetově je přesun zastávky Šebetov, u pily o cca 300 m blíže k vlakovému nádraží. Vhodnost polohy nové zastávky ve Velkých Opatovicích i přesunuté zastávky VLD v Šebetově není ověřena z pohledu platné legislativy, předpisů a norem.

Z pohledu modelování jsou vlaky jedoucí ze Skalice nad Svitavou ukončeny v nově vzniklé zastávce (analogicky pro opačný směr) a jejich jízda na stávající vlakové nádraží není uvažována. V úseku Cetkovice – Velké Opatovice (nová zastávka) je uvažováno zkrácení jízdních dob na základě odhadu o 0,5 min. (z 5,5 na 5 min.).

Poloha nové železniční zastávky ve Velkých Opatovicích ve variantě 1 je zakreslena do mapového podkladu na obr. 21.



Obr. 21 Poloha nové železniční zastávky – varianta 1

Zdroj: (26), úprava autorem

Se zřízením nové zastávky v dané poloze souvisejí pozitiva i negativa. Za pozitiva lze označit zkrácení docházkové vzdálenosti (zanedbán faktor okliky) o cca 250 m (mj. přiblížení k významnému místnímu podniku) a možnost přestupu mezi železnicí a VLD. Negativy jsou bezprostřední blízkost přejezdu i v současné době nevhodné řešení pěšího přesunu od železniční zastávky k zastávce VLD přes silnici III. třídy (s roční průměrnou denní intenzitou dopravy v pracovní dny 1 372 voz/den) (34).

Přesun zastávky Šebetov,,u pily je graficky znázorněn na obr. 22.



Obr. 22 Zastávka Šebetov,,u pily v přesunutě poloze

Zdroj: (26), úprava autorem

Ekonomické hledisko je zcela zanedbáno, byť si je autor vědom nákladů na vybudování železniční zastávky v řádu jednotek až jedné desítky a více milionů korun. Naproti tomu vybudování zastávky VLD je z pohledu porovnání nákladů marginální záležitostí (náklady v rozmezí desítek až cca 250 tisíc korun).

Z pohledu dopravního modelování dochází vlivem výše uvedených úprav ke zkrácení doby přemístění:

- u cest z *Borotína* do *Brna* o 2,5 min.;
- u cest z *Brna-Komárov* do okrsků ve Velkých Opatovicích (vyjma nové železniční zastávky) o 1 min.;
- u cest ze *Skalice nad Svitavou* a *Boskovic – MINERVA BOSKOVICE, a.s.* do okrsků ve Velkých Opatovicích (vyjma nové železniční zastávky) o 1 min.

Z výše uvedeného vyplývá, že zkrácení dob přemístění se týká především relací s cílovými přepravními okrsky ve Velkých Opatovicích.

Nová železniční zastávka Velké Opatovice – varianta 2

U této varianty je stanoven cíl s určitými odchylkami od cíle předchozí podkapitoly (nová zastávka ve variantě 1). Odlišnostmi jsou uvažovaná poloha nové zastávky (obr. 23) a nezahrnutí propojení železnice a VLD ve Velkých Opatovicích z důvodu vybudování zastávky „na zelené louce“ a potřebných úprav linkového vedení VLD.



Obr. 23 Poloha nové železniční zastávky – varianta 2

Zdroj: (26), úprava autorem

Předkládané polohy nové zastávky ve Velkých Opatovicích a přesunutá zastávka VLD v Šebetově nejsou ověřeny z pohledu legislativy, předpisů a norem dané oblasti.

Při modelování této varianty je považována nová zastávka za konečnou zastávku pro vlaky jedoucí ze Skalice nad Svitavou (při opačném směru analogicky). Z důvodu zjednodušení není uvažováno pokračování jízdy vlaků na již existující nádraží. Jízdní doba mezi Cetkovicemi a novou zastávkou ve Velkých Opatovicích je stanovena odhadem na 4 min.

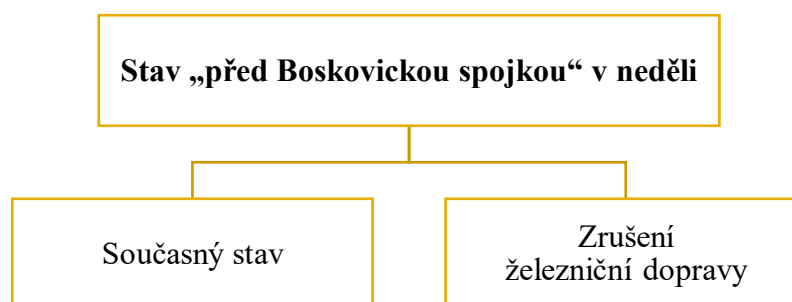
Výhodami nové zastávky v předkládané poloze jsou zkrácení docházkové vzdálenosti pro část Velkých Opatovic (v závislosti na zdroji cesty) a větší dostupnost ŽD pro jižní část Velkých Opatovic.

Za nevýhody lze označit stav a parametry pozemní komunikace vedoucí k případné zastávce, neexistenci přístupové komunikace pro chodce, více komplikovaný přístup pro severní část Velkých Opatovic, případné změny linkového vedení VLD (riziko omezení obsluhy zastávky Velké Opatovice, závod v blízkosti významného podniku).

Ekonomické hledisko není zohledněno. Posouzením matic časové dostupnosti nebyly zjištěny dopady na doby přemístění. Výsledek lze interpretovat tak, že z posuzovaných přepravních okružků v modelu existují časově kratší cesty, u kterých není využita železnice.

3.2 Stav „před Boskovickou spojkou“ v neděli

Ve stavu „před Boskovickou spojkou“ v neděli je přistupováno k řešení ve dvou variantách (obr. 24).



Obr. 24 Diagram přístupu k řešení – stav „před Boskovickou spojkou“ v neděli

Zdroj: autor

3.2.1 Současný stav

U všech podkapitol této kapitoly je zvolen totožný postup jako u tematicky odpovídajících podkapitol kap. 3.1.1.

Porovnání veřejné hromadné dopravy s individuální automobilovou dopravou

Relace vyhovující posuzovaným kritériím obsahuje příloha R. Vyhodnocení údajů obsažených v příloze R je formou porovnání s odpovídajícími výsledky v kap. 3.1.1.

U kritéria 1 došlo k navýšení počtu relací (7 oproti původním 2) – všechny z *České Třebové* do okrsků v Boskovicích. Kritériu 2 vyhovují nově pouze 2 relace, které jsou kombinací (bez ohledu na atraktivitu a dostupnost okrsků) *České Třebové* a okrsků v Boskovicích. Navýšení počtu relací u kritéria 1 a snížení počtu relací u kritéria 2 značí přesun relací mezi kritérii – v neděli existuje vyšší počet relací, na kterých je doba přemístění při využití VHD kratší než IAD (současně méně relací, na kterých je doba přemístění VHD delší než IAD o max. 5 min.).

Množina relací splňujících kritérium 3 v neděli je podmnožinou relací vyhovujících danému kritériu v pracovní den doplněnou o následující relace na území ŠOMT:

- *Chornice – Jevíčko – městský úřad;*
- *Uhřice – Cetkovice;*
- *Knínice – Světlá;*
- relace s výchozími okrsky *Moravská Třebová – integrovaná střední škola 2, Moravská Třebová – městský úřad* a cílovým okrskem *Linhartice*.

V neděli tedy existuje vyšší počet relací v souladu s kritériem 3 i vyšší celkový počet relací v rámci všech kritérií – u cest v neděli lze dosáhnout kratších dob přemístění nebo delších max. o 10 min. na více relacích než v pracovní den (při využití VHD oproti IAD).

U cest z (do) obcí ŠOMT do/z okrsků v Brně není žádná relace, která splňuje kritérium 1 a 2. Kritériu 3 vyhovuje relace *Brno-Královo Pole – Boskovice – nemocnice*. Ve srovnání s pracovním dnem dochází ke snížení počtu relací vyhovujících kritériu 3.

Doba přemístění při kombinaci individuální automobilové dopravy a železniční dopravy

Údaje v tab. 17 se liší oproti údajům platným pro pracovní den (kap. 3.1.1, tab. 15) v položce *pouze VHD*.

Tab. 17 Porovnání doby přemístění při různých možnostech přepravy v neděli

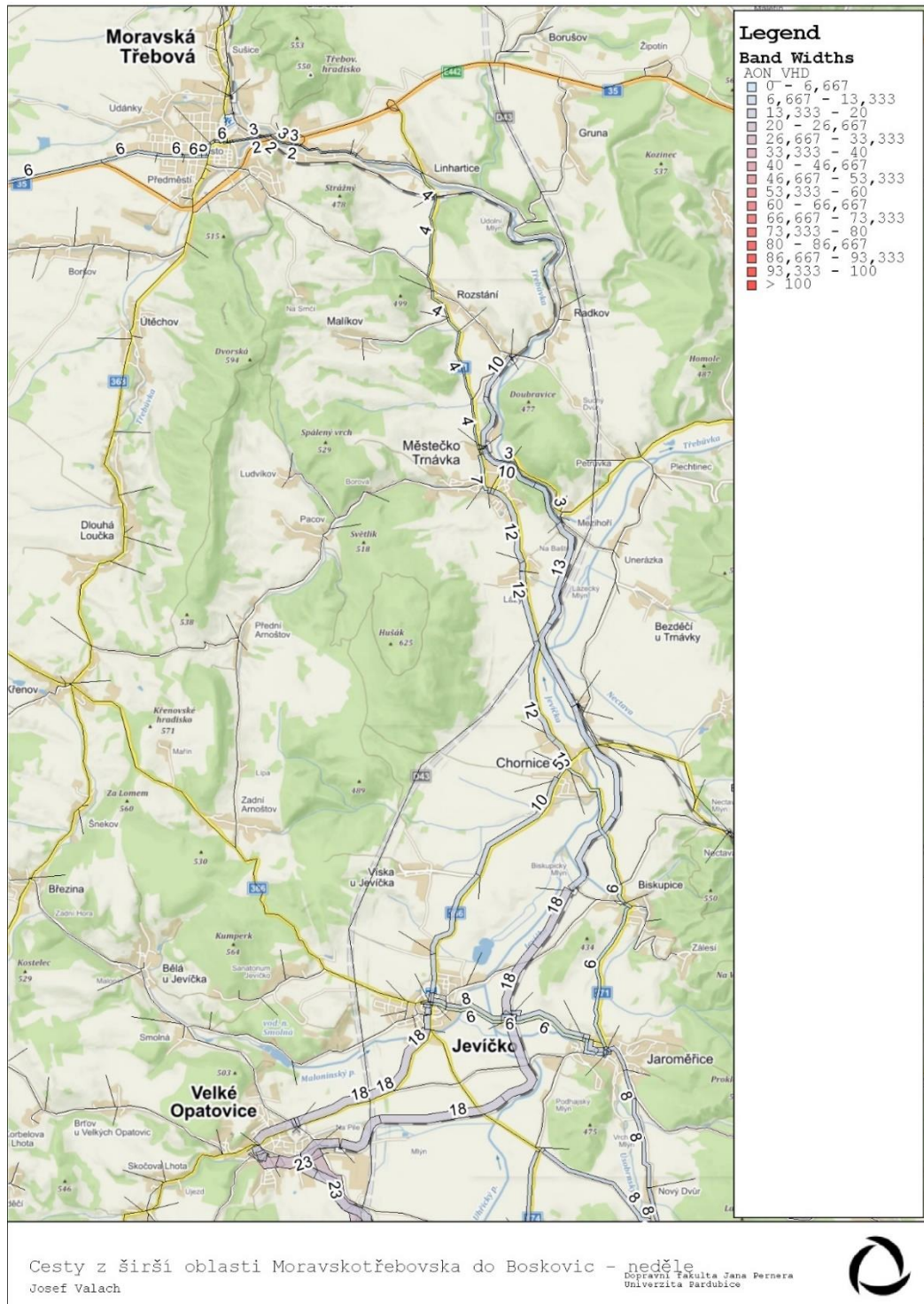
		doba přemístění [min.]			
výchozí přepravní okresek	cílový přepravní okresek	kombinace IAD s vlakem	pouze IAD	pouze VHD	rozdíl kombinace (IAD + vlak) a VHD
Velké Opatovice	Boskovice (Ž)	31,5	21,5	41,5	-10
Boskovice	Velké Opatovice (Ž)	33,5	20	48,5	-15

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Při využití časově nejkratší kombinace IAD s vlakem na relaci *Boskovice – Velké Opatovice (Ž)* lze ušetřit 15 min. oproti průměrné nejkratší cestě VHD, což je o 3 min. více než v pracovním dni.

Zastoupení železniční dopravy na cestách veřejnou hromadnou dopravou

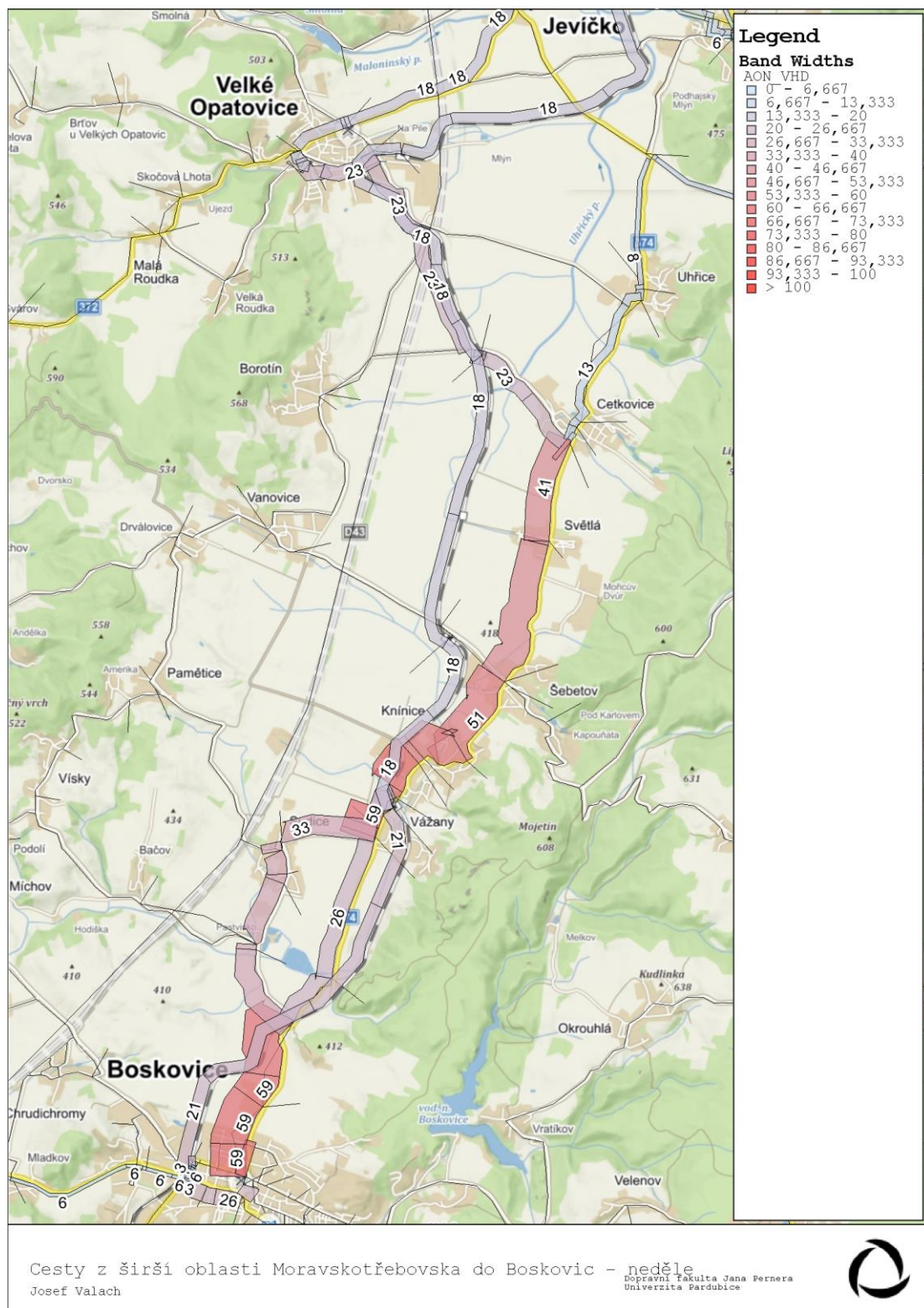
Počty cest do Boskovic z okrsků 1. úrovně severní části ŠOMT vyjadřuje obr. 25.



Obr. 25 Kartogram zatížení cest do Boskovic, „před Bosk. spojkou“, neděle, současný stav – část A
Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Z obr. 25 je patrné, že na trať 017 v úseku Moravská Třebová – Rozstání není přiřazena žádná nejkratší cesta. Naopak veškeré cesty z Rozstání, Radkova, Biskupic a tři pětiny cest z Mezihoří jsou přiřazeny ŽD. U Radkova a Mezihoří je to způsobeno neexistencí spojení VLD v neděli. Cesty z Chornic a Jevíčka jsou realizovány výlučně VLD.

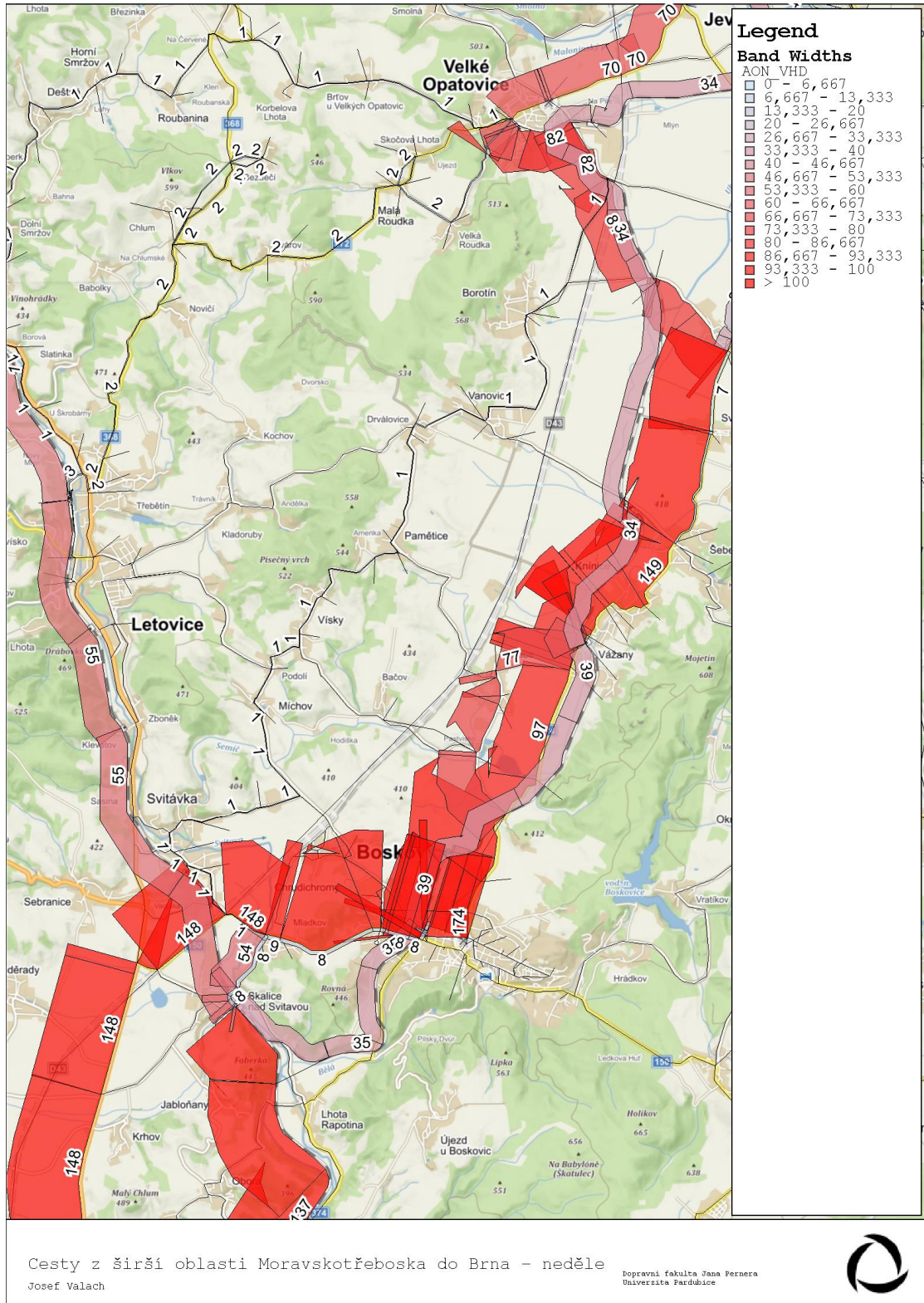
Cesty do Boskovic z okrsků 1. úrovně jižní části ŠOMT jsou zobrazeny na obr. 26.



Obr. 26 Kartogram zatížení cest do Boskovic, „před Bosk. spojkou“, neděle, současný stav – část B
Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Z obr. 26 vyplývá, že oproti pracov. dni je trať 262 součástí některých variant nejkratších cest. V úseku Velké Opatovice – Boskovice dochází k zvýšení počtu cest pouze ze zastávky Knínice, zbylé cesty jsou výchozí z území Moravská Třebová – Velké Opatovice.

Na obr. 27 jsou vykresleny relace z okrsků 1. úrovně s cílovým okrskem Brno.



Obr. 27 Kartogram zatížení cest do Brna, „před Bosk. spojkou“, neděle, současný stav

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Zdrojové okrsky většiny nejkratších cest, při kterých je využita trať 262, leží mimo úsek Velké Opatovice – Boskovice (obr. 27), který je tak z pohledu ŽD tranzitním úsekem. Přírůstek počtu cest ve vztahu k trati 262 lze pozorovat pouze u zastávky Knínice.

Využití tratě 017 v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice pro časově nejkratší cesty do Brna se shoduje s využitím tratě pro cesty do Boskovic (obr. 25) (resp. absolutní počty cest do Brna jsou vyšší než u cest do Boskovic z důvodu nastavení v matici relací při modelování, z pohledu přiřazení nejkratších cest je však výsledek totožný). Lze tedy říci, že trať 017 a 262 lze využít pro nejkratší cesty do Brna např. z obcí bez VLD v neděli – Radkov, Mezihoří a z obce Biskupice (bez přímého spojení VLD do Brna). Důvodem nevyužití ŽD u cest z Jevíčka a Chornic jsou velké docházkové vzdálenosti.

3.2.2 Zrušení železniční dopravy

V kapitole jsou prověřeny různé varianty zrušení osobní ŽD a z toho vyplývající dopady na nejkratší doby přemístění.

Zrušení osobních vlaků v úseku Moravská Třebová – Chornice – Velké Opatovice

Ukončení provozu přímých vlaků v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice (a zpět) odpovídá zrušení 2 párů vlaků jedoucích mezi uvedenými zastávkami.

Při vyhodnocování následků zrušení vlaků je zaměřena pozornost na relace, u nichž dochází k prodloužení doby přemístění o 5 a více minut.

U regionálních přeprav jde o cesty z okrsků *Radkov; Rozstání; Mezihoří; Biskupice; Petrůvka; Plechtinec; Unerázka; Velké Opavovice P-D Refractories CZ; Kunčina 1; Kunčina 2; Kunčina, Nová Ves.*

U regionálních přeprav je zaznamenán dopad ve větším měřítku u cílových okrsků *Mezihoří; Biskupice; Petrůvka; Plechtinec; Unerázka; Velké Opavovice P-D Refractories CZ; Boskovice - MINERVA BOSKOVICE, a.s. a Radkov.*

U přeprav do Brna dochází k prodloužení relací z okrsků *Radkov, Mezihoří, Biskupice, Petrůvka, Plechtinec a Unerázka.* Délku prodloužení doby přemístění uvádí tab. 18.

Tab. 18 Relace do Boskovic a Brna s delší dobou přemístění z důvodu zrušení vlaků v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice v neděli

výchozí přepravní okrsek	cílový přepravní okrsek	prodloužení doby přemístění [min.]	cílový přepravní okrsek	prodloužení doby přemístění [min.]
Radkov	Boskovice	36,5	Brno	10
Rozstání		10		–
Mezihoří		23,5		16
Biskupice		14,5		12,5
Petrůvka		21		13,5
Plechtinec		21		13,5
Unerázka		24		18

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Dopady zrušení dopravy ve formě prodloužení doby přemístění by se týkaly:

- obcí s menším počtem obyvatel (kap. 1.1, tab. 1);
- obcí bez možnosti spojení VLD v neděli – Radkov, Mezihoří, Petrůvka, Plechtinec, Unerázka, Kunčina;
- cest z okrsků v blízkosti železniční zastávky – *Rozstání, Mezihoří, Velké Opavovice P-D Refractories CZ a Boskovice - MINERVA BOSKOVICE, a.s.*

Zrušení osobních vlaků v úseku Moravská Třebová – Chornice–Dzbel a Chornice – Velké Opatovice

Z pohledu modelování jsou zrušeny všechny vlaky v úseku Moravská Třebová – Chornice – Velké Opatovice. V úseku Chornice–Dzbel je ponechán 1 pár přímých vlaků jedoucích z (do) Prostějova hl.n. (jejich jízdu v úseku Chornice–Dzbel lze uskutečnit díky pobytu v obrátové stanici Dzbel).

Ve srovnání se zrušením přímých vlaků Moravská Třebová – Velké Opatovice (v předchozí podkapitole) generuje tato varianta navíc:

- Delší doby přemístění u výchozích relací z *České Třebové* s cílem v *Radkově, Rozstání, Městečku Trnávce, Městečku Trnávce – obecní úřad a Mezihoří*.
- Opětovné prodloužení doby přemístění u cest z *Radkova; Mezihoří; Petrůvky; Plechtince; Unerázky; Kunčiny 2; Kunčiny 1; Kunčiny, Nové Vsi* do cílového okrsku většinou v oblasti mezi Radkovem a Jaroměřicemi.
- Opětovné prodloužení doby přemístění u cest do *Radkova, Mezihoří, Petrůvky, Plechtince, Unerázky*.
- Výrazné omezení veřejné dopravy z *Březinky a Nectavy*.
- Prodloužení doby přemístění z *Březinky a Nectavy* do *Boskovic* o 16,5 min., do *Brna* a *Brna-Královo Pole* o 21 min.
- Prodloužení doby přemístění do *Březinky a Nectavy* z *Brna-Královo Pole* o 48,5 min., z *Brna* o 36 min.

Posuzovaná varianta vede k prodloužení doby přemístění na zcela nových relacích (z *České Třebové*), opětovně dochází k navýšení doby přemístění u již „zasažených“ okrsků (*Radkov; Mezihoří; Petrůvka; Plechtinec; Unerázka; Kunčina 1; Kunčina, Nová Ves; Kunčina 2;*) a doby přemístění do *Březinky a Nectavy* (z *Brna* a *Brna-Královo Pole*) jsou markantně prodlouženy.

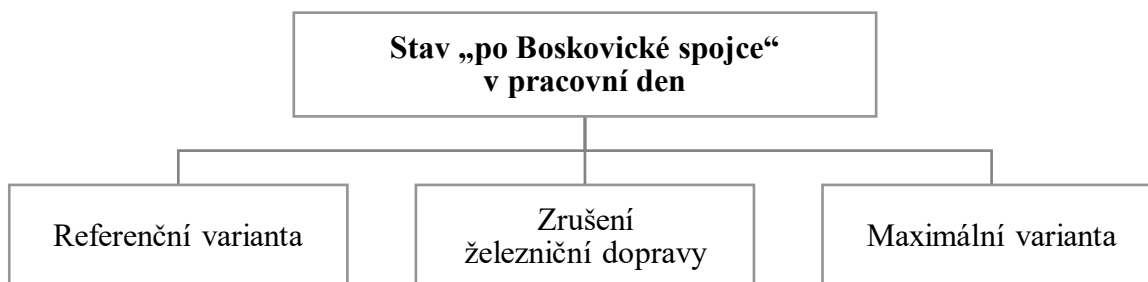
Zrušení osobních vlaků v úseku Moravská Třebová – Chornice–Dzbel, Chornice – Velké Opatovice a Velké Opatovice – Boskovice

Tato varianta zahrnuje zrušení všech vlaků na trati 017 v úseku Moravská Třebová – Chornice – Dzbel, Chornice – Velké Opatovice a na trati 262 v úseku Velké Opatovice – Boskovice.

Oproti dopadům uvedených v předchozí podkapitole jsou navíc zjištěna četná prodloužení doby přemístění. A to u cest z *Kunčiny 1*; *Kunčiny 2*; *Kunčiny*, *Nové Vsi*; *Radkova*; *Mezihoří* a *Biskupic* do obcí ŠOMT mezi Biskupicemi a Boskovicemi (mimo Jevíčka). To je zapříčiněno dvěma důvody. V úseku Moravská Třebová – Chornice–Dzbel a Chornice – Velké Opatovice je zastavení dopravy modelováno již v předchozí variantě – nově nedochází k navyšování doby přemístění u relací ve směru Moravská Třebová. Současné se projevuje důsledek nově modelovaného zrušení vlaků v úseku Velké Opatovice – Boskovice. Z okrsků mezi Velkými Opatovicemi (včetně) a Boskovicemi dochází k prodloužení doby přemístění u *Vážan* a *Velkých Opatovic P-D Refractories CZ*.

3.3 Stav „po Boskovické spoje“ v pracovní den

V podkapitolách je přístupováno k řešení způsobem znázorněným na obr. 28.



Obr. 28 Diagram přístupu k řešení – stav „po Boskovické spoje“ v pracovní den

Zdroj: autor

3.3.1 Referenční varianta

V rámci podkapitol je využit stejný postup jako u odpovídajících podkapitol kap. 3.1.1.

Porovnání veřejné hromadné dopravy s individuální automobilovou dopravou

Seznam relací, které jsou v souladu s posuzovanými kritérii, obsahuje příloha S. Při porovnání údajů (příloha S) se *současným stavem „před Boskovickou spojkou“ v pracovní den* (kap. 3.1.1) je zjištěna:

- neexistence relací vyhovujících kritériím 1 a 2 u *referenční varianty „po Boskovické spoje“*,

- snížení celkového počtu relací splňujících jakékoliv kritérium z 39 na 23 relací,
- snížení počtu relací vyhovujících kritériu 3 z 30 na 23 relací,
- zastoupení všech nalezených relací u *referenční varianty „po Boskovické spojce“* také u *současného stavu „před Boskovickou spojkou“*,
- splnění kritéria 3 oproti původnímu kritériu 1 u výchozích relací z *České Třebové* do okrsků *Boskovice - MINERVA BOSKOVICE, a.s.* a *Boskovice – nemocnice*.

Výše uvedené body lze souhrnně číst tak, že existuje méně „konkurenceschopných“ relací VHD ve vztahu k IAD (z pohledu stanovených kritérií) a také dochází ke snížení jejich „konkurenceschopnosti“.

U přeprav z (do) okrsků v Brně není nalezena ani jedna relace splňující jakékoliv z kritérií. Po realizaci dálnice D43, v trase dle přílohy I a s rychlostí 120 km.h⁻¹, se stává VHD (referenční varianta) z pohledu určených kritérií „nekonkurenceschopnou“ vůči IAD.

Zastoupení železniční dopravy na cestách veřejnou hromadnou dopravou

Železniční doprava se nepodílí na cestách VHD z okrsků 1. úrovně do *Boskovic* a *Brna* stejně jako u *současného stavu „před Boskovickou spojkou“* v *pracovní den* (kap. 3.1.1).

3.3.2 Zrušení železniční dopravy

Při posuzování následků zrušení vlaků *Boskovice – Velké Opatovice* nejsou zaznamenány žádné negativní dopady.

3.3.3 Maximální varianta

Základní myšlenkou předkládané *maximální varianty* je minimalizace doby přemístění u cest realizovaných ŽD (případně s podílem ŽD). Za maximální variantu z hlediska modelu je autorem považováno zavedení přímých vlaků *Brno – Moravská Třebová*, bez ohledu na technická a technologická omezení.

Jízdní doby (vč. pobytů) pro úsek *Brno – Velké Opatovice* jsou převzaty z (58), pro úsek *Velké Opatovice – Moravská Třebová* z (54). Ve stanicích *Velké Opatovice* a *Chornice* je uvažován pobyt 1 min. Kromě přímých vlaků *Brno – Moravská Třebová* nedochází v modelu k úpravám nabídky VHD, která tak odpovídá *referenční variantě*. Při modelování *maximální varianty* nejsou v úseku *Velké Opatovice – Moravská Třebová* zahrnuty nově vzniklé možnosti přestupů mezi ŽD a VLD.

Na základě posouzení modelem vyplývá, že *maximální varianta* má pozitivní dopad na výchozí cesty z *Biskupic* a *Petrůvky*, na cílové cesty do *Plechtince* a *Unerázky* a na výchozí i cílové cesty z (do) *Radkova* a *Mezihoří*.

Obecně lze říci, že *maximální varianta* má vliv na cesty do Brna než na regionální přepravy.

Ke zkrácení doby přemístění o více než 5 min. nedošlo u žádné relace z (do) *Boskovic*. U cest do Brna dochází ke zkrácení doby přemístění o 5 a více min. u výchozích a cílových relací z (do) okrsku *Brno-Komárov* (tab. 19).

Tab. 19 Relace z (do) Brna s kratší dobou přemístění v pracovní den při maximální variantě

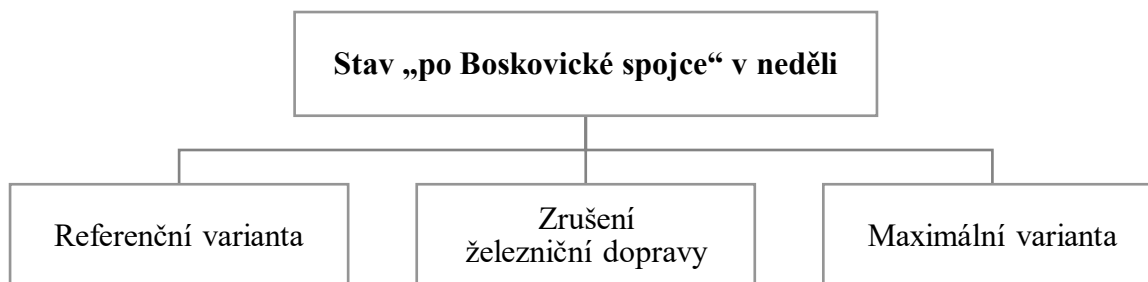
výchozí přepravní okresek	cílový přepravní okresek	zkrácení doby přemístění [min.]	výchozí přepravní okresek	cílový přepravní okresek	zkrácení doby přemístění [min.]
Radkov	Brno-Komárov	–	Brno-Komárov	Radkov	6
Mezihoří		20,5		Mezihoří	26
Biskupice		13,5		Biskupice	5
Petrůvka		9		Petrůvka	8,5
Unerázka		7		Unerázka	7
V. Opatovice P-D Refrac. CZ		6,5		V. Opatovice P-D Refrac. CZ	–

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Největšího zkrácení doby přemístění u cest do Brna je dosaženo u relace *Mezihoří – Brno-Komárov* a zpět.

3.4 Stav „po Boskovické spoje“ v neděli

Stav „po Boskovické spoje“ v neděli je řešen ve třech variantách (obr. 29).



Obr. 29 Diagram přístupu k řešení – stav „po Boskovické spoje“ v neděli

Zdroj: autor

3.4.1 Referenční varianta

Obsah podkapitol je vypracován stejným způsobem jako u podkapitol kap. 3.1.1.

Porovnání veřejné hromadné dopravy s individuální automobilovou dopravou

Seznam relací, které splňují předem definovaná kritéria, je uveden v příloze T. Z dat, které obsahuje příloha T, vyplývá, že uvedené relace vyhovují kritériu 3. Neexistují tedy relace VHD v souladu s kritériem 1 a 2 – s dobou přemístění delší maximálně o 5 min. ve srovnání s IAD.

Oproti variantě *současný stav „před Boskovickou spojkou“ v neděli* dochází k rozdílné klasifikaci relací z *České Třebové*, které nově splňují až kritérium 3. U daných relací VHD tak dochází ke snížení atraktivity vůči IAD. Tuto myšlenku podporuje další rozdíl, který spočívá ve snížení celkového počtu relací vyhovujících jakémukoliv kritériu.

Z komparace s *referenční variantou „po Boskovické spojce“ v pracovní den* vyplývá vyšší počet klasifikovaných relací pro neděli. Veřejná hromadná doprava tedy nabízí v neděli více atraktivní doby přemístění ve vztahu k IAD než v pracovní den.

U přeprav do Brna nevyhovuje žádná z relací ani jednomu kritériu – doba přemístění VHD u takových relací převyšuje dobu přemístění IAD o více než 20 min.

Zastoupení železniční dopravy na cestách veřejnou hromadnou dopravou

U přeprav z okrsků 1. úrovně do Boskovic se podílí ŽD na cestách VHD stejným dílem jako při *současném stavu „před Boskovickou spojkou“ v neděli* (kap. 3.2.1, obr. 26).

U relací do Brna z okrsků 1. úrovně dochází k mírnému navýšení počtu cest, při nichž je využita ŽD na tratích 262 a 017 (kartogram zatížení obsahuje příloha U).

3.4.2 Zrušení železniční dopravy

V této variantě je modelováno zrušení vlaků mezi Moravskou Třebovou a Boskovicemi. Relace do *Boskovic* a *Brna* z okrsků 1. úrovně, na nichž dochází k prodloužení doby přemístění o minimálně 5 minut, uvádí tab. 20.

Tab. 20 Relace do Boskovic a Brna s delší dobou přemístění z důvodu zrušení vlaků v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice – Boskovice v neděli

výchozí přepravní okrsek	cílový přepravní okrsek	prodloužení doby přemístění [min.]	cílový přepravní okrsek	prodloužení doby přemístění [min.]
Radkov	Boskovice	36	Brno	12
Rozstání		11		–
Mezihoří		23,5		18,5
Biskupice		14,5		14,5
Petrůvka		21		15,5
Plehtinec		21		15,5
Unerázka		22		14,5
Kunčina 2		8		–
Kunčina 1		8		–
Kunčina, Nová Ves		8		–
Březinky		16,5		21
Nectava		16,5		21
Velké Opatovice P-D Refrac. CZ		–		9,5

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

U dvou třetin relací do *Boskovic* s prodlouženou dobou přemístění činí toto prodloužení 14,5 a více minut. Prodloužení doby přemístění u cest do *Brna* dosahuje u 80 % relací nejméně 14,5 minuty.

I v této posuzované variantě dochází po vzoru několika předchozích variant k prodloužení dob přemístění u výchozích a cílových relací z (do) *Radkova; Mezihoří; Petrůvky; Plechtince; Unerázky; Kunčiny 2; Kunčiny 1; Kunčiny, Nová Ves; Březinky, Nectavy* a v menším rozsahu u relací z okrsku *Velké Opatovice P-D Refractories CZ*.

3.4.3 Maximální varianta

Stěžejní myšlenka této varianty a postup modelování zůstávají nezměněny oproti stejné variantě týkající se pracovního dne (kap. 3.3.3).

V rámci *maximální varianty* lze dosáhnout zkrácení doby přemístění nejvýše:

- o 15,5 min. u cest z *Boskovic* do cílových okrsků *Mezihoří, Petrůvka, Plechtinec, Unerázka*;
- o 25,5 min. u relací s výchozím okrskem *Brno-Komárov* a cílovými okrsky *Mezihoří, Petrůvka, Plechtinec a Unerázka*;
- o 16,5 min. u relací z *Březinky* a *Nectavy* do okrsku *Boskovice*;
- o 6 min. u výchozích cest z *Březinky* a *Nectavy* do *Brna-Královo pole*, o 11,5 min. do *Brna* a o 32,5 min. do *Brna-Komárov*.

Dle kartogramů zatížení, týkajících se cest z okrsků 1. úrovně do *Brna* (příloha V a příloha W), vyplývá:

- nevyužití tratě 017 v úseku *Moravská Třebová – Rozstání* (mimo) v rámci VHD,
- nevyužití ŽD (tratě 017) pro cesty z *Chornic*,
- nové využití tratě 017 z okrsku *Jevíčko (Ž)*,
- snížení rozdílu v počtu přiřazených cest trati 017 a IAD mezi *Jevíčkem* a *Velkými Opatovicemi* o 18 cest – tedy o cesty z jedné obce (pro každý okrsek modelováno 20 výchozích cest).

Porovnáním kartogramů *maximální varianty* (příloha W) a *referenční varianty* „po *Boskovické spojce*“ v neděli (příloha U) lze zjistit navýšení cest využívajících trať 017 o 7 relací. Při srovnání kartogramu *maximální varianty* „po *Boskovické spojce*“ se *současným stavem* „před *Boskovickou spojkou*“ (neděle u obou variant) v úseku *Jevíčko – Velké Opatovice* dochází k navýšení počtu cest přiřazených trati 017 o 12 relací.

3.4.4 Dílčí závěry z posouzení dopravní obslužnosti dopravním modelem

Stav „před Boskovickou spojkou“ v pracovní den lze shrnout takto:

- U většiny relací z (do) území ŠOMT do (z) Brna, s využitím VHD, jsou doby přemístění o 20 a více minut delší než IAD (neplatí o cestách *Brno – Boskovice*).
- Kombinací IAD a vlaku na relaci *Boskovice – Velké Opatovice (Ž)* lze ušetřit 12 min. ve srovnání s průměrnou nejkratší cestou VHD.
- Pro cesty do *Boskovic a Brna* z okrsků 1. úrovně není využita trať 262.
- Zrušení osobní dopravy v úseku *Velké Opatovice – Boskovice* by nevedlo k výraznému navýšení dob přemístění (nejčastěji 1,5–2,5 min.).
- Přínos zavedení osobních vlaků *Moravská Třebová – Chornice–Dzbel* a *Chornice – Velké Opatovice* v podobě JŘ 2016 je u cest z (do) Brna minimální z časového hlediska (kratší doby přemístění u 2 relací).
- Vybudování zastávky ve *Velkých Opatovicích* ve variantě 1 vede ke zkrácení dob přemístění o 1 min. u relací do *Velkých Opatovic*.
- Nová zastávka ve *Velkých Opatovicích* ve variantě 2 není z pohledu časové dostupnosti přínosná pro modelem posuzované relace.

Stav „před Boskovickou spojkou“ v neděli je charakterizován následovně:

- Trať 017 v úseku *Moravská Třebová – Rozstání* není využita pro cesty VHD.
- Trať 017 nachází uplatnění u relací z *Rozstání, Radkova, Biskupic* a *Mezihoří*.
- Pro cesty z *Chornic* a *Jevíčka* do *Boskovic* a *Brna* je využívána pouze VLD.
- Trať 262 a 017 se podílejí na některých variantách nejkratších cest. Většina cest na trati 262 v úseku *Velké Opatovice – Boskovice* vzniká mimo předmětný úsek.
- Vlivem zrušení vlaků *Moravská Třebová – Velké Opatovice* jsou prodlouženy doby přepravy do *Brna* z okrsků *Radkov, Mezihoří, Biskupice, Petřůvka, Plechtinec* a *Unerázka* (o 10 až 18 min.).
- Zastavení osobní dopravy v úseku *Moravská Třebová – Chornice–Dzbel* a *Chornice – Velké Opatovice* má rozsáhlé dopady na cesty z *Brna* a *Brna-Královo Pole* do okrsků *Březinka* a *Nectava*.
- Zrušení vlaků *Moravská Třebová – Chornice – Dzbel, Chornice – Velké Opatovice* a *Velké Opatovice – Boskovice* má za následek delší doby přemístění u přeprav z *Kunčiny 1; Kunčiny 2; Kunčiny, Nové Vsi; Radkova; Mezihoří* a *Biskupic* do cílů na území *Biskupice – Boskovice*.

O stavu „*po Boskovické spojce*“ v pracovní den je zjištěno:

- Po realizaci dálnice D43 dosahuje IAD na všech relacích kratších cest o 20 a více min. oproti *referenční variantě VHD*.
- Při cestách VHD z okrsků 1. úrovně do *Boskovic* a *Brna* není využita trať 262.
- Zrušením vlaků *Boskovice – Velké Opatovice* nedochází k navýšení dob přemístění.
- *Maximální varianta* má pozitivní dopad na výchozí cesty z *Biskupic* a *Petrůvky*, na cílové cesty do *Plehtince* a *Unerázky* a na výchozí i cílové cesty z (do) *Radkova* a *Mezihoří*. U výchozích cest z *Brna-Komárov* dochází ke zkrácení doby přemístění u vybraných relací většinou o 5 až 8,5 min.

Stav „*po Boskovické spojce*“ v neděli je následující:

- Na tratích 262 a 017 dochází k mírnému navýšení počtu cest u relací do *Brna*.
- Zrušení vlaků *Moravská Třebová – Boskovice* prodlužuje doby přemístění z vybraných okrsků do *Brna* o 9,5 až 21 min.
- *Maximální variantou* lze dosáhnout zkrácení doby přemístění až o 25,5 min. u relací s výchozím okrskem *Brno-Komárov* a cílovými okrsky *Mezihoří*, *Petrůvka*, *Plehtinec* a *Unerázka*.
- Úsek tratě 017 *Moravská Třebová – Rozstání* (mimo) není využit v rámci VHD.
- Pro cesty z *Chornic* se trať 017 nevyužívá.

Na základě výše uvedeného textu lze souhrnně konstatovat, že u většiny relací vítězí z časového hlediska IAD oproti VHD již v současnosti. V pracovní dny není využita trať 262 v rámci jakékoliv nejkratší cesty do *Boskovic* a *Brna*. Úsek *Moravská Třebová – Rozstání* není využit pro cesty VHD u žádné posuzované varianty. Změny v délce doby přemístění (bez ohledu na zkrácení či prodloužení) mají dopad především na obce s menším rozsahem veřejné dopravy a obce bez spojení VLD v neděli (*Mezihoří*, *Petrůvka*, *Plehtinec*, *Unerázka*, *Radkov*). Při maximální variantě dochází k navýšení počtu cest VHD, při kterých je využita trať 017 a 262. Z obcí *Moravská Třebová*, *Linhartice*, *Chornice*, *Velké Opatovice*, *Cetkovice* a *Šebetov* nebyla realizována cesta do *Brna* s využitím tratí 017 a 262 ani v jedné z posuzovaných variant.

Dopravní obslužnost byla posouzena modelem pouze z hlediska doby přemístění. Pro komplexnější hodnocení systému dopravní obslužnosti je nutné zabývat se dalšími hledisky, kterými mohou být např. počet přestupů, generalizované náklady, atd.

4 NAVRHOVANÉ ÚPRAVY BEZ VAZBY NA KONCEPT PROVOZU

V kapitole jsou představeny možnosti zvýšení traťových rychlostí u tratí 017 a 262. Dále jsou na základě posouzení několika aspektů určeny přejezdy, na které má být prioritně zaměřena pozornost v případě modernizace (revitalizace).

4.1 Možnosti zvýšení traťové rychlosti

Cílem kapitoly je představit trať 017 a 262 z pohledu možného zvýšení TR. Možnosti, jak zvýšit TR, bývají posuzovány pro konkrétní koncept provozu. V této práci je zvolen odlišný postup. Není cílem nalézt TR umožňující dosáhnout systémových jízdních dob (podmínka taktového JŘ), ale zabývat se technickými možnostmi infrastruktury v souvislostech.

4.1.1 Úsek Moravská Třebová – Chornice

Na podkladu (62) jsou uvedeny v příloze X nejvyšší TR, kterých lze dosáhnout z pohledu geometrických parametrů koleje (GPK) při stávajícím trasování tratě (v_{100}) a při malých zásazích do směrového vedení tratě (v_{100} „přeprojektování“). Obě varianty jsou stanoveny pro nedostatek převýšení 100 mm. Současná TR 50 km.h^{-1} může být zvýšena z pohledu GPK max. o 30 km.h^{-1} na 80 km.h^{-1} (příloha X).

Zvyšování TR je limitováno mimo GPK např. způsobem zabezpečení jízd vlaků, železničním svrškem a spodkem, umělými stavbami, zabezpečením přejezdů a TOR.

Železniční provoz v úseku Moravská Třebová – Chornice se řídí dle předpisu *SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy* (63), ten limituje TR na 60 km.h^{-1} .

Dalším omezujícím prvkem může být železniční svršek. Kolejový rošt železničního svršku je v souvislých úsecích tvořen (64):

- kolejnicemi typu A s betonovými pražci SB3, obojí z roku 1963;
- kolejnicemi typu T s betonovými pražci SB5, obojí z roku 2009;
- kolejnicemi typu T s betonovými pražci SB3, obojí z roku 1969;
- kolejnicemi typu S49 z roku 1990 s dřevěnými pražci, pražci DZP10 a ocelovými pražci z roku 1963.

Autor nedokáže komplexně posoudit stav a „sestavu“ kolejového roštu, avšak z pohledu zastoupených typů kolejnic (kolejnice typu A a T) a jejich stáří lze vyvozovat nevhodnost pro zvyšování rychlostí. Pro úsek Moravská Třebová – Chornice **není navrženo zvýšení traťové rychlosti.**

4.1.2 Úsek Chornice – Skalice nad Svitavou

Limity TR v úseku Chornice – Velké Opatovice, z hlediska GPK a současného směrového vedení tratě, uvádí na podkladu (65) příloha Y. Sloupec v_{100} vyjadřuje hodnoty TR při nedostatku převýšení 100 mm. Z údajů v příloze Y vyplývá, že v úseku Chornice – Velké Opatovice by mohlo dojít ke zvýšení TR ze současných 50 km.h⁻¹ až na 80 km.h⁻¹.

Zvýšením TR v úseku Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou se týkala práce (66). Příloha Z udává na podkladu zmíněné práce TR, kterých lze dosáhnout při nedostatku převýšení 100 mm. Z přílohy Z vyplývá teoretická možnost zvýšit TR až na 80 km.h⁻¹.

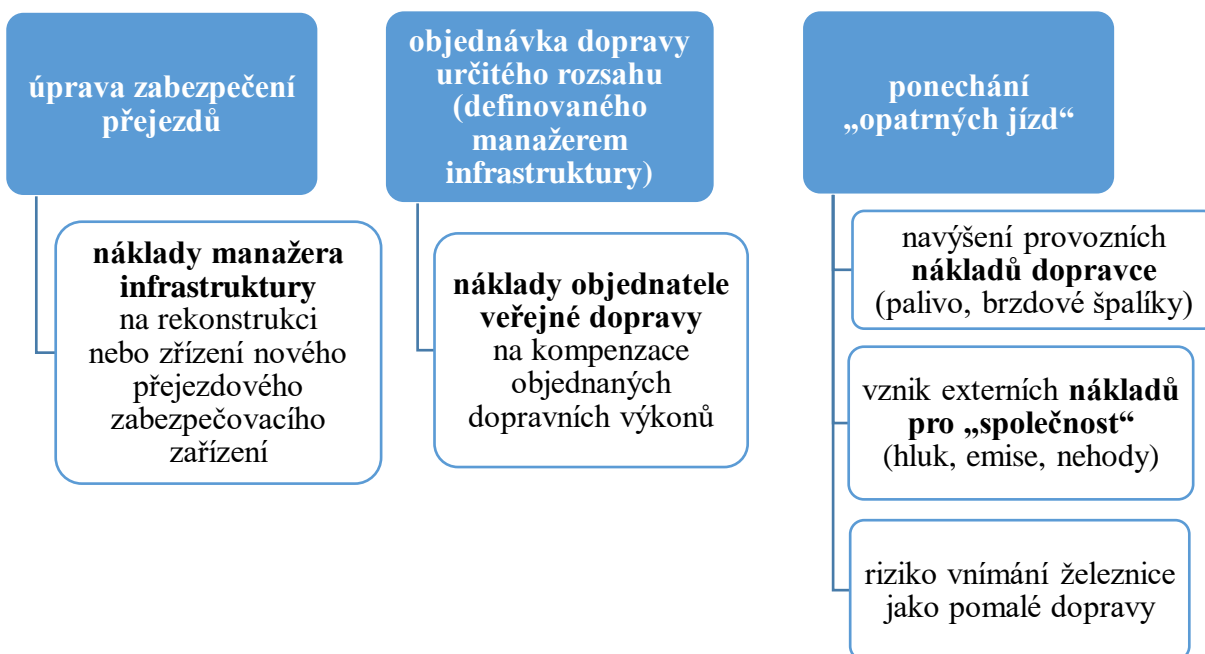
Traťové zabezpečovací zařízení – telefonické dorozumívání omezuje TR na max. 60 km.h⁻¹ (vysvětleno v kap. 1.3.2, podkapitole Trať 314C Chornice – Skalice nad Svitavou).

Kolejový rošt sestávající se z kolejnic S49 (z roku 1984) a betonových pražců SB8 a PB2 (obojí z roku 1984) je použit na většině úseku Chornice – Skalice nad Svitavou (66) (67). Téměř výlučné použití betonových pražců, kolejnic typu S49 a také nízké stáří pražců a kolejnic by mohlo umožnit zvýšení TR z pohledu železničního svršku (po přezkoumání).

Zvýšení TR v úseku Chornice – Velké Opatovice není navrženo z důvodu minimálního provozu. **Pro úsek Velké Opatovice – Boskovice je doporučeno zabývat se možnostmi zvýšení TR.** Je zřejmé, že zásadním omezením zvyšování TR tomto úseku jsou přejezdy (kap. 1.3.2, podkap. Trať 314C Chornice – Skalice nad Svitavou, tab. 8 a příloha E).

4.2 Zabezpečení přejezdů

Autor předkládá 3 možné přístupy při řešení problematiky OJ (obr. 30).



Obr. 30 Obecné možnosti řešení „opatrných jízd“

Zdroj: autor

Z obrázku (obr. 30) je patrné, že jednotlivé přístupy k problematice OJ mají dopady na různé (odlišné) subjekty. U výkonů osobní dopavy objednávaných v závazku veřejné služby jsou vypláceny kompenzace, ve kterých lze zohlednit dopady OJ na dopravce. Pro nákladní dopravce jde však o zvýšení nákladů, které nejsou kompenzovány. Cílem obr. 30 je demonstrovat možný pohled na OJ v širších souvislostech. Nastíněné možnosti řešení nejsou v této práci dále využity.

Následující podkapitoly 4.2.1 a 4.2.2 se týkají všech přejezdů s OJ a/nebo TOR z důvodu přejezdů. U všech takových přejezdů je navržena/není navržena úprava zabezpečení. U přejezdů s návrhem úprav není předložen způsob (ani technické řešení), jakým by mělo dojít k úpravě zabezpečení. Základním hlediskem pro navržení úprav je OJ nebo výrazné TOR (na 10 nebo 15 km.h⁻¹) v obou směrech jízdy. Další hlediska jsou uvedena u konkrétních přejezdů. Podkladem jsou přílohy D, tab. 6 (kap. 1.3.2, podkapitola Trať 314E Chornice – Třebovice v Čechách) a tab. 8 (kap. 1.3.2, podkapitola Trať 314C Chornice – Skalice nad Svitavou).

4.2.1 Úsek Moravská Třebová – Chornice

V rámci kapitoly dochází k rozdělení přejezdů na ty, u kterých je navržena úprava zabezpečení (s textovým vyhodnocením u každého přejezdu) a na přejezdy, u nichž nejsou předkládány návrhy úpravy (tab. 21).

Tab. 21 Přejezdy v úseku Moravská Třebová – Chornice bez návrhu úprav

označení přejezdu	zabezpečení přejezdu	druh omezení	omezení rychlosti o [km.h ⁻¹]	omezení rychlosti na [km.h ⁻¹]	poznámka
P 6621	výstražný kříž	TOR	15	35	přechod pro pěší
P 6620					–
P 6617			20	30	pouze v jednom směru
P 6613					–
P 6610					–

Zdroj: autor na podkladu (29)

Na základě údajů tab. 21 je zřejmé, že u přejezdů bez navrhovaných úprav je omezena rychlost o max. 20 km.h⁻¹. Ve dvou případech dochází k rychlostnímu omezení pouze pro jeden směr jízdy.

Soubor přejezdů P 6624 (PZS 3SNLI), P 6623 (PZS 3SNI) a P 6622 (PZS 3ZNI), přejezdy s OJ

Přejezdy P 6624, P 6623 a P 6622 jsou autorem posuzovány jako celek. U všech třech přejezdů je zavedena OJ. Takové řešení není vhodné u přejezdu P 6624, kde dochází ke křížení se silnicí I/35 s průměr. denní intenzitou dopravy 2 763 vozidel (dny víkendu). S ohledem na malé vzdálenosti mezi přejezdy (250 a 450 metrů) existuje prostor pro řešení jejich úprav v kontextu celku. Přínos odstranění OJ pouze u jednoho z přejezdů je limitován např. z pohledu dopadů na obyvatele (opakovaná návěst pozor kvůli vzdálenějšímu přejezdu s OJ). S ohledem na intenzitu silniční dopravy, malou vzdálenost přejezdů a vedení tratě zástavbou je navržena úprava zabezpečení souboru přejezdů s cílem eliminace OJ.

P 6614 – PZS 3SNI, přejezd s OJ

V těsné blízkosti přejezdu se nachází železniční zastávka Linhartice. Tato zastávka je využívána cestujícími ojediněle. Intenzita silniční dopravy na pozemní komunikaci, která se kříží s tratí, dosahuje 2. nejvyšších hodnot (průměrně 1 872 vozidel v pracovním dni a 1 275 vozidel v nepracovním dni) ze všech přejezdů v úseku Moravská Třebová – Chornice (resp. i Moravská Třebová – Velké Opatovice). S ohledem na uvedené informace je navržena úprava zabezpečení přejezdu s cílem eliminace OJ. Realizace navržené úpravy by znamenala jízdu TR 50 km.h⁻¹ oproti současné OJ 10 km.h⁻¹.

P 6604 – PZS 3SNI, přejezd s OJ i TOR

Z důvodu krátkého přibližovacího úseku je v jednom směru jízdy snížena TR na 30 km.h⁻¹. Možný přínos zvýšení TR úpravou způsobu zabezpečení by tak nebyl plně využit. Intenzita silniční dopravy na pozemní komunikaci, která se kříží s tratí, dosahuje 2. nejnižších hodnot (průměrně 503 vozidel v pracovním dni a 357 vozidel v nepracovním dni) ze všech přejezdů v úseku Moravská Třebová – Chornice (resp. i Moravská Třebová – Velké Opatovice). S ohledem na uvedené informace nejsou navrženy žádné úpravy.

P 6602 – výstražné kříže, přejezd s TOR

Traťová rychlost je snížena v jednom směru jízdy „pouze“ o 20 km.h⁻¹ (z 50 km.h⁻¹ na 30 km.h⁻¹) a v druhém směru jízdy o 30 km.h⁻¹ (z 50 km.h⁻¹ na 20 km.h⁻¹). V těsné blízkosti přejezdu se nachází železniční zastávka Mezihorí. Na přejezd navazuje pozemní komunikace s nevhodným výškovým vedením – ve sklonu. Nejsou však navrženy žádné úpravy z důvodu TOR max. o 30 km.h⁻¹, obsluhy zastávky a nízké intenzitě silniční dopravy odhadované na základě jednotek domů (a rekreačních míst) přístupných jízdou přes přejezd.

4.2.2 Úsek Chornice – Skalice nad Svitavou

Postup, jakým je vypracována tato podkapitola, zahrnuje klasifikaci přejezdů do dvou kategorií (pouze teoreticky pro účely dalšího řešení). Jedna kategorie zahrnuje přejezdy s návrhem úpravy zabezpečení (samostatné vyhodnocení každého přejezdu). Do druhé kategorie spadají přejezdy, u nichž není předložen návrh úprav (tab. 22).

Tab. 22 Přejezdy v úseku Chornice – Skalice nad Svitavou bez návrhu úprav

označení přejezdu	zabezpečení přejezdu	druh omezení	omezení rychlosti o [km.h ⁻¹]	omezení rychlosti na [km.h ⁻¹]	poznámka
P 6953	výstražný kříž	TOR	15	35	pouze v jednom směru
P 6954					
P 6958			30	20	
P 6968			10	40	
P 6970			35	15	
P 6971			20	30	–

Zdroj: autor na podkladu (29)

Dle údajů uvedených v tab. 22 je patrné, že u 4 z 5 přejezdů bez navrhovaných úprav zabezpečení je TR omezena pouze v jednom směru jízdy.

P 6939 – PZS 3SNI, přejezd s OJ

Po trati jede 1krát týdně 1 pár osobních vlaků a 3krát týdně 1 pár nákladních vlaků. Intenzita silniční dopravy na pozemní komunikaci, která se kříží s tratí, dosahuje nejnižších hodnot (průměrně 328 vozidel v pracovním dni a 208 vozidel v nepracovním dni) ze všech přejezdů v úseku Chornice – Skalice nad Svitavou. S ohledem na uvedené informace nejsou navrženy žádné úpravy.

P 6943 – PZS 3SNI, přejezd s OJ

Rozsah dopravy je stejný jako u P 6939 (případně nižší v závislosti na způsobu provádění posunu nákladními vlaky v Jevíčku). V těsné blízkosti přejezdu se nachází železniční zastávka Jevíčko. S ohledem na uvedené informace nejsou navrženy žádné úpravy.

P 6946 – PZS 3SBI, přejezd s OJ

Po trati jede 1krát týdně 1 pár osobních vlaků, žádná nákladní doprava. Intenzita silniční dopravy na pozemní komunikaci, která se kříží s tratí, dosahuje nemalých hodnot – průměrně 1 726 vozidel v pracovním dni a 1 261 vozidel v nepracovním dni. Nejsou navrženy žádné úpravy. V případě výrazného navýšení železničního provozu (např. denní provoz 5 párů vlaků) je doporučena úprava způsobu zabezpečení přejezdu s cílem eliminace „opatrné jízdy“.

P 6951 – výstražné kříže, přejezd s TOR

Trat'ová rychlost je snížena „pouze“ o 15 km.h⁻¹ (z 40 km.h⁻¹ na 25 km.h⁻¹) a „pouze“ v jednom směru jízdy. V navazujícím úseku je TR 40 km.h⁻¹, tzn. přínos odstranění TOR (které by umožnilo konstantní jízdu rychlostí 40 km.h⁻¹) by nebyl příliš významný. S ohledem na uvedené informace nejsou navrženy žádné úpravy.

P 6965 – výstražné kříže, přejezd s TOR

Trat'ová rychlost je snížena v jednom směru jízdy o 40 km.h⁻¹ (z 50 km.h⁻¹ na 10 km.h⁻¹) a v druhém směru o 35 km.h⁻¹ (z 50 km.h⁻¹ na 15 km.h⁻¹). Je navrženo bezodkladné vybudování PZS (eventuálně jiného obdobného způsobu zabezpečení).

ZÁVĚR

V práci je představen autorem vytvořený dopravní model. Dokumentovaný princip tvorby modelu ve všech jeho fázích může posloužit jako základní vodítko při tvorbě obdobných dopravních modelů s vědomím specifik modelu vytvořeného i vytvářeného. Dále je představen přístup autora k různým technologickým aspektům veřejné dopravy, se kterými je nutné se vypořádat v jednotlivých fázích tvorby modelu a které mají vliv na výstupy modelu.

Možnosti praktického využití vytvořeného modelu jsou demonstrovány při posouzení dopravní obslužnosti řešeného území. S ohledem na plánované využití modelu jako podpůrného nástroje pro taktická, případně strategická rozhodnutí, bylo nezbytné posoudit různé varianty dopravní obslužnosti. V této práci jsou stanoveny 2 základní varianty, „před Boskovickou spojkou“ a „po Boskovické spojce“. Toto rozdělení umožnilo **posoudit dopady změn dopravní infrastruktury na dopravní obslužnost**. Ze základních variant jsou vytvořeny dílčí varianty pro posouzení současného stavu (referenční varianta), vlivu omezení dopravní obslužnosti, dopadů organizačních a infrastrukturních opatření a posouzení optimistického scénáře. Při tvorbě posuzovaných variant autor vycházel z výhledových konceptů dopravy, nabídky dopravy v minulosti a vlastních návrhů. **Systém přístupu k řešení, jak je předložen v této práci, lze aplikovat na posouzení různých scénářů na straně nabídky dopravy. V praxi lze model využít například jako jeden z nástrojů pro posouzení významu železničních tratí v různých časových horizontech.**

Autorem předložený přístup k řešení problematiky dopravní obslužnosti s využitím dopravního modelování je jedním z možných přístupů.

Vytvořením dopravního modelu, jeho aplikací na posouzení variantních konceptů dopravní obslužnosti a interpretací zjištěných výstupů, dochází cíl práce naplnění.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) VALACH, Josef. *Dopravní obslužnost na Moravskotřebovsku* [online]. Pardubice, 2017 [cit. 2019-01-25]. Dostupné z: https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/68758/ValachJ_DopravniObsluznost_MP_1cast_2017.pdf?sequence=4&isAllowed=y. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Matěj Pluhař.
- (2) ČUPR, Radek. *Návrh grafikonu na trati č. 260 a 262 po zprovoznění "Boskovické spojky"* [online]. Pardubice, 2008 [cit. 2018-10-30]. Dostupné z: https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/29297/CuprR_Navrh%20grafikonu_JM_2008.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Jaroslav Matuška.
- (3) ŠTULPA, Břetislav. *Posouzení dopravní obslužnosti v regionu Boskovicko* [online]. Pardubice, 2009 [cit. 2018-10-30]. Dostupné z: https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/33643/StulpaB_Posouzeni%20dopravni_JM_2009.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Jaroslav Matuška.
- (4) SEDLÁK, Vít. *Alternativní nabídka autobusové dopravy na Boskovicku* [online]. Pardubice, 2011 [cit. 2018-10-30]. Dostupné z: https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/42453/SedlakV_Alternativni%20nabidka_PD_2011.pdf?sequence=2&isAllowed=y. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Pavel Drdla.
- (5) KRUPIČKA, Pavel. *Posouzení možnosti zavedení přímého železničního spojení Brno - Boskovice* [online]. Pardubice, 2014 [cit. 2018-10-30]. Dostupné z: https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/58907/KrupickaP_Posouzeni%20moznosti_IH_2014.pdf?sequence=3&isAllowed=n. Diplomová práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Ivo Hruban.
- (6) Mapy ČÚZK. *Geoportál ČÚZK* [online]. Český úřad zeměměřický a katastrální, ©2018 [cit. 2018-11-02]. Dostupné z: <https://geoportal.cuzk.cz/mapycuzk/>
- (7) Hustota zalidnění k 1. 1. 2018 [ob./km²]. *Národní geoportál INSPIRE* [online]. CENIA, 2018 [cit. 2018-11-04]. Dostupné z: <https://geoportal.gov.cz/web/guest/map?openNode=Population%20distribution%20E2%80%94%20demography&keywordList=inspire>

- (8) Vybrané ukazatele pro územně analytické podklady za obec. In: *Český statistický úřad: Veřejná databáze* [online]. Vdb 2.1.78 (VDBE.CSU). Český statistický úřad, 2018 [cit. 2018-11-04]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&pvo=UAP01&sp=A&pvokc=&katalog=31716&z=T#w=>
- (9) Nezaměstnanost v obcích vybraného SO ORP. In: *Český statistický úřad: Veřejná databáze* [online]. Vdb 2.1.78 (VDBE.CSU). Český statistický úřad, 2018 [cit. 2018-11-04]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&pvo=ZAMD004&sp=A&pvokc=&katalog=30853&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_U~501_null_&z=T.
- (10) *Výběr z adresáře škol a školských zařízení* [online]. Odbor školské statistiky, analýz a informační strategie MŠMT, 2018 [cit. 2018-11-04]. Dostupné z: <http://stistko.uiv.cz/registr/vybskolrn.asp>. Revize 180815.
- (11) *Národní registr poskytovatelů zdravotních služeb* [online]. Ústav zdravotnických informací ČR, 2018 [cit. 2018-11-04]. Dostupné z: <http://nrpzs.uzis.cz/index.php?pg=vyhledavani-poskytovatele--pro-verejnost>. Revize 180815.
- (12) BERMAN GROUP. Profil města Moravská Třebová: Socio-ekonomická analýza jako podklad pro tvorbu Strategického plánu rozvoje města. In: *MORAVSKÁ TŘEBOVÁ OFICIÁLNÍ STRÁNKY MĚSTA* [online]. Březen 2018 (po zpracování připomínek). Publikační a redakční systém Public4u, ©2000-2019 [cit. 2019-01-29]. Dostupné z: <http://www.moravskatrebova.cz/cs/rozvoj/strategicke-rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta.html>
- (13) BERMAN GROUP S.R.O. Strategický plán rozvoje města: město Moravská Třebová. In: *MORAVSKÁ TŘEBOVÁ OFICIÁLNÍ STRÁNKY MĚSTA* [online]. Březen 2018 (po zpracování připomínek). Publikační a redakční systém Public4u, ©2000-2019, Srpen 2018 [cit. 2019-01-29]. Dostupné z: <http://www.moravskatrebova.cz/cs/rozvoj/strategicke-rozvojove-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta.html>
- (14) *Živéobce.cz* [online]. Liberec: DATABOX [cit. 2018-11-04]. Dostupné z: <https://www.ziveobce.cz/>
- (15) *Registr ekonomických subjektů* [online]. RSW 5.0.11. © Český statistický úřad, 2018 [cit. 2018-11-04]. Dostupné z: <https://apl.czso.cz/irsw/>

- (16) *Vojenská střední škola a Vyšší odborná škola Ministerstva obrany v Moravské Třebové: kontakty* [online]. [Vojenská střední škola a Vyšší odborná škola Ministerstva obrany v Moravské Třebové] [cit. 2018-11-13]. Dostupné z: <http://www.vsmt.cz/kontakty.aspx>
- (17) VAŠÍČEK, Ladislav. OZNÁMENÍ zpracované podle příl. č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí pro záměr ROZŠÍŘENÍ VÝROBNÍCH KAPACIT - REHAU AUTOMOTIVE, s.r.o., závod Linhartice. In: *Informační systém EIA* [online]. [cit. 2018-11-10]. Dostupné z: https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX09WNjI1M19vem5hbWVuaURPQ18xMDM1NzQxNzgwNjI2Njc1ODI3LnBkZg/OV6253_oznameni.pdf
- (18) ZOCH, Martin. PAK792_oznameni.zip. In: *Informační systém EIA* [online]. [cit. 2018-11-10]. Dostupné z: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PAK792
- (19) DHV CR, SPOL. S R.O. Strategický plán rozvoje mikroregionu Moravskotřebovska a Jevíčka, Svazek 1 Profil mikroregionu Moravskotřebovska a Jevíčka – MTJ Sv1. In: *Moravská Třebová* [online]. Publikační a redakční systém Public4u, ©2000-2018 [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: <http://www.moravskatrebova.cz/cs/rozvoj/strategie-rozvoje-dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mikroregionu-mtj.html>
- (20) JANEČKA CONSULTING, S.R.O. Strategie rozvoje města Velké Opatovice. In: *VELKÉ OPATOVICE* [online]. © Velké Opatovice [cit. 2019-01-29]. Dostupné z: <https://www.velkeopatovice.cz/projek-z-operacniho-programu-lidske-zdroje-a-zamestnanost/>
- (21) Tab. 714 Vyjíždějící do zaměstnání a do školy podle pohlaví, věku a podle obce vyjížděky a obce dojížděky: definitivní výsledky podle obvyklého pobytu. In: *Český statistický úřad* [online]. Český statistický úřad, 2018 [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20534014/dvok714_40703_blansko.pdf/2bce4921-524f-4a98-871f-5f01887da6a8?version=1.0
- (22) Tab. 716 Dojíždějící do zaměstnání a do školy podle pohlaví, věku a podle obce dojížděky a obce vyjížděky: definitivní výsledky podle obvyklého pobytu. In: *Český statistický úřad* [online]. Český statistický úřad, 2018 [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20534014/dvok716_40703_blansko.pdf/7977b2c7-2cff-4322-b919-1509d53e1a15?version=1.0

- (23) Tab. 714 Vyjíždějící do zaměstnání a do školy podle pohlaví, věku a podle obce vyjížděky a obce dojížděky: definitivní výsledky podle obvyklého pobytu. In: *Český statistický úřad* [online]. Český statistický úřad, 2018 [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/24412443/dvok714_40631_svitavy.pdf/22bdb471-81c7-4e10-a677-51294ff5c52a?version=1.0
- (24) Tab. 714 Vyjíždějící do zaměstnání a do školy podle pohlaví, věku a podle obce vyjížděky a obce dojížděky: definitivní výsledky podle obvyklého pobytu. In: *Český statistický úřad* [online]. Český statistický úřad, 2018 [cit. 2018-11-27]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20534014/dvok714_40711_brno-mesto.pdf/dde2a4cd-32ac-4fd4-b3ab-1b8adc7a90b0?version=1.0
- (25) *IDOS* [online]. Mafra [cit. 2019-02-11]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>
- (26) *Mapy.cz* [online]. © Seznam.cz, a.s., © OpenStreetMap [cit. 2019-03-10]. Dostupné z: <https://mapy.cz>
- (27) CUZK, a další. Silnice: Dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy, silnice II. třídy, silnice III. třídy a nevidované silnice. In: *ArcČR® 500* [online]. ARCDATA PRAHA, ©2015 [cit. 2018-11-27]. Dostupné z: http://arcrcr-arcdata.opendata.arcgis.com/datasets/4be766261e2f47f9981a730d89f26456_8
- (28) Mapa na vývěsných jízdních řádech. In: *Portál provozování dráhy* [online]. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2018 [cit. 2018-11-28]. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=594598>
- (29) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE. Tabulky traťových poměrů. In: *Pomůcky GVD* [online]. [cit. 2018-11-29]. Dostupné z: <http://gvd.cz/czx/data/TTP/>
- (30) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE. Plánky stanic. In: *Pomůcky GVD* [online]. [cit. 2018-11-29]. Dostupné z: <http://gvd.cz/cz/data/planky/planky.html>
- (31) DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2014. ISBN 978-80-7395-787-2.

- (32) TREJTNAR, Radek a Radim BREJCHA. Pokyn generálního ředitele č. 16/2013, ve znění změny č. 1 (účinnost od 1. 6. 2014): Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí. In: *Správa železniční dopravní cesty* [online]. Č.j.: S 36880/2013-O13. SŽDC, Copyright©2009-2012 [cit. 2019-01-30]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy/organizacne-ridici.html?page=detail&docid=1%3B%23da125440-cf0c-4234-a751-898f55e3b885>
- (33) ČESKO. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995, kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů: znění k 1. 4. 2018. In: *Zákony pro lidi* [online]. © AION CS, 2019 [cit. 2019-01-31]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-177/zneni-20180401>
- (34) Interaktivní mapa. *CELOSTÁTNÍ SČÍTÁNÍ DOPRAVY 2016* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2017 [cit. 2019-02-02]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- (35) Dopravní a návěstní předpis SŽDC D1, ve znění změn č. 1 až 4. In: *Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, Copyright©2009-2012 [cit. 2019-02-02]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy/operativne-ridici.html?page=detail&docid=1%3B%237959ac6f-53b9-4096-ad19-9c5867f420ec>
- (36) MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE České republiky, ve znění Aktualizace č. 1. In: *Ústav územního rozvoje* [online]. Ústav územního rozvoje, 2018 [cit. 2018-11-29]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/politika-uzemniho-rozvoje-aktualizace-1-2015/APUR-konecny-text-05062015.pdf>
- (37) ODDĚLENÍ ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ ODBORU ROZVOJE KRAJSKÉHO ÚŘADU PARDUBICKÉHO KRAJE. Územně analytické podklady Pardubického kraje - 4. úplná aktualizace 2017. In: *Pardubický kraj* [online]. Krajský úřad Pardubického kraje, 2011 [cit. 2019-02-03]. Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/uzemne-analyticke-podklady/92049/>. Soubor Textová část ÚAP Pk - 4. úplná aktualizace 2017.
- (38) AURS, SPOL. S R.O. I/4 VÝKRES VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB A OPATŘENÍ. In: *Pardubický kraj* [online]. Krajský úřad Pardubického kraje, 2011 [cit. 2018-11-29]. Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/pravni-stav-zur-pk-po-vydani-aktualizace-c-1/79752/graficka-cast>

- (39) URBANISTICKÉ STŘEDISKO BRNO, S.R.O a ATELIER T-PLAN, S.R.O. I.4. Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření. In: *Portál Jihomoravského kraje* [online]. Krajský úřad Jihomoravského kraje [cit. 2018-11-29]. Dostupné z: https://www.kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_5/GRAFICKA_CAST/I4.pdf#zoom=100
- (40) AURS, SPOL. S R.O. ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE PARDUBICKÉHO KRAJE, Právní stav po aktualizaci č. 1. In: *Pardubický kraj* [online]. Krajský úřad Pardubického kraje, 2011 [cit. 2018-11-29]. Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/pravni-stav-zur-pk-po-vydani-aktualizace-c-1/79751/rextova-cast>
- (41) Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, Kapitola D Zpřesnění vymezení ploch a koridorů... In: *Portál Jihomoravského kraje* [online]. Krajský úřad Jihomoravského kraje [cit. 2018-11-29]. Dostupné z: https://www.kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_5/TEXTOVA_CAST/NAVRH/ID.pdf#view=fit
- (42) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE. Zadávací dokumentace Boskovická spojka. In: *Portál pro vhodné uveřejnění* [online]. ©2016 [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <https://www.vhodne-uvarejneni.cz/index.php?m=xenorders&h=orderdocument&a=detail&document=1182119>
- (43) Boskovická spojka: Přehledné schema. In: *Jihomoravský kraj* [online]. [Jihomoravský kraj] [cit. 2019-02-06]. Dostupné z: <https://m.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=362944&TypeID=2>
- (44) Boskovická spojka - žst. Boskovice. In: *Boskovice: Oficiální webové stránky* [online]. město Boskovice [cit. 2019-02-06]. Dostupné z: http://www.boskovice.cz/assets/File.ashx?id_org=832&id_dokumenty=33051
- (45) *Výstavba rychlostní silnice R43: oficiální stránky* [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR [cit. 2019-03-02]. Dostupné z: <http://www.rychlostni-silnice-r43.cz/>
- (46) KONEČNÁ, Radka. Trasa D43? Přes Bystrc, řekla studie. Dálnici má ale nahradit rychlostní silnice. In: *Brněnský deník* [online]. VLTAVA LABE MEDIA, ©2005-2019, 11.12.2018 [cit. 2019-03-02]. Dostupné z: https://brnensky.denik.cz/zpravy_region/trasa-d43-pres-bystrc-rekla-studie-dalnic-ma-ale-nahradit-rychlostni-silnice-20181211.html

- (47) MĚSTO JEVÍČKO. PŘÍKAZNÍ SMLOUVA: Administrace a projektová příprava akce cyklostezka Velké Opatovice – Jevíčko. In: *Portál pro vhodné uveřejnění* [online]. ©2016 [cit. 2019-02-07]. Dostupné z: <https://www.vhodne-uverejneni.cz/index.php?m=xenorders&h=contractsregister&a=detail&contract=28239>
- (48) Valach, Josef. *Automatizované systémy uložení jízdních kol v zahraničí*. 2018. Semestrální práce z předmětu Progresivní systémy v osobní dopravě.
- (49) *Vývěsné jízdní řády* [online]. Brno: CHAPS [cit. 2019-02-12]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/>
- (50) *Mapy Google* [online]. Google, ©2019 [cit. 2019-02-11]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps>
- (51) ANALYTICKÁ ČÁST: Strategie komunitně vedeného místního rozvoje MAS Moravskotřebovsko a Jevíčko pro období 2014 - 2020. In: *MAS Moravskotřebovsko a Jevíčko o.p.s.* [online]. Jevíčko: MAS Moravskotřebovsko a Jevíčko, únor 2016 [cit. 2019-02-12]. Dostupné z: <http://www.masmtj.cz/scld-2014--2023>
- (52) PLÁN REGIONÁLNÍCH LINEK - SEVER. In: *IDS JMK* [online]. Brno: KORDIS JMK, 2018 [cit. 2019-02-12]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/mapa/Plan-site-sever.pdf>
- (53) MAS MORAVSKOTŘEBOVSKO A JEVÍČSKO O.P.S. STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA JEVÍČKO 2016 – 2022. In: *Město Jevíčko* [online]. Jevíčko: www.jevicko.cz a TH SOFT, ©2019, prosinec 2015 [cit. 2019-02-13]. Dostupné z: https://www.jevicko.cz/soubory/str_plan2016.pdf
- (54) Jízdní řády 2019 (platné od 9. 12. 2018). *SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY* [online]. Praha: SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2019-02-13]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/provozovani-drahy/jizdni-rad-2019.html>
- (55) PAVELKA, Hynek. List 313+314. In: *Pomůcky GVD: POMŮCKY GVD SŽDC 2019 NOVÉ* [online]. 9. prosince 2018 [cit. 2019-03-31]. Dostupné z: http://gvd.cz/czx/data/njr/pdf/L313_314.pdf
- (56) PARDUBICKÝ KRAJ, ODBOR DOPRAVY A SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ. Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje pro období 2016–2020. In: *Pardubický kraj* [online]. Pardubice: Krajský úřad Pardubického kraje, 2011, 1.5.2016 [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/dopravni-obslužnost/87491/plan-dopravni-obslužnosti-pardubickeho-kraje>

- (57) KORDIS JMK, A.S. A ODBOR DOPRAVY KRAJSKÉHO ÚŘADU JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2017 až 2021: aktualizace č. 1. In: *Portál Jihomoravského kraje* [online]. Brno: Krajský úřad Jihomoravského kraje, září 2017 [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=325457&TypeID=2&origin=mobile>
- (58) SUDOP BRNO, SPOL. S R.O. *Boskovická spojka: Grafikony vlakové dopravy*. 2014.
- (59) NAUMANN, Thomas. WestFrankenBahn: Strategien für die Zukunft der Eisenbahn in der Fläche. *Stadtverkehr: Fachzeitschrift für den öffentlichen Personen-Nahverkehr auf Schiene und Strasse*. Freiburg im Breisgau: EK Verlag, 2008, **08**(4), 44–49. ISSN 0038-9013.
- (60) BULÍČEK, Josef. *Modelování technologických procesů v dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2011. ISBN 978-80-7395-442-0.
- (61) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. JÍZDNÍ ŘÁD 2017: 017 Česká Třebová - Dzbel, Chornice - Velké Opatovice. In: *Jízdní řády ČD a ČSD* [online]. Miroslav Vyka, ©2019 [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/jizdni-rad/2016-2017/2016-2017_017.pdf
- (62) FIALA, Petr. SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE, OBLASTNÍ ŘEDITELSTVÍ HRADEC KRÁLOVÉ. *Možnosti zvýšení traťových rychlostí v úseku Moravská Třebová – Chornice z pohledu geometrických parametrů koleje*. Pardubice.
- (63) SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy: ve znění změn č. 1 až 3. In: *SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY* [online]. Praha: SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy/provozne-technicke.html?page=detail&docid=1%3B%2318ae8502-5656-411a-8690-02f2cd7dc2a5>
- (64) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE. *Nákresný přehled železničního svršku: úsek Chornice – Třebovice v Čechách*.
- (65) FIALA, Petr. SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE, OBLASTNÍ ŘEDITELSTVÍ HRADEC KRÁLOVÉ. *Možnosti zvýšení traťových rychlostí v úseku Chornice – Velké Opatovice z pohledu geometrických parametrů koleje*. Pardubice.

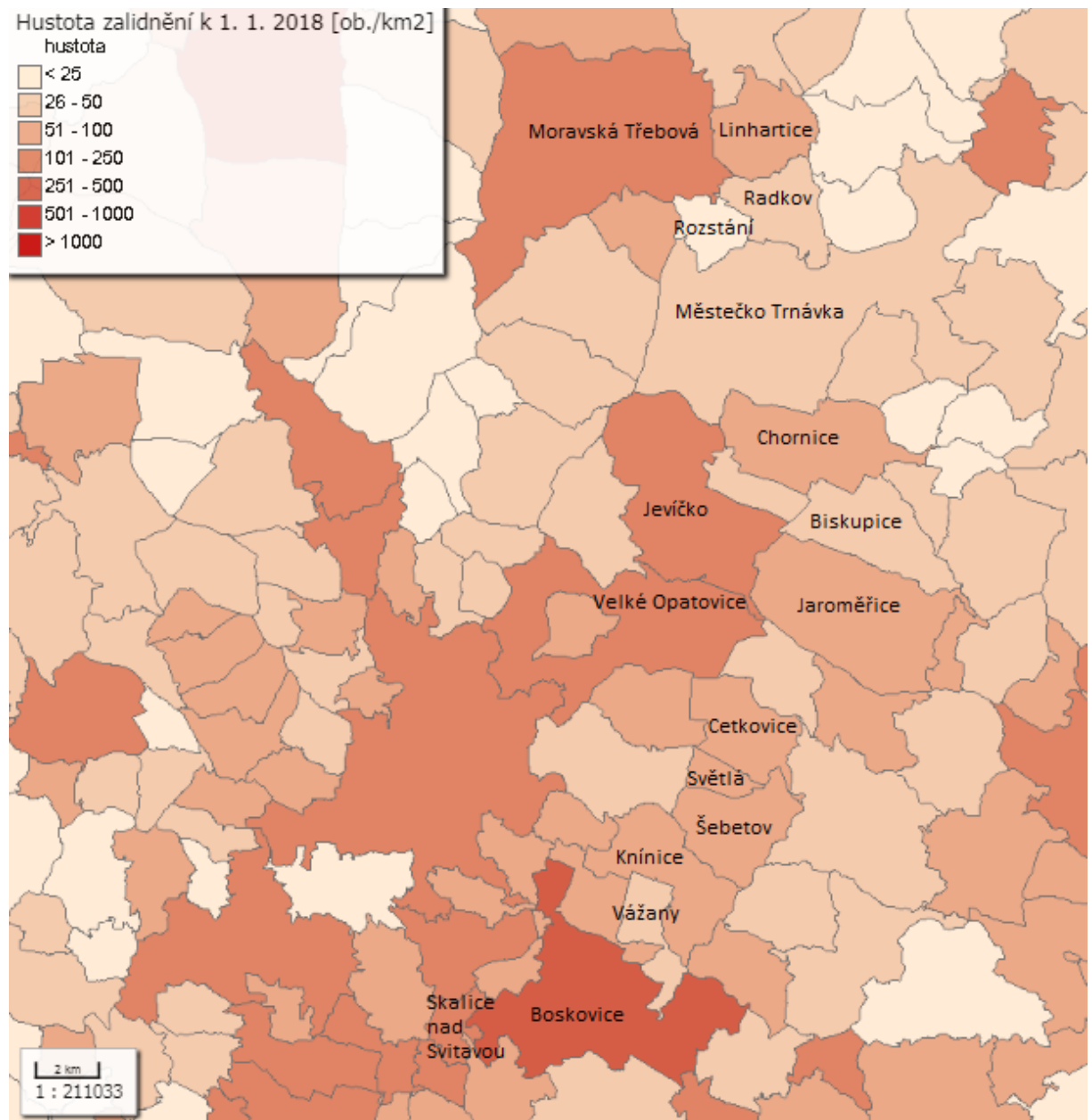
- (66) GRENDAR, Filip. *Zvýšení traťové rychlosti v úseku Skalice nad Svitavou - Velké Opatovice*. Brno, 2012. 37 s., 1 s. příl. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav železničních konstrukcí a staveb. Vedoucí práce Ing. Miroslava Hruzíková.
- (67) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE. *Nákresný přehled železničního svršku: úsek Chornice – Velké Opatovice*. 2016.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Grafické znázornění hustoty zalidnění	100
Příloha B Podniky s 50 a více zaměstnanci v širší oblasti Moravskotřebovska	101
Příloha C Výřez kolejiště železniční stanice Skalice nad Svitavou	103
Příloha D Rozbor přejezdů tratě 314E v úseku Moravská Třebová – Chornice.....	104
Příloha E Rozbor přejezdů tratě 314C Chornice – Skalice nad Svitavou	105
Příloha F Veřejně prospěšné stavby dle výkresu Zásad územního rozvoje Pardub. kraje	107
Příloha G Veřejně prospěšné stavby dle výkresu Zásad územního rozvoje Jihomor. kraje...	108
Příloha H Náskres uspořádání stanice Boskovice v rámci stavby „Boskovická spojka“	109
Příloha I Plánovaná trasa pozemní komunikace č. 43	110
Příloha J Výčet linek veřejné linkové dopravy	111
Příloha K Jízdní řád tratě 017	116
Příloha L Jízdní řád tratě 262.....	118
Příloha M Jízdní řád tratě 271	120
Příloha N Dopravní model.....	121
Příloha O Matice dostupnosti.....	122
Příloha P Identifikované relace regionálních přeprav „před Boskovickou spojkou“ v pracovní den při současném stavu	123
Příloha Q Kartogram zatížení cest do Brna, „před Boskovickou spojkou“, pracovní den, současný stav	124
Příloha R Identifikované relace regionálních přeprav „před Boskovickou spojkou“ v neděli při současném stavu.....	125
Příloha S Identifikované relace regionálních přeprav „po Boskovické spojce“ v pracovní den při referenční variantě.....	127
Příloha T Identifikované relace regionálních přeprav „po Boskovické spojce“ v neděli při referenční variantě.....	128
Příloha U Kartogram zatížení cest do Brna, „po Boskovické spojce“, neděle, referenční varianta	129
Příloha V Kartogram zatížení cest do Brna, „po Boskovické spojce“, neděle, maxim. varianta – část A	130
Příloha W Kartogram zatížení cest do Brna, „po Boskovické spojce“, neděle, maxim. varianta – část B	131
Příloha X Možnosti zvýšení traťových rychlostí v úseku Moravská Třebová – Chornice	132

Příloha Y Možnosti zvýšení traťových rychlostí v úseku Chornice – Velké Opatovice	133
Příloha Z Možnosti zvýšení traťových rychlostí v úseku Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou	134

Příloha A Grafické znázornění hustoty zalidnění



Zdroj: (7), úprava autorem

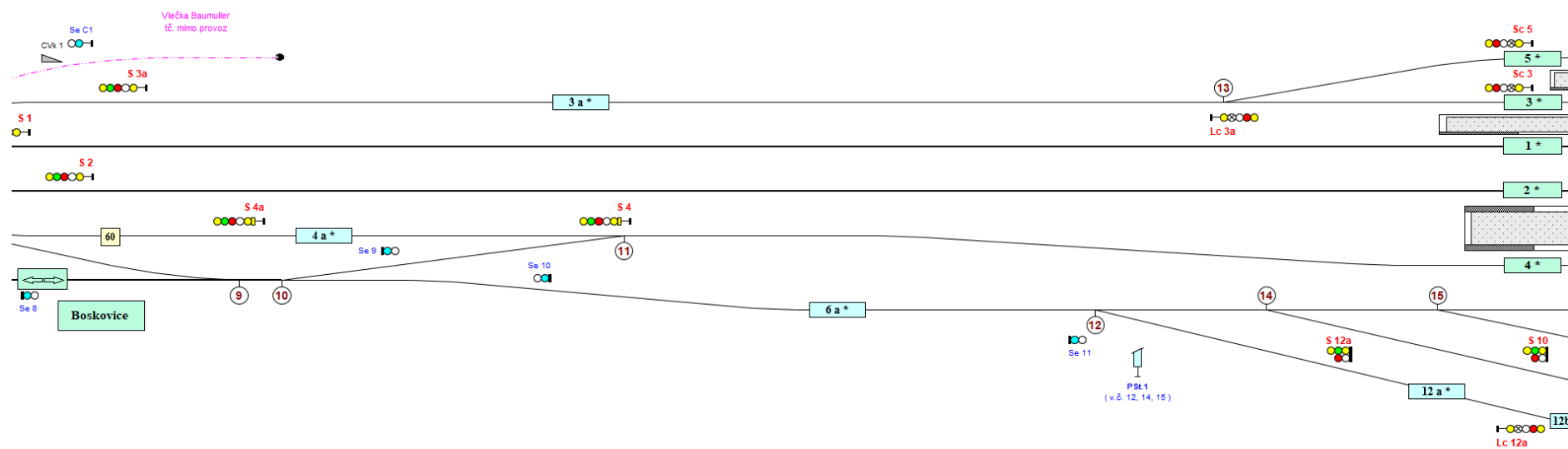
Příloha B Podniky s 50 a více zaměstnanci v širší oblasti Moravskotřebovska

sídlo podniku	název podniku	počet zaměstnanců
Moravská Třebová	Integrovaná střední škola Moravská Třebová	50 až 99
	Moravec - pekárny s.r.o.	50 až 99
	OR-CZ spol. s r.o.	50 až 99
	protechnik consulting s. r. o.	50 až 99
	Technické služby Moravská Třebová s.r.o.	50 až 99
	T O N E R s.r.o.	50 až 99
	VŠŠ a VOŠ MO v Moravské Třebové	50 až 99 ¹
	Základní škola Moravská Třebová, Palackého	50 až 99
	Abner ²	100 až 199
	HEDVA, a.s.	100 až 199
	KAYSER s.r.o. ²	100 až 199
	Město Moravská Třebová	100 až 199
	Nemocnice následné péče Moravská Třebová, s.r.o.	100 až 199
	Sociální služby města Moravská Třebová	100 až 199
	Treboplast, s.r.o.	100 až 199
VHOS, a. s.	100 až 199	
Atek s.r.o.	250 až 499	
Linhartice	Plastic Parts & Technology s.r.o.	100 až 199
	REHAU Automotive, s.r.o. ³	až 900 ⁴
Jevíčko	Hanácká zemědělská společnost Jevíčko a.s.	50 až 99
	MarS a.s.	50 až 99
	Město Jevíčko	50 až 99
	Základní škola Jevíčko	50 až 99
	Odborný léčebný ústav Jevíčko	100 až 199
	REHAU Automotive, s.r.o. ³	až 225 ⁴
	Czech Blades s.r.o.	200 až 249
Velké Opatovice	GERBRICH s.r.o.	50 až 99
	Paprsek, příspěvková organizace	50 až 99
	VOS zemědělců,a.s.	50 až 99
	P-D Refractories CZ a.s.	500 až 999
Cetkovice	LESCUS Cetkovice, s.r.o.	50 až 99
Šebetov	Sociální služby Šebetov, příspěvková organizace	100 až 199
Knínice	AGROSPOL, agrární družstvo	50 až 99
Boskovice	AUTODOPRAVA K & K, s.r.o.	50 až 99
	Gymnázium Boskovice, příspěvková organizace	50 až 99
	L i d o k o v, výrobní družstvo	50 až 99
	Mateřská škola Boskovice, příspěvková organizace	50 až 99
	Střední škola André Citroëna Boskovice, příspěvková organizace	50 až 99
	COLORprofi, spol. s r.o.	100 až 199

sídlo podniku	název podniku	počet zaměstnanců
	Gatema a. s.	100 až 199
	JUNKER Industrial Equipment s.r.o.	100 až 199
	LD seating s.r.o.	100 až 199
	Město Boskovice	100 až 199
	Městská správa sociálních služeb Boskovice, příspěvková organizace	100 až 199
	Vyšší odborná škola ekonomická a zdravotnická a Střední škola Boskovice, příspěvková organizace	100 až 199
	Základní škola Boskovice, příspěvková organizace	100 až 199
	LANIK s.r.o.	200 až 249
	BODOS CZECHIA a.s.	250 až 499
	ITAB Shop Concept CZ, a.s.	250 až 499
	JEDNOTA, spotřební družstvo v Boskovicích	500 až 999
	MINERVA BOSKOVICE, a.s.	500 až 999
	Nemocnice Boskovice s.r.o.	500 až 999
	Novibra Boskovice s.r.o.	500 až 999
Skalice nad Svitavou	BAMBAS Elektroodpady s.r.o.	50 až 99
	BAUMÜLLER BRNO, s.r.o.	250 až 499
¹ vlastní výpočet podle údajů na webu školy ² firma nemá v obci sídlo, ale svoji jedinou provozovnu (výrobní závod) ³ firma nemá v obci sídlo, ale jednu ze dvou svých provozoven (výrobních závodů) ⁴ údaj zjištěn podle jiných podkladů než u ostatních podniků		

Zdroj: (14) (15) (16) (17) (18)

Příloha C Výřez kolejiště železniční stanice Skalice nad Svitavou



Zdroj: (30), úprava autorem

Příloha D Rozbor přejezdů tratě 314E v úseku Moravská Třebová – Chornice

označení přejezdu	poloha [km]	kategorie pozemní komunikace	způsob zabezpečení	TOR od začátku ke konci tratě [km.h ⁻¹]	TOR od konce k začátku tratě [km.h ⁻¹]	opatrná jízda [ano/ne]	zastávka v blízkosti [ano/ne]	intenzita silniční dopravy Po–Pá [voz/den]	intenzita silniční dopravy So a Ne [voz/den]
Moravská Třebová									
P 6625	56,609	ÚK	PZS 3SNL			ne	ano		
P 6624	56,325	MK	PZS 3SNLI			ano	ne		
P 6623	55,871	ÚK	PZS 3SNI		35	ano	ne		
P 6622	55,614	I/35	PZS 3ZNI	35	35	ano	ne	3 764	2 763
P 6621 ¹	55,238	MK	kříž	35	35		ne		
P 6620	55,070	ÚK	kříž	35	35		ne		
P 6619	54,802	ÚK	kříž						
P 6618	54,363	ÚK	kříž						
P 6617	53,753	MK	kříž		30		ne		
P 6616	53,049	ÚK	kříž						
P 6615	52,687	ÚK	kříž						
Linhartice									
P 6614	52,515	II/371	PZS 3SNI			ano	ano	1 872	1 275
P 6613	51,723	ÚK	kříž		30		ne		
P 6612	49,104	ÚK	kříž						
P 6611	48,629	ÚK	kříž						
P 6610	48,372	MK	kříž	30	30		ne		
P 6609	47,633	III/3714	kříž						
Rozstání									
P 6608	47,520	ÚK	kříž						
P 6607	47,336	ÚK	kříž						
P 6606	46,152	ÚK	kříž						
Městečko Trnávka									
P 6605	45,623	ÚK	kříž						
P 6604	45,340	II/644	PZS 3SNI		30	ano	ne	503 ²	357 ²
P 6603	44,233	ÚK	kříž						
Mezihoří									
P 6602	43,823	MK	kříž	30	20		ano		
P 6599	41,611	ÚK	kříž						
P 6598	41,396	ÚK	kříž						
Chornice									
¹ přechod pro pěší									
² údaj ze sčítání dopravy 2010, při sčítání dopravy 2016 nezjišťováno									

Zdroj: autor na podkladech (29) (34)

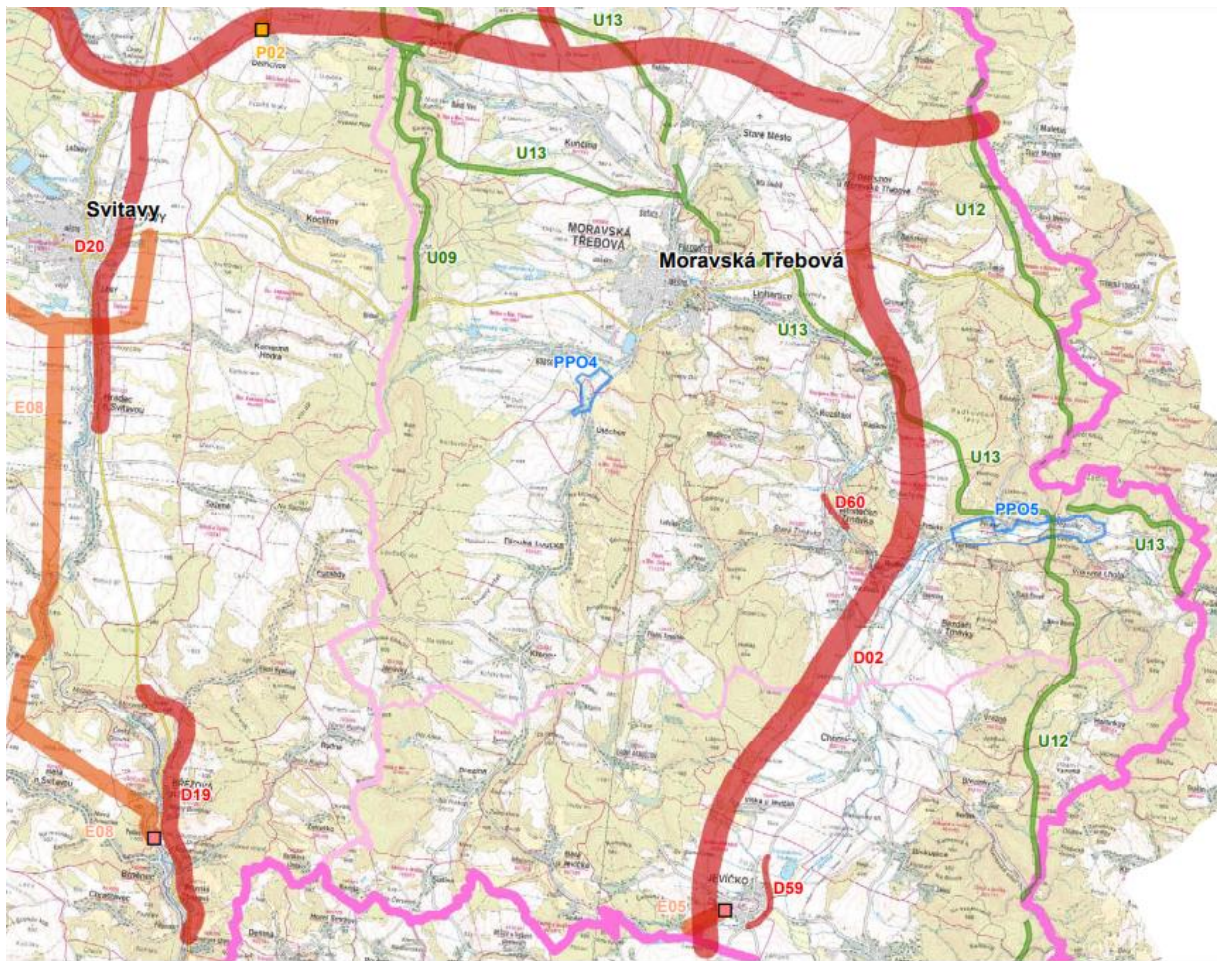
Příloha E Rozbor přejezdů tratě 314C Chornice – Skalice nad Svitavou

označení přejezdu	poloha [km]	kategorie pozemní komunikace	způsob zabezpečení	TOR od začátku ke konci tratě [km.h ⁻¹]	TOR od konce k začátku tratě [km.h ⁻¹]	opatrná jízda [ano/ne]	zastávka v blízkosti [ano/ne]	intenzita silniční dopravy Po–Pá [voz/den]	intenzita silniční dopravy So a Ne [voz/den]
Chornice									
P 6937	0,750	III/36622	PZS 3SNI			ne			
P 6938	1,870	ÚK	kříž						
P 6939	2,457	II/371	PZS 3SNI			ano	ne	328 ¹	208 ¹
P 6940	3,596	ÚK	kříž						
Biskupice u Jevíčka									
P 6941	4,282	ÚK	kříž						
P 6942	5,061	III/36613	kříž						
Jevíčko									
P 6943	6,120	II/360	PZS 3SNI			ano	ano	1170	779
P 6944	6,471	ÚK	kříž						
P 6945	6,881	III/36615	kříž						
P 6946	8,225	II/374	PZS 3SBI			ano	ne	1726	1261
P 6947	9,565	ÚK	kříž						
P 6948	9,894	ÚK	kříž						
P 6949	10,340	ÚK	kříž						
Velké Opatovice									
P 6950	11,234	III/3742	PZS 3SNI						
P 6951	11,666	MK	kříž	25			ne		
P 6952	12,293	ÚK	kříž						
P 6953	12,688	III/3742	kříž		35		ne	1372	986
P 6954	12,912	ÚK	kříž		35		ne		
P 6955	13,563	ÚK	kříž						
P 6956	14,552	III/3742	kříž						
Cetkovice									
P 6957	15,307	ÚK	kříž						
P 6958	16,217	ÚK	kříž		20		ne		
P 6959	16,902	ÚK	kříž						
P 6960	17,572	ÚK	kříž						
P 6961	18,319	III/3744	PZS 3SNI						
Šebetov									
P 6963	19,689	ÚK	kříž						
P 6964	19,937	ÚK	kříž						
P 6965	20,349	ÚK	kříž	10	15		ne		
P 6966	20,719	MK	PZS 3SBI						
P 6967	21,131	II/374	PZS 3SBI						
Knínice u Boskovic									

označení přejezdu	poloha [km]	kategorie pozemní komunikace	způsob zabezpečení	TOR od začátku ke konci tratě [km.h ⁻¹]	TOR od konce k začátku tratě [km.h ⁻¹]	opatrná jízda [ano/ne]	zastávka v blízkosti [ano/ne]	intenzita silniční dopravy Po–Pá [voz/den]	intenzita silniční dopravy So a Ne [voz/den]
P 6968	21,706	MK	kříž		40		ne		
P 6969	22,555	ÚK	kříž						
P 6970	23,671	ÚK	kříž		15		ne		
P 6971	24,211	ÚK	kříž	30	30		ne		
P 6972	24,713	II/374	PZS 3SBI						
P 6973	25,928	ÚK	kříž						
P 6974	27,028	MK	PZS 3ZNI						
Boskovice									
P 6975	27,471	II/150	PZS 3ZNI						
P 6976	27,923	MK	PZS 3ZBI						
P 6977	28,956	ÚK	kříž						
P 6978	29,209	II/374	PZS 3SBI						
P 6979	29,756	II/374	PZS 3SBI						
P 6980	30,990	ÚK	kříž						
P 6981	31,224	ÚK	kříž						
P 6982	31,424	III/37426	PZS 3SBI						
Skalice nad Svitavou									
¹ údaj ze sčítání dopravy 2010, při sčítání dopravy 2016 nezjišťováno									

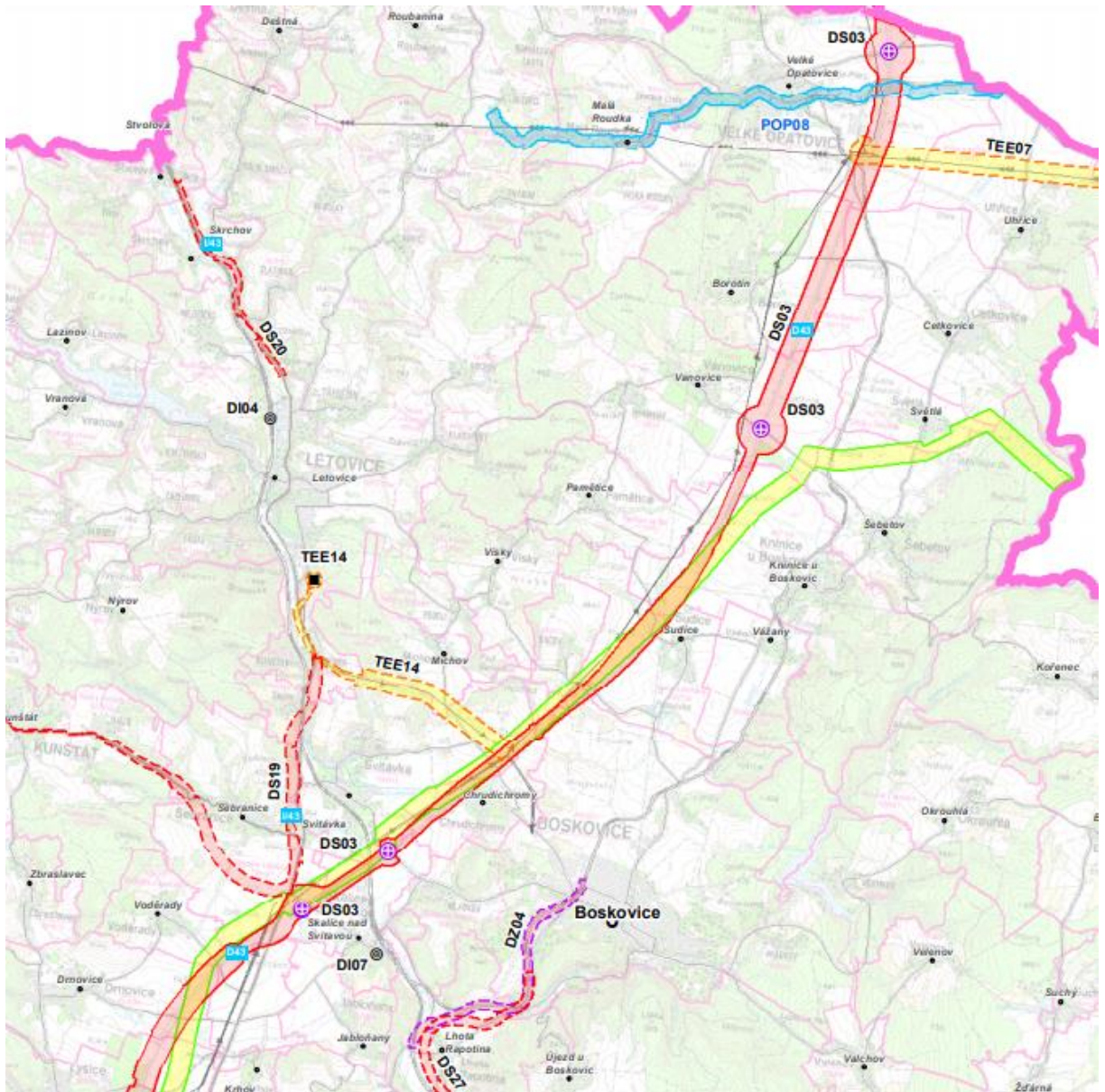
Zdroj: autor na podkladech (29) (34)

Příloha F *Veřejně prospěšné stavby dle výkresu Zásad územního rozvoje Pardub. kraje*



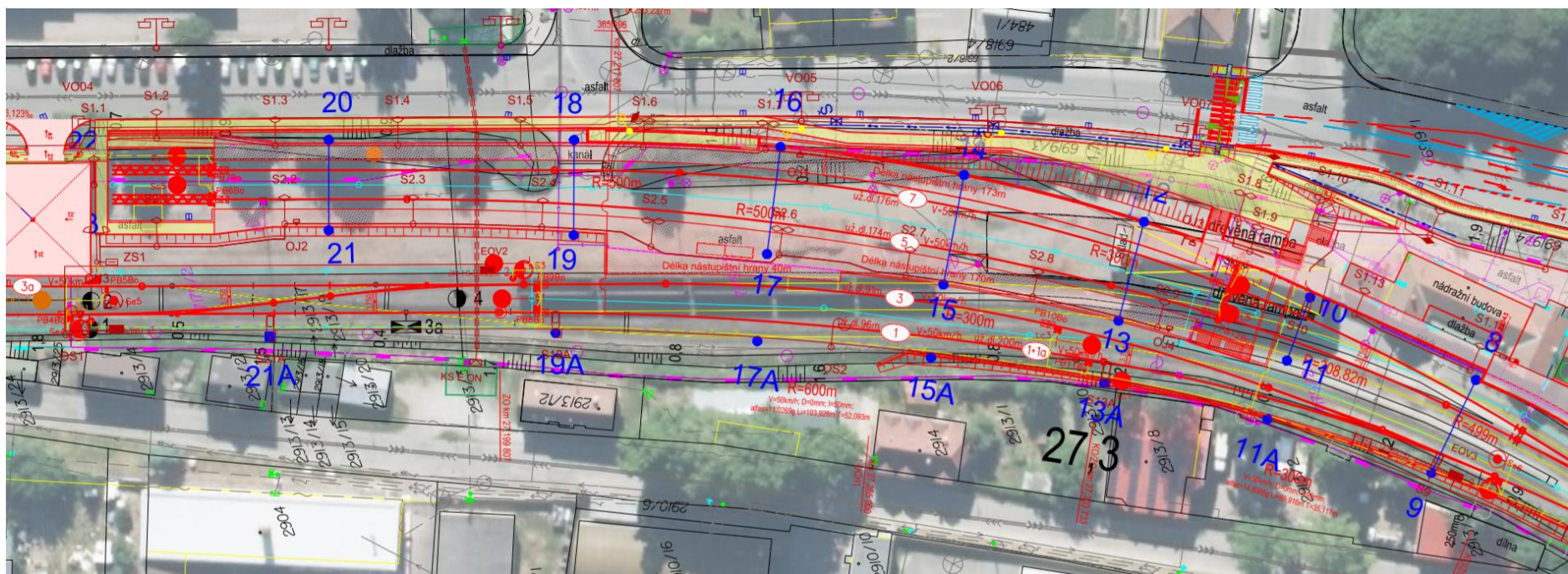
Zdroj: (38)

Příloha G Veřejně prospěšné stavby dle výkresu Zásad územního rozvoje Jihomor. kraje



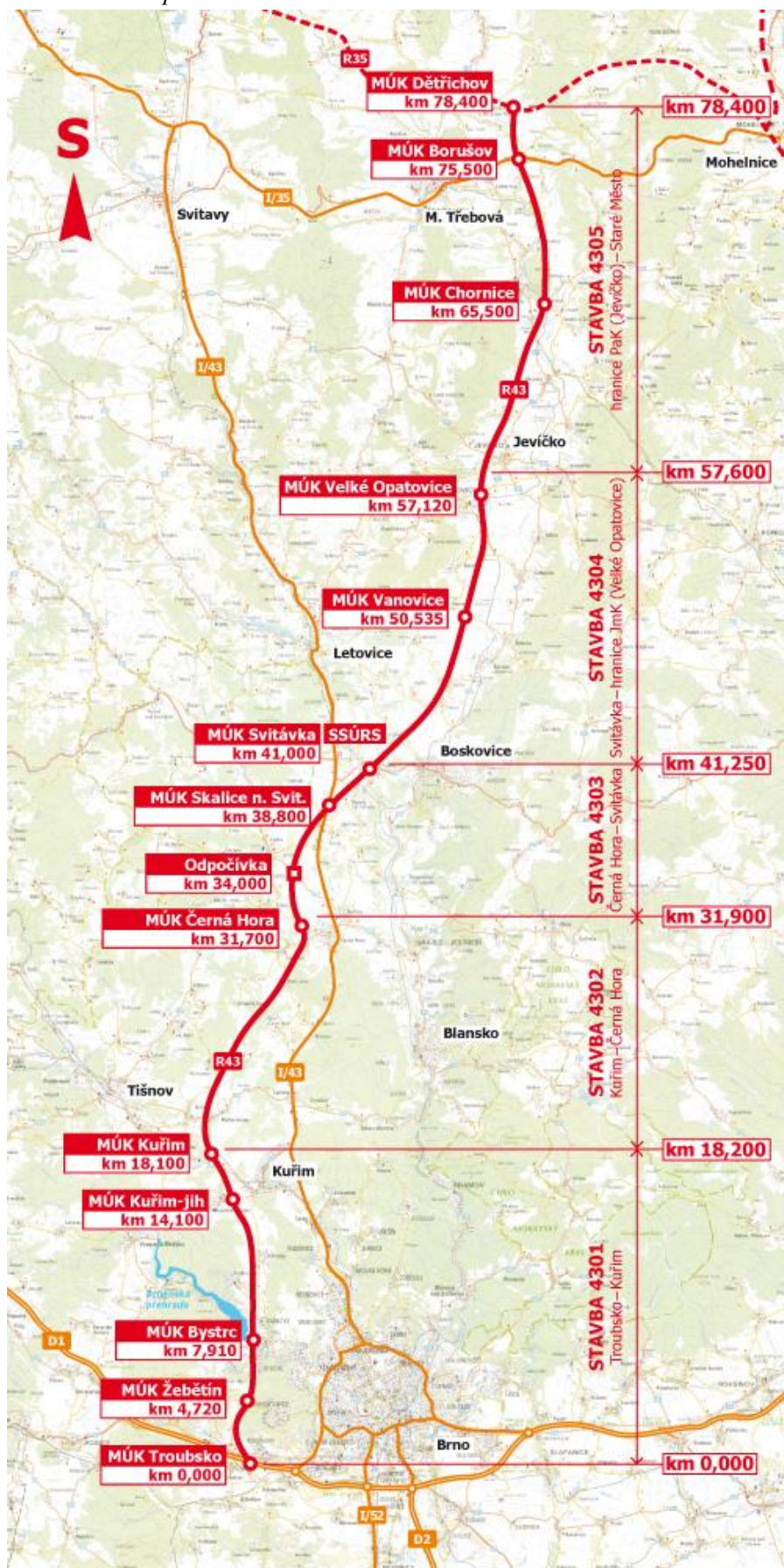
Zdroj: (39)

Příloha H Návrh uspořádání stanice Boskovice v rámci stavby „Boskovická spojka“



Zdroj: (44)

Příloha I Plánovaná trasa pozemní komunikace č. 43



Zdroj: (45)

Příloha J *Výčet linek veřejné linkové dopravy*

Moravská Třebová	
linka	
680017	Moravská Třebová-Svitavy-Polička-Proseč-Litomyšl-Česká Třebová -Vysoké Mýto ¹
680018	Polička-Svitavy-Mor.Třebová-Štíty-Králíky-Dolní Morava ¹
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680861	Moravská Třebová-Velké Opatovice-Jevíčko
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680880	Svitavy-Koclířov-Moravská Třebová
680881	Moravská Třebová-Kunčina
680882	Moravská Třebová-Staré Město-Borušov-Moravská Třebová
680883	Moravská Třebová-Gruna-Rozstání-Malíkov-Městečko Trnávka
680885	Moravská Třebová-Mohelnice
700860	Lanškroun-Rychnov-Moravská Třebová
700870	Lanškroun-Tatenice-Třeňov-Moravská Třebová
933251	Mohelnice-Líšnice-Moravská Třebová
¹ v provozu od 1. 6. 19 do 30. 9. 19	
Linhartice	
linka	
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680882	Moravská Třebová-Staré Město-Borušov-Moravská Třebová
680883	Moravská Třebová-Gruna-Rozstání-Malíkov-Městečko Trnávka
680885	Moravská Třebová-Mohelnice
933251	Mohelnice-Líšnice-Moravská Třebová
Radkov	
linka	
680883	Moravská Třebová-Gruna-Rozstání-Malíkov-Městečko Trnávka
Rozstání	
linka	
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680883	Moravská Třebová-Gruna-Rozstání-Malíkov-Městečko Trnávka

Městečko Trnávka	
linka	
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680864	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Jevíčko-Chornice-Městečko Trnávka -Přední Arnoštov-Křenov-Janůvky
680865	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Městečko Trnávka
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680883	Moravská Třebová-Gruna-Rozstání-Malíkov-Městečko Trnávka
Mezihoří, část obce Městečko Trnávka	
linka	
680864	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Jevíčko-Chornice-Městečko Trnávka -Přední Arnoštov-Křenov-Janůvky
680865	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Městečko Trnávka
Chornice	
linka	
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680864	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Jevíčko-Chornice-Městečko Trnávka -Přední Arnoštov-Křenov-Janůvky
680872	Jevíčko-Chornice-Kladky
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
Biskupice	
linka	
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
Jevíčko	
linka	
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680861	Moravská Třebová-Velké Opatovice-Jevíčko
680864	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Jevíčko-Chornice-Městečko Trnávka -Přední Arnoštov-Křenov-Janůvky
680872	Jevíčko-Chornice-Kladky
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680884	Křenov-Jevíčko
727251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
728251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
729290	Cetkovice - Uhřice - Úsobrno - Jaroměřice - Jevíčko
729291	Velké Opatovice - Jevíčko - Jaroměřice - Úsobrno - Horní Štěpánov

Jevíčko	
linka	
780445	Konice-Šubířov-Jevíčko-Konice
Jaroměřice	
linka	
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
729290	Cetkovice - Uhřice - Úsobrno - Jaroměřice - Jevíčko
729291	Velké Opatovice - Jevíčko - Jaroměřice - Úsobrno - Horní Štěpánov
780445	Konice-Šubířov-Jevíčko-Konice
Velké Opatovice	
linka	
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680861	Moravská Třebová-Velké Opatovice-Jevíčko
727251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
727253	Boskovice - Svitávka - Míchov - Pamětice - Velké Opatovice
728251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
728253	Boskovice - Svitávka - Míchov - Pamětice - Velké Opatovice
728271	Letovice - Velké Opatovice
728272	Letovice - Deštná - Roubanina - Velké Opatovice
729291	Velké Opatovice - Jevíčko - Jaroměřice - Úsobrno - Horní Štěpánov
Cetkovice	
linka	
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
727251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
728251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
729290	Cetkovice - Uhřice - Úsobrno - Jaroměřice - Jevíčko
Světlá	
linka	
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
727251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
728251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
Šebetov	
linka	
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
726251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
727251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
727277	Letovice - Vísky - Vanovice - Šebetov - Kořenec/Horní Štěpánov

Šebetov	
linka	
728251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
728277	Letovice - Vísky - Vanovice - Šebetov - Kořenec/Horní Štěpánov
729277	Letovice - Vísky - Vanovice - Šebetov - Kořenec/Horní Štěpánov
Knínice	
linka	
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
726251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
727251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
728251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
Vážany	
linka	
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
726251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
727251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
728251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
Boskovice	
linka	
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
725250	Skalice nad Svitavou - Boskovice
725254	Boskovice - Chrudichromy - Letovice
725255	Boskovice - Svitávka - Letovice
725256	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Kunštát - Olešnice
726162	Boskovice - Černá Hora - Kuřim
726251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
726252	Boskovice - Sudice - Boskovice
726255	Boskovice - Svitávka - Letovice
726256	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Kunštát - Olešnice
726257	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Voděrady - Lysice (- Kozárov - Lomnice -) - Olešnice
726261	Boskovice - Žďárná - Benešov - Protivanov - Prostějov
726262	Boskovice - Benešov - Kořenec
727234	Boskovice - Rájec-Jestřebí - Blansko
727250	Skalice nad Svitavou - Boskovice
727251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
727252	Boskovice - Sudice - Boskovice
727253	Boskovice - Svitávka - Míchov - Pamětice - Velké Opatovice
727254	Boskovice - Chrudichromy - Letovice
727255	Boskovice - Svitávka - Letovice

Boskovice	
linka	
727256	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Kunštát - Olešnice
727257	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Voděrady - Lysice (- Kozárov - Lomnice -) - Olešnice
727261	Boskovice - Žďárná - Benešov - Protivanov - Prostějov
727262	Boskovice - Benešov - Kořenec
728162	Boskovice - Černá Hora - Kuřim
728234	Boskovice - Rájec-Jestřebí - Blansko
728250	Skalice nad Svitavou - Boskovice
728251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
728253	Boskovice - Svitávka - Míchov - Pamětice - Velké Opatovice
728254	Boskovice - Chrudichromy - Letovice
728255	Boskovice - Svitávka - Letovice
728256	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Kunštát - Olešnice
728260	Boskovice - Ludíkov - Sloup - Šošůvka - Lipovec
728262	Boskovice - Benešov - Kořenec
729252	Boskovice - Sudice - Boskovice
729258	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Obora - Doubravice nad Svitavou
729259	Boskovice - Újezd u Boskovic - Doubravice nad Svitavou
760700	Jihlava-Žďár n.Sáz.-Boskovice-Prostějov/Brno-Olomouc
780432	Prostějov-Protivanov-Boskovice
Skalice nad Svitavou	
linka	
725256	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Kunštát - Olešnice
726162	Boskovice - Černá Hora - Kuřim
726256	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Kunštát - Olešnice
726257	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Voděrady - Lysice (- Kozárov - Lomnice -) - Olešnice
727250	Skalice nad Svitavou - Boskovice
727256	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Kunštát - Olešnice
727257	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Voděrady - Lysice (- Kozárov - Lomnice -) - Olešnice
727258	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Obora - Doubravice nad Svitavou
728162	Boskovice - Černá Hora - Kuřim
728250	Skalice nad Svitavou - Boskovice
728251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
728256	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Kunštát - Olešnice
729258	Boskovice - Skalice nad Svitavou - Obora - Doubravice nad Svitavou

Zdroj: (49)

Příloha K Jízdní řád tratě 017

017 Česká Třebová - Dzbel, Chornice - Velké Opatovice

↔ IDS IREDO Česká Třebová - Šubířov, Chornice - Velké Opatovice

km	km	SŽDC, státní organizace / ČD, a.s.	Vlak	24741 ↔	24743 ↔3↔2↔2	24745 ↔	24773 ↔5	24747 ↔2↔2		24749 ↔	24751 ↔	24713 ↔		24753 ↔	24755 ↔	24757 ↔3↔3↔3	24779 ↔
0	6	Česká Třebová 010,260 ↔930 Třebovice v Čechách ↔935	32 o	4 50 4 56	5 45 5 51	6 45 6 51	7 08 7 14	8 11 8 17		10 08 10 14	11 11 11 17			12 11 12 17	13 11 13 17	14 28 14 34	
12	14	Třebovice v Čechách ↔935 Anenská Studánka ↔937	32	4 56 x 5 04	5 51 x 5 59	6 51 x 6 59	7 15 x 7 22	8 17 x 8 25		10 15 x10 22	11 17 x11 25			12 17 x12 25	13 17 x13 25	14 35 x14 42	
14	17	Trpík ↔937 Mladějov na Moravě ↔892		x 5 06 5 13	x 6 01 6 08	x 7 01 7 08	x 7 25 7 31	x 8 27 8 33		x10 25 10 29	x11 27 11 33			x12 27 12 32	x13 27 13 33	x14 45 14 49	
22	26	Kunčina ↔882 Moravská Třebová ↔880		x 5 20 5 26	x 6 15 6 21	x 7 15 7 21	x 7 38 8 10	x 8 41 8 47		x10 37 10 43	x11 41 11 47			x12 39 12 46	x13 41 13 47	x14 57 15 03	
31	35	Linhartice ↔880 Rozstání ↔876					8 16 x 8 23							11 49 x11 55		15 10 x15 16	
37	39	Městečko Trnávka ↔870 Mezihoří ↔870					8 28 x 8 31							12 07 x12 10		15 28 x15 31	
42		Chornice ↔865	o				8 36							12 15		15 36	
0	3	Chornice ↔865															
5	10	Biskupice u Jevíčka ↔866 Jevíčko ↔860 Velké Opatovice 262 ↔898	o														
42	46	Chornice ↔865 Nectava ↔867					8 38 x 8 43							12 15 x12 20		15 38 x15 43	
51	54	Šubířov ↔797 Dzbel 271	o				x 8 49 8 55							x12 27 12 33		x15 49 15 55	
Do stanice				Prostějov hl.n.													
km	km	SŽDC, státní organizace / ČD, a.s.	Vlak	24759 ↔	24761 ↔	24771 ↔	24783 ↔	24725 ↔		24763 ↔	24765 ↔	24775 ↔		24767 ↔	24777 ↔	24769 ↔↔↔	
0	6	Česká Třebová 010,260 ↔930 Třebovice v Čechách ↔935	32 o	15 11 15 17	16 11 16 17	16 24 16 30				17 11 17 17	18 11 18 17	18 24 18 30		20 14 20 20	20 24 20 30	22 42 22 48	
12	14	Třebovice v Čechách ↔935 Anenská Studánka ↔937	32	15 17 x15 25	16 17 x16 25	16 30 x16 38				17 17 x17 25	18 17 x18 25	18 30 x18 38		20 20 x20 28	20 30 x20 38	22 52 x23 00	
14	17	Trpík ↔937 Mladějov na Moravě ↔892		x15 27 15 33	x16 27 16 33	x16 40 16 45				x17 27 17 33	x18 27 18 33	x18 40 18 45		x20 30 20 35	x20 40 20 45	x23 02 23 07	
22	26	Kunčina ↔882 Moravská Třebová ↔880		x15 41 15 47	x16 41 16 47	x16 52 16 58	17 04 x17 10			x17 41 17 47	x18 41 18 47	x18 52 18 58		x20 43 20 49	x20 52 20 58	x23 15 23 21	
31	35	Linhartice ↔880 Rozstání ↔876					x17 17 17 22										
37	39	Městečko Trnávka ↔870 Mezihoří ↔870					17 25 x17 25										
42		Chornice ↔865	o				17 30										
0	3	Chornice ↔865															
5	10	Biskupice u Jevíčka ↔866 Jevíčko ↔860 Velké Opatovice 262 ↔898	o				17 31 x17 37										
42	46	Chornice ↔865 Nectava ↔867					17 40 x17 40										
51	54	Šubířov ↔797 Dzbel 271	o				18 15 x18 20										
Do stanice				Prostějov hl.n.													



Jízdní řád 2019

Platí od 9. prosince 2018

Vydala Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

017

Zdroj: (54)

€ 017 Dzbel - Česká Třebová, Velké Opatovice - Chornice

↔ IDS IREDO Šubřífov - Česká Třebová, Velké Opatovice - Chornice

km	km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s.	Vlak	24740 ⓐ ⓑ ⓓⓔ	24742 ⓐ ⓑ ⓓⓔ2 11	24744 ⓐ ⓑ ⓓ1 ⓓⓔ1	24746	24748 ⓐ ⓑ ⓓⓔ	24750 ⓑ ⓓⓔ	24752 ⓑ ⓓⓔ2	24772 ⓐ	24754 ⓑ ⓓⓔ	24708 ⓑ ⓓⓔ	24756 ⓑ ⓓⓔ
			Ze stanice										Prostějov hl.n.	
	0	Dzbel 271											25	10 56
	3	Šubřífov ↔797												x11 01
	8	Nectava ↔867												x11 08
	12	Chornice ↔865	o										25	11 13
	0	Velké Opatovice 262 ↔898												
	5	Jevíčko ↔860												
	7	Biskupice u Jevíčka ↔866												
	10	Chornice ↔865	o											
	12	Chornice ↔865											30	9 18
	15	Meziholí ↔870												x 9 23
	17	Městečko Trávka ↔870												9 28
	19	Rozstání ↔876												x 9 30
	23	Linhartice ↔880												x 9 37
	28	Moravská Třebová ↔880		20	4 11	4 58	27	5 53	x 6 53	25	7 16	20	8 18	9 19
	32	Kunčina ↔882		x 4 17	x 5 04	x 5 59		x 6 59	x 7 22	x 8 24	x 9 25			9 46
	37	Mladějov na Moravě ↔892		4 25	5 12	6 07		7 07	7 30	8 33	9 33			11 18
	40	Trpík ↔937		x 4 29	x 5 16	x 6 11		x 7 11	x 7 34	x 8 37	x 9 37			x 9 52
	42	Anenská Studánka ↔937		x 4 31	x 5 19	x 6 14		x 7 14	x 7 37	x 8 39	x 9 39			x10 00
	48	Třebovice v Čechách ↔935	82 o	4 39	5 27	6 21		7 21	7 45	8 47	9 47			x10 04
		Třebovice v Čechách ↔935		1	1	1		1	1	1	1			x11 37
	54	Česká Třebová 010.260 ↔930 ⓐ4	82 o	20	4 46	5 34	27	6 29	x 7 29	25	7 53	20	8 56	9 54
														11 40
														x11 33
														11 40
														x13 24
														13 33
														13 33
														x13 37
														x13 39
														13 47
														1
														13 54

10 nejede 24., 31.XII.
 11 nejede 25.XII., 1.I.
 16 nejede 24.XII.
 19 jede v X nejede 27. – 31.XII., 1.VII. – 30.VIII.
 20 jede v X nejede 27. – 31.XII.
 25 jede v ⓐ a †
 26 jede v ⓐ a †, nejede 24.XII.

27 jede v X, ⓐ a 19.IV., 1., 8.V., 5.VII., nejede 20.IV., 6.VII.
 30 jede v ⓐ a 19.IV., 1., 8.V., 5.VII., nejede 20.IV., 6.VII.
 32 jede v ⓐ a †, nejede 24., 25.XII.
 58 jede v †, nejede 23. – 30.XII., 19. – 21.IV., 1., 8.V., 5., 6.VII., 28.IX., 27.X.
 82 viz tratě 019,270

ⓐ4 v ⓐ a 19.IV., 1., 8.V., 5.VII.
 ⓐ6 Moravská Třebová – Mladějov na Moravě v ⓐ a 19.IV., 1., 8.V., 5.VII., kromě 20.IV., 6.VII.
 ⓑ1 v X
 ⓑ2 v ⓐ a †
 ⓑ3 v ⓐ a † do 27.VI. a od 7.IX. a 28.XII., 8.II., kromě 17., 30.IV., 7.V., od 29.VI. do 5.IX. denně

ⓓ1 v X
 ⓓ2 v ⓐ a †
 ⓓ3 v ⓐ a † do 27.VI. a od 7.IX. a 28.XII., 8.II., kromě 17., 30.IV., 7.V., od 29.VI. do 5.IX. denně



Jízdní řád 2019

Platí od 9. prosince 2018

Vydala Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

017 €

2

Zdroj: (54)

Příloha L Jízdní řád tratě 262

↔ 262 Skalice nad Svitavou - Velké Opatovice

↔ IDS JMK S21

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s.	Vlak	4740	14730	14732	14700	14734	14736	14702	14738	14704	14740	14742										
Ze stanice																							
0	Skalice nad Svitavou 260 ↔1 ↔265	33	1 23	23	4 15	23	4 46		23	5 16	5 44	52	6 14	23	6 16	6 50		23	7 19	7 50		8 50	
5	Boskovice ↔1 ↔265	33	1 30	23	4 22	23	4 53		23	5 23	5 51	52	6 21	23	6 23	6 57		23	7 26	7 57		8 57	
	Boskovice ↔1 ↔265							49		5 27				20	6 27				20	7 27			
11	Knínice u Boskovic ↔275									5 36					6 36					7 36			
14	Šebetov ↔275									5 41					6 41					7 41			
18	Cetkovice ↔280									x 5 47					x 6 47								
22	Velké Opatovice 017 ↔290	o						49		5 53				20	6 53				20	7 52			
km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s.	Vlak	14744	14748	14748	14750	14752	14754	14708	14708	14710	14758	14712										
Ze stanice																							
0	Skalice nad Svitavou 260 ↔1 ↔265	o	9 50	10 50	11 50	12 50	23	13 22	13 50		23	14 22	14 50	23	15 22	15 50		23	16 23	16 30		16 30	
5	Boskovice ↔1 ↔265	o	9 57	10 57	11 57	12 57	23	13 29	13 57		23	14 29	14 57	23	15 29	15 57		23	16 30	16 30		16 30	
	Boskovice ↔1 ↔265									20	14 32	53	15 00	20	15 32				20	16 32			
11	Knínice u Boskovic ↔275										14 41		15 09		15 41					16 41			
14	Šebetov ↔275										14 46		15 14		15 46					16 46			
18	Cetkovice ↔280										x14 52		x15 20		x15 52					x16 52			
22	Velké Opatovice 017 ↔290	o								20	14 58	53	15 26	20	15 58				20	16 58			
km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s.	Vlak	14714	14716	14758	14718	14762	14764	14768	14768	14770	14772	14772										
Ze stanice																							
0	Skalice nad Svitavou 260 ↔1 ↔265	o	16 50	23	17 22	17 50	23	18 22	18 50	23	19 22	19 50	23	20 25	20 50	21 50							
5	Boskovice ↔1 ↔265	o	16 57	23	17 29	17 57	23	18 29	18 57	23	19 29	19 57	23	20 32	20 57	21 57							
	Boskovice ↔1 ↔265		53	17 00	20	17 32		20	18 32														
11	Knínice u Boskovic ↔275										17 09		17 41		18 41								
14	Šebetov ↔275										17 14		17 46		18 46								
18	Cetkovice ↔280										x17 20		x17 52		x18 52								
22	Velké Opatovice 017 ↔290	o	53	17 26	20	17 58		20	18 58														

12 nejede 24., 25., 31.XII.

16 nejede 24.XII.

20 jede v ☒ nejede 27. – 31.XII.

26 jede v ☒ nejede 31.XII.

33 jede v ⑥ a †, nejede 25., 26.XII., 1.1.

49 jede v ① a 2.I., 23.IV., 2., 9.V., 29.X., nejede

24. – 31.XII., 22.IV., 28.X.

52 jede v ⑥ a 31.XII., 19.IV., 1., 8.V., 5.VII., nejede

20.IV., 6.VII.

53 jede v †, nejede 23. – 30.XII., 19. – 21.IV., 1.,

8.V., 5., 6.VII., 28.IX., 27.X.

1 Návazná doprava IDS JMK na trati 262 (linka S21)

IDS JMK

Boskovice	234 ⇒ Lhota Rapotina	259 ⇒ Újezd u Boskovic
	251 ⇒ Šebetov - Velké Opatovice - Jevičko	260 ⇒ Ludíkov - Sloup - Šošůvka
	252 ⇒ Sudice	261 ⇒ Ždámá - Benešov - Buková - Protivanov
	253 ⇒ Boskovice, nemocnice - Michov - Borotín	262 ⇒ Benešov - Kořenec
	254 ⇒ Michov - Letovice	

Skalice nad Svitavou	162 ⇒ Černá Hora - Lipůvka - Kuřim
	256 ⇒ Kunštát - Sulíkov - Olešnice
	257 ⇒ Lysice - Kozárov - Olešnice
	258 ⇒ Jablonoňany - Obora

262 ↔

€ 262 Velké Opatovice - Skalice nad Svitavou

↔ IDS JMK S21

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s.	Vlak	14731	14733	14735	14737	14739		14701	14741	14703	14743	14705	14745	14747	14749
0	Velké Opatovice 017 ↔290								20		20		20			
4	Cetkovice ↔280								x 6 02		x 7 02					
8	Šebetov ↔275								6 08		7 08		8 06			
11	Knínice u Boskovic ↔275								6 13		7 13		8 11			
17	Boskovice ↔1 ↔265								20		20		20			
	Boskovice ↔1 ↔265		33 1 34	26 4 31	26 5 00	26 5 26	6 01									
22	Skalice nad Svitavou 260 ↔1 ↔265		33 1 41	26 4 38	26 5 07	26 5 33	6 08		27 6 25	7 01	26 7 28	8 01	20 8 20	9 01	10 01	11 01
	Do stanice								27 6 32	7 08	26 7 35	8 08	20 8 27	9 08	10 08	11 08
													Rajec-Jestřebí			
km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s.	Vlak	14751	14755	14757	14759	14761	14763	14765		14707	14767		14709	14711	14769
0	Velké Opatovice 017 ↔290										20			53	20	
4	Cetkovice ↔280										15 03			x15 55	x16 08	
8	Šebetov ↔275										x15 08			16 01	16 14	
11	Knínice u Boskovic ↔275										15 14			16 06	16 19	
17	Boskovice ↔1 ↔265										15 19			16 06	16 19	
	Boskovice ↔1 ↔265		12 01	13 01	26 13 31	14 01	53 14 16	26 14 31	15 01		20 15 27			16 14	20 16 27	
22	Skalice nad Svitavou 260 ↔1 ↔265		12 08	13 08	26 13 38	14 08	53 14 23	26 14 38	15 08		20 15 31	16 01		16 16	26 16 32	17 01
	Do stanice										26 15 38	16 08		53 16 23	26 16 39	17 08
km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s.	Vlak	14713	14771		14715	14717	14773		14719	14777		14779	14781	14783	4759
0	Velké Opatovice 017 ↔290		20			53	20			51						
4	Cetkovice ↔280		x17 03			x17 55	x18 08			x19 03						
8	Šebetov ↔275		x17 08			18 01	18 14			x19 08						
11	Knínice u Boskovic ↔275		17 14			18 06	18 19			19 14						
17	Boskovice ↔1 ↔265		17 19			18 14	18 27			19 19						
	Boskovice ↔1 ↔265		20 17 27			20 18 27				51 19 27						
	Boskovice ↔1 ↔265		26 17 31	18 01		18 18	18 31	19 01		26 19 31	20 01		53 20 18	26 20 35	21 01	21 59
22	Skalice nad Svitavou 260 ↔1 ↔265		26 17 38	18 08		53 18 23	26 18 38	19 08		26 19 38	20 08		53 20 23	26 20 42	21 08	22 06
	Do stanice															Brno hl.n.
12	nejede 24., 25., 31.XII.			26	jede v ☒ nejede 31.XII.			33	jede v ⑥ a †, nejede 25., 26.XII., 1.1.			53	jede v †, nejede 23. – 30.XII., 19. – 21.IV., 1., 8.V., 5., 6.VII., 28.IX., 27.X.			
16	nejede 24.XII.			27	jede v ☒ ⑥ a 19.IV., 1., 8.V., 5.VII., nejede 20.IV., 6.VII.			51	jede v ⑤ a 18., 30.IV., 7.V., 4.VII., nejede 28.XII., 19.IV., 5.VII.							
20	jede v ☒ nejede 27. – 31.XII.															

262 €

2

1 Návazná doprava IDS JMK na trati 262 (linka S21)

IDS JMK

Boskovice	234 ⇒ Lhota Rapotina	259 ⇒ Újezd u Boskovic
	251 ⇒ Šebetov - Velké Opatovice - Jevíčko	260 ⇒ Ludíkov - Sloup - Šošůvka
	252 ⇒ Sudice	261 ⇒ Žďárná - Benešov - Buková - Protivanov
	253 ⇒ Boskovice, nemocnice - Michov - Borotín	262 ⇒ Benešov - Kořenec
	254 ⇒ Míchov - Letovice	

Skalice nad Svitavou	162 ⇒ Černá Hora - Lipůvka - Kuřim
	256 ⇒ Kunštát - Sulíkov - Olešnice
	257 ⇒ Lysice - Kozárov - Olešnice
	258 ⇒ Jablůňany - Obora

Příloha M Jízdní řád tratě 271

271 Prostějov - Dzbel a zpět

↔ IDSOK

km	SZDC, státní organizace / CD, a.s.	Vlak	24700	24702	24704	24706	24708	24710	24712	24714	24716	24718	24720	24724	24728		
		Ze stanice	↔ de	↔ de 11	↔ de	↔ de 30	↔ de	↔ de	↔ de	↔ de	↔ de 16	↔ de	↔ de 10	↔ de 10	↔ de 10		
0	Prostějov hl.n. 301 ↔41	81	20	4 35	5 35	6 35	8 02	10 02	11 32	13 00	14 02	15 02	16 02	17 02	19 00	22 27	
2	Prostějov místní nádraží ↔41			4 38	5 38	6 38	8 06	10 06	11 36	13 04	14 06	15 06	16 06	17 06	19 04	22 30	
7	Kostelec na Hané ↔44			4 44	5 44	6 44	8 12	10 12	11 42	13 10	14 12	15 12	16 12	17 12	19 10	22 36	
10	Kostelec na Hané ↔44	81		4 44	5 44	6 44	8 14	10 14	11 44	13 14	14 14	15 14	16 14	17 14	19 14	22 37	
10	Lutotín ↔44			x 4 48	x 5 48	x 6 48	x 8 18	x 10 18	x 11 48	x 13 18	x 14 18	x 15 18	x 16 18	x 17 18	x 19 18	x 22 41	
13	Zdětín u Prostějova ↔117			x 4 53	x 5 53	x 6 53	x 8 23	x 10 23	x 11 53	x 13 23	x 14 23	x 15 23	x 16 23	x 17 23	x 19 23	x 22 45	
16	Ptení ↔117			5 01	6 01	7 01	8 31	10 31	12 01	13 31	14 31	15 31	16 31	17 31	19 31	22 53	
19	Stražisko ↔117			x 5 05	x 6 05	x 7 05	x 8 35	x 10 35	x 12 05	x 13 35	x 14 35	x 15 35	x 16 35	x 17 35	x 19 35	x 22 57	
22	Čunín ↔111			x 5 09	x 6 09	x 7 09	x 8 39	x 10 39	x 12 09	x 13 39	x 14 39	x 15 39	x 16 39	x 17 39	x 19 39	x 23 02	
23	Křemeneč ↔111			x 5 12	x 6 12	x 7 12	x 8 42	x 10 42	x 12 12	x 13 42	x 14 42	x 15 42	x 16 42	x 17 42	x 19 42	x 23 04	
26	Konice ↔111			5 17	6 17	7 17	8 47	10 47	12 17	13 47	14 47	15 47	16 47	17 47	19 47	23 10	
28	Jesenec ↔111			x 5 21	x 6 21	x 7 21	x 8 51	x 10 51	x 12 21	x 13 51	x 14 51	x 15 51	x 16 51	x 17 51	x 19 51	x 23 14	
29	Dzbel 017 ↔111		20	5 24	6 24	7 24	8 54	10 54	12 24	13 54	14 54	15 54	16 54	17 54	19 54	23 17	
	Do stanice							Moravská Třebová						Chomice			
km	SZDC, státní organizace / CD, a.s.	Vlak	24701	24703	24705	24707	24709	24711	24713	24715	24717	24719	24721	24723	24725	24729	
		Ze stanice	↔ de 11	↔ de	↔ de 11	↔ de	↔ de	↔ de	↔ de	↔ de	↔ de	↔ de 16	↔ de	↔ de	↔ de	↔ de 10	
0	Dzbel 017 ↔111			4 35	5 35	6 35	7 35	9 05	11 05	12 34	14 05	15 05	16 05	17 05	18 05	18 34	20 05
1	Jesenec ↔111			x 4 37	x 5 37	x 6 37	x 7 37	x 9 07	x 11 07	x 12 36	x 14 07	x 15 07	x 16 07	x 17 07	x 18 07	x 18 36	x 20 07
3	Konice ↔111			4 41	5 41	6 41	7 41	9 11	11 11	12 40	14 11	15 11	16 11	17 11	18 11	18 40	20 11
6	Křemeneč ↔111			x 4 45	x 5 45	x 6 45	x 7 45	x 9 15	x 11 15	x 12 44	x 14 15	x 15 15	x 16 15	x 17 15	x 18 15	x 18 44	x 20 15
7	Čunín ↔111			x 4 47	x 5 47	x 6 47	x 7 47	x 9 17	x 11 17	x 12 46	x 14 17	x 15 17	x 16 17	x 17 17	x 18 17	x 18 46	x 20 17
10	Stražisko ↔117			x 4 52	x 5 52	x 6 52	x 7 52	x 9 22	x 11 22	x 12 51	x 14 22	x 15 22	x 16 22	x 17 22	x 18 22	x 18 51	x 20 22
13	Ptení ↔117			4 59	5 59	6 59	7 59	9 29	11 29	12 58	14 29	15 29	16 29	17 29	18 29	18 58	20 29
16	Zdětín u Prostějova ↔117			x 5 03	x 6 03	x 7 03	x 8 03	x 9 33	x 11 33	x 13 02	x 14 33	x 15 33	x 16 33	x 17 33	x 18 33	x 19 02	x 20 33
19	Lutotín ↔44			x 5 08	x 6 08	x 7 08	x 8 08	x 9 38	x 11 38	x 13 07	x 14 38	x 15 38	x 16 38	x 17 38	x 18 38	x 19 07	x 20 38
22	Kostelec na Hané ↔44	81		5 12	6 12	7 12	8 12	9 42	11 42	13 11	14 42	15 42	16 42	17 42	18 42	19 11	20 42
27	Kostelec na Hané ↔44			5 13	6 13	7 12	8 13	9 44	11 43	13 11	14 43	15 44	16 43	17 44	18 43	19 11	20 43
27	Prostějov místní nádraží ↔41			5 20	6 21	7 19	8 20	9 51	11 50	13 18	14 50	15 51	16 50	17 51	18 50	19 18	20 50
29	Prostějov hl.n. 301 ↔41	81	20	5 23	6 24	7 22	8 23	9 54	11 53	13 21	14 53	15 54	16 53	17 54	18 53	19 21	20 53
	Do stanice														Olomouc hl.n.	Olomouc hl.n.	
10	nejede 24., 31.XII.			18	jede v X nejede 27.XII. – 2.I., 1.VII. – 30.VIII.			26	jede v (6) a †, nejede 24.XII.			81	viz trať 273				
11	nejede 25.XII., 1.I.			20	jede v X nejede 27. – 31.XII.			34	jede v X nejede 31.XII. – 2.I.								
16	nejede 24.XII.			23	jede v X nejede 31.XII.			80	24706 / 14062 Prostějov hl.n. – Červenka								

271

Příloha N *Dopravní model*

Příloha na CD.

Obsahem přílohy je dopravní model vytvořený v programu OmniTRANS. Součástí modelu jsou veškeré posuzované varianty provozu vč. nastavených parametrů dopravní nabídky a infrastruktury.

Příloha O *Matice dostupnosti*

Příloha na CD.

Příloha obsahuje matice časové dostupnosti (vyjádřena v minutách) pro cesty mezi těžišti přepravních okrsků v rámci jednotlivých modelovaných variant. Tyto matice jsou základním výstupem vytvořeného dopravního modelu a slouží pro posouzení dopadů posuzovaných variant provozu.

Centroids	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1: Česká Třebová	0	9999	30,63	31,664	37,14	36,009	38,109	40,498	39,113
2	9999	0	9999	9999	9999	9999	9999	9999	9999
3: Moravská Třebová	30,697	9999	0	4,545	10,653	8,136	10,235	12,624	12,134
4: Linhartice	31,73	9999	4,545	0	6,45	5,32	7,419	9,808	9,318
5: Radkov	38,046	9999	10,653	6,45	0	2,518	4,778	7,167	6,677
6: Rozstání	36,185	9999	8,136	5,32	2,518	0	2,978	5,367	4,877
7: Městečko Trnávka	38,285	9999	10,235	7,419	4,778	2,978	0	2,389	1,899
8: Mezihoří	40,674	9999	12,624	9,808	7,167	5,367	2,389	0	3,834
9: Lázy	37,877	9999	12,134	9,318	6,677	4,877	1,899	3,834	0
10: Chornice	39,277	9999	13,786	12,705	10,416	8,616	5,638	5,575	3,739
11: Biskupice	43,036	9999	17,544	16,463	14,175	12,374	9,396	9,333	7,498
12: Jevíčko	43,548	9999	18,056	16,975	14,687	12,886	9,908	10,552	8,01
13: Jaroměřice	44,885	9999	19,394	18,313	16,024	14,224	11,246	11,183	9,347
14: Velké Opatovice	44,086	9999	18,594	17,513	15,225	13,424	10,446	12,381	8,548
15: Uhřice	45,844	9999	20,352	19,271	16,982	15,182	12,204	14,139	10,306
16: Cetkovice	48,307	9999	22,816	21,735	19,446	17,646	14,668	16,603	12,769
17: Světlá	48,607	9999	23,116	22,035	19,746	17,945	14,968	16,902	13,069
18: Šebetov	46,675	9999	21,184	20,103	17,814	16,014	13,036	14,971	11,137

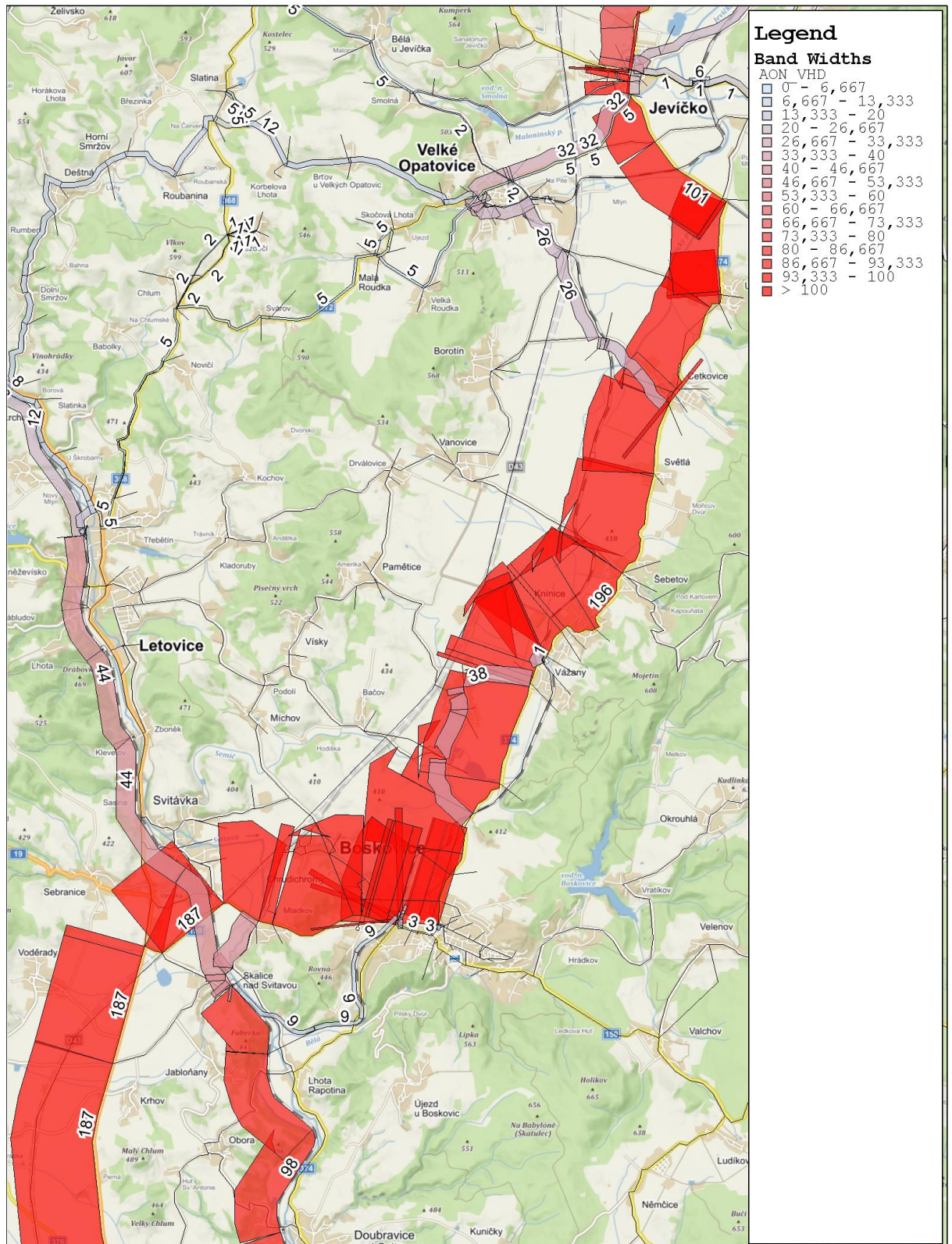
Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Příloha P *Identifikované relace regionálních přeprav „před Boskovicou spojkou“ v pracovní den při současném stavu*

kritérium 1	
<i>výchozí přepravní okrsek</i>	<i>cílový přepravní okrsek</i>
1: Česká Třebová	85: Boskovice - MINERVA BOSKOVICE, a.s. 101: Boskovice – nemocnice
kritérium 2	
<i>výchozí přepravní okrsek</i>	<i>cílový přepravní okrsek</i>
1: Česká Třebová	21: Boskovice 97: Boskovice – Střední škola André Citroëna 98: Boskovice – gymnázium 99: Boskovice – střední pedagogická škola 102: Boskovice – městský úřad
85: Boskovice - MINERVA BOSKOVICE, a.s.	1: Česká Třebová
101: Boskovice – nemocnice	1: Česká Třebová
kritérium 3	
<i>výchozí přepravní okrsek</i>	<i>cílový přepravní okrsek</i>
1: Česká Třebová	100: Boskovice – Vyšší odborná škola ekonom. a zdravotnická a Střední škola Boskovice
7: Městečko Trnávka	50: Ludvíkov
10: Chornice	7: Městečko Trnávka 9: Lázy 92: Městečko Trnávka – obecní úřad
14: Velké Opatovice	12: Jevíčko 72: Brťov u Velkých Opatovic 94: Jevíčko – městský úřad
17: Světlá	18: Šebetov
18: Šebetov	17: Světlá
19: Knínice	18: Šebetov
40: Vanovice	18: Šebetov
47: Útěchov	87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1 91: Moravská Třebová – městský úřad
48: Dlouhá Loučka	87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1 91: Moravská Třebová – městský úřad
67: Úsobrno 3	15: Uhřice
72: Brťov u Velkých Opatovic	14: Velké Opatovice 94: Jevíčko – městský úřad
75: Velká Roudka	14: Velké Opatovice
87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1	47: Útěchov 48: Dlouhá Loučka
88: Moravská Třebová – integr. střední škola 2	47: Útěchov 48: Dlouhá Loučka
91: Moravská Třebová – městský úřad	46: Křenov 47: Útěchov 48: Dlouhá Loučka
92: Městečko Trnávka – obecní úřad	50: Ludvíkov
94: Jevíčko – městský úřad	14: Velké Opatovice
98: Boskovice – gymnázium	1: Česká Třebová

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Příloha Q Kartogram zatížení cest do Brna, „před Boskovicou spojkou“, pracovní den, současný stav



Cesty z širší oblasti Moravskotřeboška do Brna
Josef Valach

Dopravní fakulta Jana Pernera
Univerzita Pardubice



Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Příloha R *Identifikované relace regionálních přeprav „před Boskovickou spojkou“ v neděli při současném stavu*

kritérium 1	
<i>výchozí přepravní okrsek</i>	<i>cílový přepravní okrsek</i>
1: Česká Třebová	21: Boskovice
	85: Boskovice - MINERVA BOSKOVICE, a.s.
	97: Boskovice – Střední škola André Citroëna
	98: Boskovice – gymnázium
	99: Boskovice – střední pedagogická škola
	101: Boskovice – nemocnice
	102: Boskovice – městský úřad
kritérium 2	
<i>výchozí přepravní okrsek</i>	<i>cílový přepravní okrsek</i>
1: Česká Třebová	100: Boskovice – Vyšší odborná škola ekonom. a zdravotnická a Střední škola Boskovice
101: Boskovice – nemocnice	1: Česká Třebová
kritérium 3	
<i>výchozí přepravní okrsek</i>	<i>cílový přepravní okrsek</i>
7: Městečko Trnávka	9: Lázy
9: Lázy	10: Chornice
10: Chornice	7: Městečko Trnávka
	9: Lázy
	92: Městečko Trnávka – obecní úřad
	94: Jevíčko – městský úřad
14: Velké Opatovice	12: Jevíčko
	41: Borotín
	72: Brťov u Velkých Opatovic
	94: Jevíčko – městský úřad
15: Uhřice	16: Cetkovice
17: Světlá	18: Šebetov
18: Šebetov	17: Světlá
19: Knínice	17: Světlá
	18: Šebetov
46: Křenov	91: Moravská Třebová – městský úřad
47: Útěchov	87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1
	88: Moravská Třebová – integr. střední škola 2
	91: Moravská Třebová – městský úřad
48: Dlouhá Loučka	87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1
	88: Moravská Třebová – integr. střední škola 2
	91: Moravská Třebová – městský úřad
67: Úsobrno 3	15: Uhřice
72: Brťov u Velkých Opatovic	14: Velké Opatovice
	94: Jevíčko – městský úřad
84: Velké Opatovice P-D Refractories CZ	41: Borotín
85: Boskovice - MINERVA BOSKOVICE, a.s.	1: Česká Třebová
87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1	47: Útěchov
	48: Dlouhá Loučka
88: Moravská Třebová – integr. střední škola 2	4: Linhartice

kritérium 3	
<i>výchozí přepravní okrsek</i>	<i>cílový přepravní okrsek</i>
88: Moravská Třebová – integr. střední škola 2	47: Útěchov
	48: Dlouhá Loučka
91: Moravská Třebová – městský úřad	4: Linhartice
92: Městečko Trnávka – obecní úřad	9: Lázy
98: Boskovice – gymnázium	1: Česká Třebová
100: Boskovice – Vyšší odborná škola ekonom. a zdravotnická a Střední škola Boskovice	1: Česká Třebová

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Příloha S *Identifikované relace regionálních přeprav „po Boskovické spoje“ v pracovní den při referenční variantě*

kritérium 3	
<i>výchozí přepravní okrsek</i>	<i>cílový přepravní okrsek</i>
1: Česká Třebová	85: Boskovice - MINERVA BOSKOVICE, a.s. 101: Boskovice – nemocnice
10: Chornice	7: Městečko Trnávka 9: Lázy 92: Městečko Trnávka – obecní úřad
14: Velké Opatovice	12: Jevíčko 72: Brťov u Velkých Opatovic 94: Jevíčko – městský úřad
17: Světlá	18: Šebetov
18: Šebetov	17: Světlá
19: Knínice	18: Šebetov
47: Útěchov	87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1 91: Moravská Třebová – městský úřad
48: Dlouhá Loučka	87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1 91: Moravská Třebová – městský úřad
67: Úsobrno 3	15: Uhřice
72: Brťov u Velkých Opatovic	14: Velké Opatovice 94: Jevíčko – městský úřad
87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1	47: Útěchov 48: Dlouhá Loučka
88: Moravská Třebová – integr. střední škola 2	47: Útěchov 48: Dlouhá Loučka
94: Jevíčko – městský úřad	14: Velké Opatovice

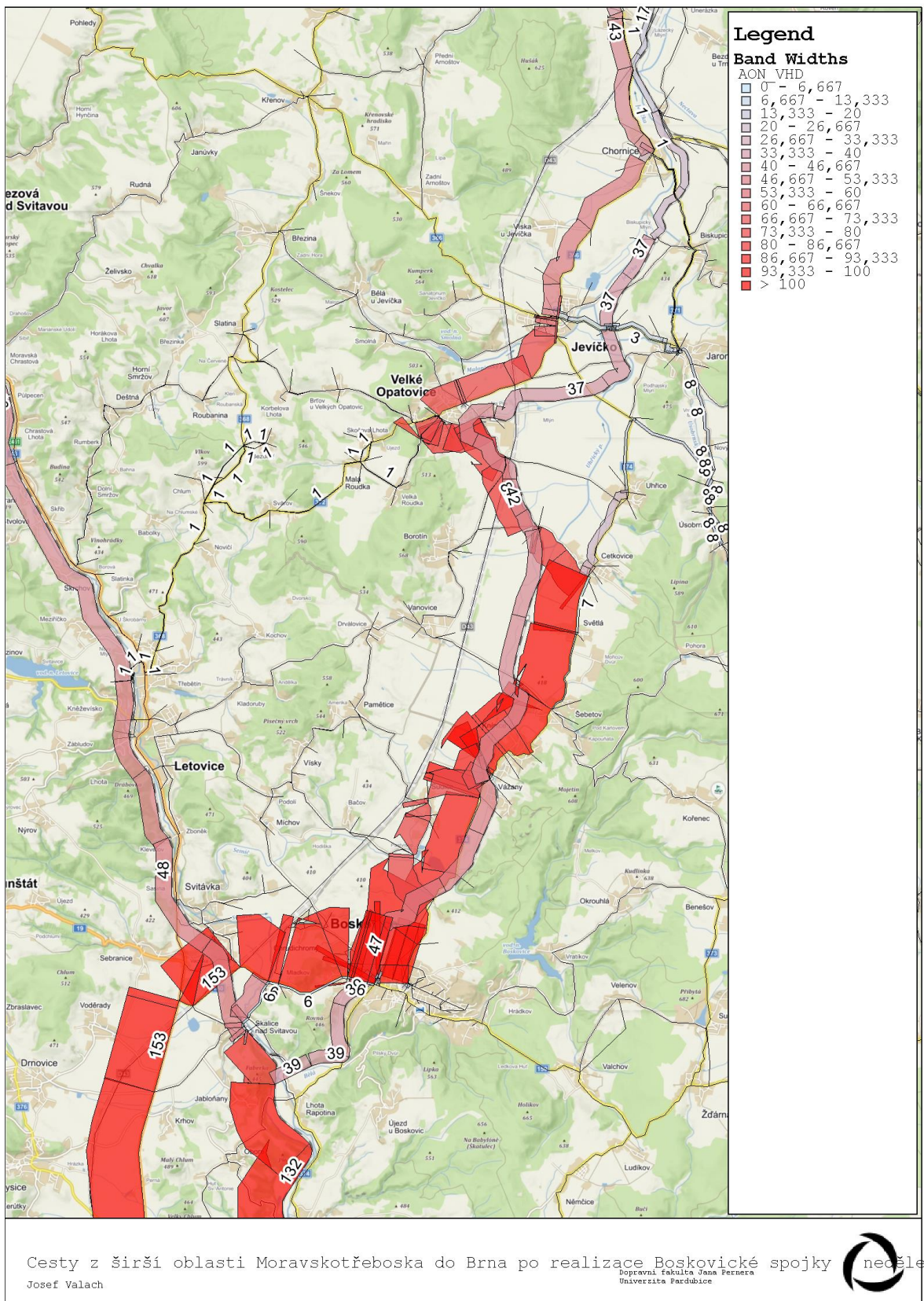
Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Příloha T *Identifikované relace regionálních přeprav „po Boskovické spojce“ v neděli při referenční variantě*

kritérium 3	
<i>výchozí přepravní okrsek</i>	<i>cílový přepravní okrsek</i>
1: Česká Třebová	21: Boskovice
	97: Boskovice – Střední škola André Citroëna
	98: Boskovice – gymnázium
	99: Boskovice – střední pedagogická škola
7: Městečko Trnávka	9: Lázy
9: Lázy	10: Chornice
10: Chornice	7: Městečko Trnávka
	9: Lázy
	92: Městečko Trnávka – obecní úřad
	94: Jevíčko – městský úřad
14: Velké Opatovice	12: Jevíčko
	72: Brťov u Velkých Opatovic
	94: Jevíčko – městský úřad
15: Uhřice	16: Cetkovice
16: Cetkovice	15: Uhřice
17: Světlá	18: Šebetov
18: Šebetov	17: Světlá
19: Knínice	17: Světlá
	18: Šebetov
46: Křenov	91: Moravská Třebová – městský úřad
47: Útěchov	87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1
	88: Moravská Třebová – integr. střední škola 2
	91: Moravská Třebová – městský úřad
48: Dlouhá Loučka	87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1
	88: Moravská Třebová – integr. střední škola 2
	91: Moravská Třebová – městský úřad
67: Úsobrno 3	15: Uhřice
72: Brťov u Velkých Opatovic	14: Velké Opatovice
	94: Jevíčko – městský úřad
87: Moravská Třebová – integr. střední škola 1	47: Útěchov
	48: Dlouhá Loučka
88: Moravská Třebová – integr. střední škola 2	4: Linhartice
	47: Útěchov
	48: Dlouhá Loučka
91: Moravská Třebová – městský úřad	4: Linhartice
	46: Křenov
	47: Útěchov
	48: Dlouhá Loučka
92: Městečko Trnávka – obecní úřad	9: Lázy

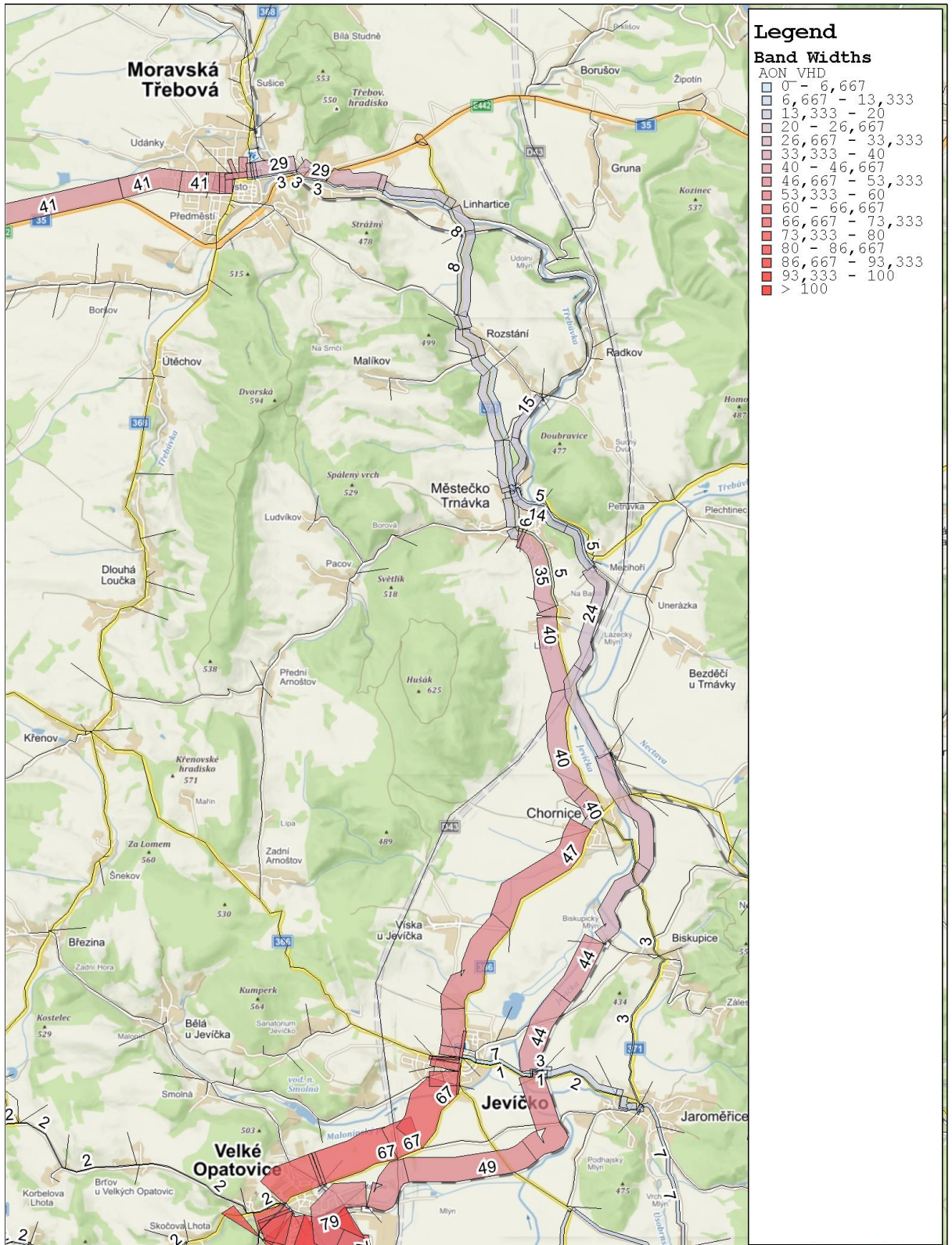
Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Příloha U Kartogram zatížení cest do Brna „po Boskovické spojce“, neděle, referenční varianta



Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Příloha V Kartogram zatížení cest do Brna, „po Boskovické spojce“, neděle, maxim. varianta – část A



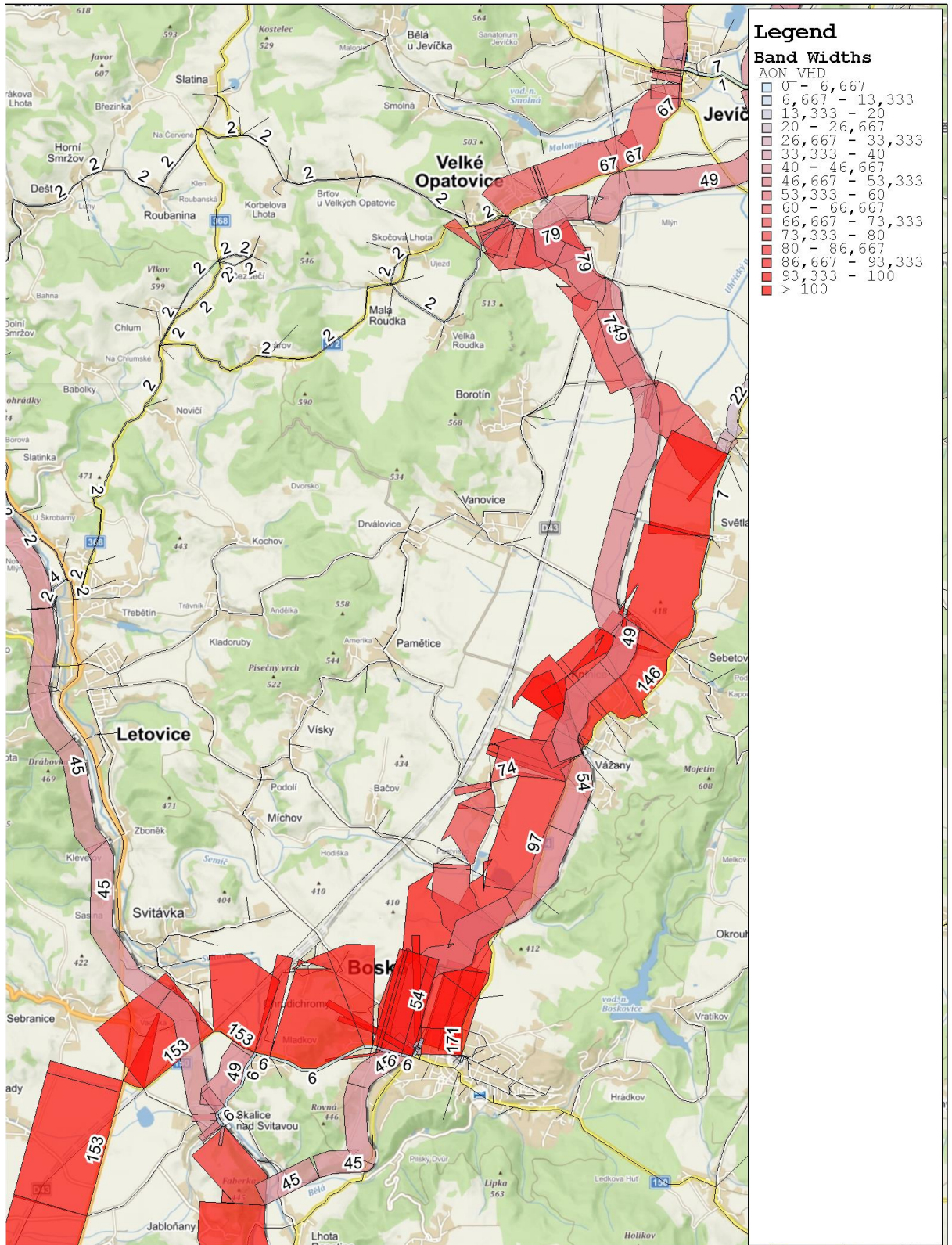
Cesty z širší oblasti Moravskotřebovska do Brna po realizaci Boskovické spojky neděle
 Josef Valach

Dopravní fakulta Jana Pernera
 Univerzita Pardubice



Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Príloha W Kartogram zatížení cest do Brna „po Boskovické spojce“, neděle, maxim. varianta – část B



Cesty z širší oblasti Moravskotřeboška do Brna po realizaci Boskovické spojky  neděle
 Josef Valach Dopravní fakulta Jana Pernera
 Univerzita Pardubice

Zdroj: autor s využitím programu OmniTRANS, (25) (26)

Příloha X Možnosti zvýšení traťových rychlostí v úseku Moravská Třebová – Chornice

začátek [km]	konec [km]	délka [km]	v ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	v ₁₀₀ „přeprojektování“ [km.h ⁻¹]
56,878	51,937	4,694	60	60
51,937	51,610	0,327	55	60
51,610	49,315	2,295	50	55
49,315	48,656	0,659	70	80
48,656	47,455	1,201	55	55
47,455	46,583	0,872	60	60
46,583	46,196	0,387	55	55
46,196	45,995	0,201	50	55
45,995	45,627	0,368	40	55
45,627	43,447	2,180	50	55
43,447	42,526	0,921	65	70
42,526	41,552	0,974	55	70
41,552	40,745	0,807	70	70

Zdroj: (62)

Příloha Y Možnosti zvýšení traťových rychlostí v úseku Chornice – Velké Opatovice

začátek [km]	konec [km]	délka [km]	v ₁₀₀ [km.h ⁻¹]
0,376	1,101	0,725	60 ¹
1,101	1,949	0,848	65
1,949	2,123	0,174	55
2,123	2,904	0,781	60
2,904	3,497	0,593	55
3,497	3,767	0,27	60
3,767	5,746	1,979	70
5,746	5,906	0,16	40
5,906	7,641	1,735	60
7,641	7,793	0,152	55
7,793	8,205	0,412	70
8,205	9,877	1,672	80
9,877	10,199	0,322	55
10,199	10,629	0,43	50

¹podmíněno změnou převýšení oblouku v km 0,733–0,908 o + 2 mm

Zdroj: (65)

Příloha Z Možnosti zvýšení traťových rychlostí v úseku Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou

začátek [km]	konec [km]	délka [km]	v ₁₀₀ [km.h ⁻¹]
11,156	11,205	0,049	45
11,205	11,75	0,545	50
11,75	12,87	1,12	60
12,87	13,103	0,233	55
13,103	14,22	1,117	80
14,22	14,611	0,391	60
14,611	14,751	0,14	50
14,751	16,47	1,719	65
16,47	18,152	1,682	70
18,152	18,384	0,232	55
18,384	18,554	0,17	50
18,554	18,913	0,359	55
18,913	20,244	1,331	70
20,244	21,933	1,689	55
21,933	23,225	1,292	80
23,225	23,326	0,101	55
23,326	27,263	3,937	60
27,263	27,4	0,137	50
27,4	28,222	0,822	75
28,222	29,369	1,147	60
29,369	30,034	0,665	55
30,034	30,598	0,564	70
30,598	31,375	0,777	55
31,375	31,839	0,464	50

Zdroj: (66), přenesená interpretace údajů autorem