

*Regionální železniční doprava
v Moravskoslezském kraji pro 21. století
aneb
po čem objednatel a organizátor touží.....*

Cestující v přepravním procesu

Vendryně, 13. – 14. 10. 2016

Specifické postavení železnice

Železniční doprava se po dlouhá desetiletí rozvíjela v jakémisi vakuu, na rozdíl od ostatních druhů doprav si vždy uchovávala jakási privilegia, jakási specifika, vždy řádně vymezená složitými předpisy. Z dnešního pohledu to bylo v řadě případů na škodu.

Na sklonku 20. století se však i do železniční dopravy postupně implantují prvky, které státní molochy postupně velmi pomalu přetvářejí na moderní dopravní systém schopný v aktuálních podmínkách si nalézt své místo.

Specifické postavení železnice

Co tomu pomohlo?

- *Otevřený trh – zejména v dálkové železniční dopravě nastupují soukromí dopravci, kteří svým vlivem pozvedli úroveň železniční dopravy (technická úroveň vozidel, palubní servis, způsob prodeje jízdenek apod.)*
- *Technický pokrok – zvyšování rychlosti, nová – generačně odlišná vozidla (pendolina, elefanty)*
- *Další požadavky objednatelů (zejména v regionální dopravě) – rychlost, bezbariérovost, celkové zvyšování atraktivity*

Na druhé straně zdaleka ne všude je schopna železniční doprava obstát, někde existuje řešení v podobě kombinace zásahů, někde řešení ale neexistuje a nezbyvá, než si zvyknout, že na drážním tělese se prohánějí cyklisté.



Plánujeme dopravní obslužnost

V dalším se budu věnovat požadavkům, které Moravskoslezský kraj přenesl do Plánu dopravní obslužnosti území MS kraje pro období let 2017 – 2021.

Nepředpokládá se zrušení provozu na žádné železniční trati (s výjimkou variantního řešení v úseku Dětmovice – Petrovice u Karviné), avšak na druhé straně prakticky pro každou trať je požadováno nemálo změn vedoucích k významnému zatraktivnění nabízené služby.



Máme tady železnici

Železniční osobní dopravu v Moravskoslezském kraji zajišťují České dráhy a.s., GW Train Regio a.s., Railway Capital a.s., Slezské zemské dráhy, o.p.s., RegioJet, a.s. a LEO Express a.s. Délka provozní sítě na území kraje činí 568 km. Na území Moravskoslezského kraje se nachází 160 stanic a zastávek.

Od prosince 2008 byl zaveden linkový systém Eska – Moravskoslezský kraj. Linky Eska jsou označovány písmeny S – u osobních vlaků a R – u spěšných vlaků a rychlíků. Na většině linek S je zaveden zpravidla interval 60 minutový nebo kratší a na linkách R interval 120 minutový nebo kratší.

Tarifní integrace

Do integrovaného dopravního systému ODIS je železniční doprava zapojena již od roku 1996, nejprve v rámci „praODIS“ na Hlučínsku, od roku 1999 pak byly postupně do ODIS zapojeny všechny železniční tratě, na kterých provozují osobní dopravu dopravci České dráhy a.s. a GW Train Regio a.s.

Na všech uvedených tratích platí aktuálně vedle tarifu dopravce také Tarif ODIS pro dlouhodobé časové jízdné, na části trati 320 v úseku Český Těšín – Mosty u Jablunkova zastávka v tarifní oblasti Ostrava XXL i pro jednotlivé jízdné a v tarifní oblasti Ostrava XXL pro krátkodobé jízdné. Tarif ODIS platí ve všech osobních a spěšných vlacích a dále ve vybraných vlacích vyšší kvality v úseku Bohumín – Suchdol nad Odrou a Ostrava střed – Moravský Beroun.

Tarifní integrace

Od 11. 12. 2016 je připravováno rozšíření Tarifu ODIS pro jednotlivé jízdné na všechny tratě v rámci ODIS s dočasnou výjimkou tratí s „S“ provozem. Tato výjimka by měla být odstraněna nejpozději v roce 2019.

Současně s plnou akceptací dopravní bezkontaktní čipové karty ODISka je předpokládána realizace akceptace bezkontaktních bankovních karet VISA a Mastercard pro úhradu jednotlivého jízdného dle Tarifu ODIS.

S ohledem na možnosti čerpání zdrojů z evropských dotací je předpokládána ve vybraných železničních stanicích instalace smart-automatů umožňujících pořízení (nahrání) příslušné jednotlivé jízdenky na dopravní kartu ODISka, popř. zavedení jednotlivé jízdenky na bezkontaktní bankovní kartu.

Obecné problémy na železnici

Problémy stávajícího systému příměstské železniční dopravy jsou zejména:

- celkově velmi nízká kvalita přepravy zejména na trati č. 323 v úseku Ostrava – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm (cestovní rychlost, vozidla, umístění zastávek),*
- celkově velmi nízká kvalita přepravy zejména na trati č. 317 v úseku Opava – Hlučín (cestovní rychlost, vozidla, četnost zastávek),*
- celkově nízká kvalita přepravy zejména na trati č. 313 v úseku Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem (cestovní rychlost, vozidla, docházková vzdálenost ve Vrbně pod Pradědem),*

Obecné problémy na železnici

- *celkově nízká kvalita přepravy i na většině ostatních tratí (cestovní rychlost, vozidla, nástupiště, častá zpoždění a čekání na zpožděné přípoje),*
- *problematická tvorba a dodržování jízdního řádu na trati č. 270 vlivem hustého provozu ostatních vlaků,*
- *problematické dodržování jízdního řádu na trati č. 320 vlivem pokračující modernizace trati a doznívajících důlních vlivů,*
- *pouze částečná tarifní integrace na většině tratí – bude rozhodující měrou dořešeno 12/2016.*

Přestupní uzly

Problémem je absence některých dalších potřebných přestupních uzlů pro stávající přestup mezi jednotlivými druhy dopravy, toto však není v kompetenci Moravskoslezského kraje (např. Bílovec, Frýdlant nad Ostravicí, Frenštát pod Radhoštěm, Český Těšín).

Na druhé straně v nedávné době byly s většími i menšími náklady rekonstruovány přestupní uzly v Ostravě-Svinově, Bruntále, Třinci, Studénce nebo Opavě.

Třinec

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS



Opava východ

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS



venáryne 2016

Bruntál

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS



Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 292 Krnov – Jindřichov ve Slezsku (v ODIS linka S15)

- *Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, s audiovizuálním systémem.*
- *Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK), prioritně v žst. Krnov.*
- *Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati až na 100 km/h; odstranit rychlostní propady na trati.*
- *Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích, prioritně v žst. Krnov, Jindřichov ve Slezsku a Třemešná ve Slezsku.*

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 298 Třemešná ve Slezsku – Osoblaha (v ODIS linka S16)

- *Pořídit motorové vozidlo (podle možností nízkopodlažní) – s cílem zajistit provoz bez průvodčího, tj. specifický způsob odbavování cestujících.*

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 310 část Opava východ – Moravský Beroun (v ODIS linky S10, R10)

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, s audiovizuálním systémem.
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK), prioritně v žst. Krnov.
- Zvýšit traťovou rychlost na 100 km/h (po elektrifikaci na 160 km/h) a odstranit rychlostní propady na trati v úseku Opava východ – Krnov; v úseku Krnov – Moravský Beroun zvýšit traťovou rychlost na 100 km/h a odstranit rychlostní propady v tomto úseku.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách, prioritně v žst. Krnov.
- Elektrifikovat úsek Opava východ – Krnov – Moravský Beroun – (Olomouc).
- Zřídit výhybny Palhanec a Úvalno pro eliminaci zpoždění a zvýšení propustnosti tratě.
- Zřídit zastávku Krnov – Červený dvůr. V oblasti uvažované zastávky je průmyslová zóna, která se rozšiřuje. Podmínkou je požadavek obce.

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 311 Valšov – Rýmařov (v ODIS linka S10)

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, s audiovizuálním systémem.
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK).
- Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati změnou řízení provozu až na 80 km/h, odstranit rychlostní propady.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách.

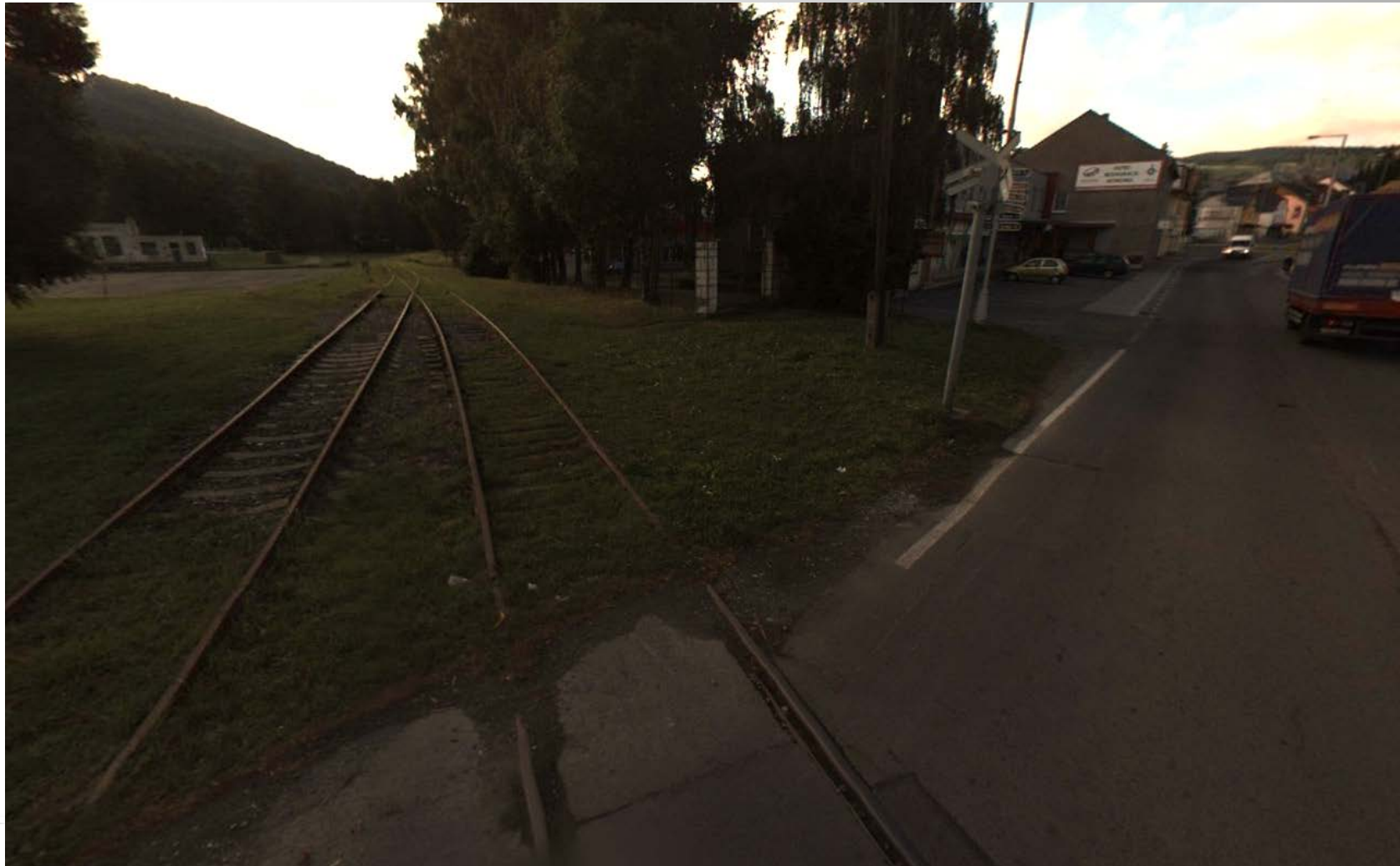
Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 313 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem (v ODIS linka S17)

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, s audiovizuálním systémem.
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK).
- Zvýšit traťovou rychlost podle možností na trati až na 80 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách.
- Zřídit zastávku Vrbno pod Pradědem, centrum a do/z této zastávky vést vlaky jako výchozí/koncové. Podmínkou je požadavek obce.

Vrbno pod Pradědem centrum

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS



Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 314 Opava východ – Svobodné Heřmanice

Trať z Opavy do Svobodných Heřmanic je 25 km dlouhou jednokolejnou regionální tratí. Na této trati došlo v roce 2014 k zastavení osobní dopravy objednávané Moravskoslezským krajem. Poptávka po přepravě byla na této trati vyšší především v letních měsících, a to z důvodu turistického ruchu.

V současné době jsou na trati provozovány víkendové turistické vlaky dopravce Railway Capital a.s. Tyto vlaky jsou vypravovány cca od června do srpna v pátky, soboty, neděle a státní svátky jako tzv. Hvozdnický expres. V pátky je v provozu jeden pár vlaků; v soboty, neděle a svátky tři páry vlaků.

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 315 Opava východ – Hradec nad Moravicí (v ODIS linka S13)

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, s audiovizuálním systémem.
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK).
- Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati až na 80 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách.
- Zřídit zastávku Branka u Opavy továrna. Podmínkou je požadavek obce.

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 317 Opava východ – Kravaře ve Slezsku – Hlučín (v ODIS linka S11)

Hlavním nedostatkem trati je nízká cestovní rychlost, tato je způsobena zejména nasazenými vozidly a provozními podmínkami na trati, přitom sklonové a směrové poměry by umožnily rychlost významně vyšší. Souvisejícím nedostatkem jsou nasazená vozidla (z pohledu komfortu cestování) a stav železničních stanic a zastávek.

V okolí trati se nachází značný potenciál cestujících, kteří vedle vlaku využívají zčásti i autobusovou a individuální dopravu vedenou především po komunikaci I/56. Tato komunikace díky svému trasování neumožňuje zvýšení kapacity ani zvýšení rychlosti silniční dopravy, možnosti zrychlení veřejné dopravy v této oblasti je proto možné výhradně železniční dopravou. Důležitou změnou je zrychlení spojů tak, aby byla zajištěna konkurenceschopnost a zájem cestujících. Lze opozdit odjezdy z Hlučína, aby nevznikal dlouhý pobyt v Kravařích ve Slezsku.

Návrh změn na jednotlivých tratích

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná s audiovizuálním systémem.
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK), prioritně v žst. Kravaře ve Slezsku a Hlučín.
- Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati na 100 km/h, po elektrifikaci na 140 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách, prioritně v žst. Kravaře ve Slezsku a Hlučín.
- Přípravit dokumentaci k elektrifikaci tratě s možnou výstavbou výhybny Velké Hoštice.
- Zřídit novou zastávku Dolní Benešov, U Kříže. Podmínkou je požadavek obce.

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 318 Kravaře ve Slezsku – Chuchelná (v ODIS linka S12)

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená audiovizuálním systémem.
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK). Prioritně v žst. Kravaře ve Slezsku.
- Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati na 80 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách. Prioritně v žst. Kravaře ve Slezsku
- Přeložit zastávku ve Štěpánkovicích blíže centru obce. Podmínkou je požadavek obce.

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 321 část Opava východ – Ostrava-Svinov (v ODIS linky S1, R1, R10)

- Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati na 160 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách, které dosud nejsou takto vybaveny.
- Nahradit elektrické jednotky řady 460 ČD novými vozidly - nízkopodlažními, klimatizovanými s audiovizuálním systémem.
- Iniciovat částečné zdvoukolejnění trati pro letmé křižování na trati z důvodu zvýšení propustnosti trati a možnosti přidání dalších vlaků (příprava dokumentace, sledování záměru),
- Zřídit novou zastávku Háj ve Slezsku-Smolkov. Podmínkou je požadavek obce.

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 270 část Bohumín – Jeseník nad Odrou - / Česká Třebová (v ODIS linky S2, S3, R7)

- Nahradit soupravy tažené lokomotivou či elektrické jednotky řady 460 ČD novými vozidly – nízkopodlažními, klimatizovanými s audiovizuálním systémem.

Trať 270 část Bohumín – Mošnov, Ostrava Airport (v ODIS linka S4)

- Ukončovat vlaky pouze v jedné z ostravských stanic (Ostrava-Svinov, Ostrava hl. n.).

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 276 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou (v ODIS linka S33)

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, s audiovizuálním systémem.
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK).
- Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati až na 100 km/h, odstranit rychlostní propady.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách.
- Zřídit novou zastávku v Budišově nad Budišovkou u křížení s ulicí Partyzánskou. Podmínkou je požadavek obce.

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 277 Suchdol nad Odrou – Fulnek (v ODIS linka S32)

- Nahradit motorový vůz řady 810 ČD vozidlem s vyšší dynamikou jízdy a lepším komfortem pro cestující (nízkopodlažnost, klimatizace, audiovizuální systém).
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK).
- Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati až na 100 km/h, odstranit rychlostní propady.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách.

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 278 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město (v ODIS linka S32)

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená audiovizuálním systémem.
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK), prioritně v žst. Nový Jičín město.
- Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati až na 80 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách, prioritně v žst. Nový Jičín město.

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 279 Studénka – Bílovec (v ODIS linka S31)

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená audiovizuálním systémem.
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK), prioritně v žst. Bílovec.
- Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati až na 80 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 320 část Bohumín – Mosty u Jabl. zastávka (v ODIS linky S2, S22)

- *Nahradit soupravy tažené lokomotivou nebo elektrické jednotky řady 460 ČD novými vozidly – nízkopodlažními, klimatizovanými s audiovizuálním systémem.*
- *Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách, které dosud nejsou takto vybaveny.*
- *Zrekonstruovat úsek Bohumín – Český Těšín – nástupištní hrany, audiovizuální informační systém pro cestující, kolejový svršek i spodek.*

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 321 část Ostrava-Svinov – Český Těšín (v ODIS linky S1,R1,R10)

- Nahradit elektrické jednotky řady 460 ČD novými vozidly – nízkopodlažními, klimatizovanými s audiovizuálním systémem.
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK) v rámci modernizace úseku.
- Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati v rámci modernizace úseku až na 160 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách, prioritně v žst. Havířov a Ostrava-Kunčice.
- Zřídit zastávky Havířov-město a Ostrava-Zábřeh.

Rozsah provozu: zvážit koncept linkového vedení: vlaky z Českého Těšína vést pouze do Ostravy-Svinova a zpět. Ponechat stávající počet osobních vlaků, zavést nové spěšné vlaky Havířov-město – Havířov – Ostrava střed – Ostrava-Stodolní – Ostrava hl.n.

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 322 část Frýdek-Místek – Český Těšín (v ODIS linka S7)

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená audiovizuálním systémem.
- Zřídit zastávku Frýdek-Slezská. Podmínkou je požadavek obce.
- Modernizace infrastruktury podléhá Studii proveditelnosti Beskydy (obecně):

Studie řeší modernizaci tratí 322, 323, 324 a 325 (úsek Sedlnice – Veřovice).

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 323 Ostrava – Valašské Meziříčí (v ODIS linka S6)

- Pořídit jednotky typu push-pull pro úsek Ostrava hl. n. – Frenštát pod Radhoštěm město; nahradit motorové vozy řady 842 ČD vozidly s vyšší dynamikou jízdy.
- Modernizace infrastruktury podléhá Studii proveditelnosti Beskydy (obecně):

Studie řeší modernizaci tratí 322, 323, 324 a 325 (Sedlnice – Veřovice).

Výstavba druhých kolejí na tratích (nebo úsecích tratí), elektrifikace tratí, rekonstrukce stanic a staničních zabezpečovacích zařízení, maximální možné zvýšení traťové rychlostí.

Zvýšení rozsahu dopravy v návaznosti na modernizaci tratí (zahuštění provozu – možnost vedení průběžných vlaků, zlepšení časových poloh vlaků).

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 324 Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice (v ODIS linka S5)

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená audiovizuálním systémem.
- Modernizace infrastruktury podléhá Studii proveditelnosti Beskydy (obecně):

Studie řeší modernizaci tratí 322, 323, 324 a 325 (úsek Sedlnice – Veřovice).

Elektrifikace tratě, rekonstrukce stanic a staničních zabezpečovacích zařízení, maximální možné zvýšení traťových rychlostí.

Zvýšení rozsahu dopravy v návaznosti na modernizaci tratí (zahuštění provozu, zlepšení časových poloh vlaků).

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 325 Studénka – Veřovice (v ODIS linka S8)

- Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená audiovizuálním systémem.
- Modernizace infrastruktury podléhá Studii proveditelnosti Beskydy (obecně):

Studie řeší modernizaci tratí 322, 323, 324 a 325 (úsek Sedlnice – Veřovice).

Elektrifikace tratě, rekonstrukce stanic a staničních zabezpečovacích zařízení, maximální možné zvýšení traťových rychlostí.

Zvýšení rozsahu dopravy v návaznosti na modernizaci tratí (zahuštění provozu, zlepšení časových poloh vlaků).

Návrh změn na jednotlivých tratích

Trať 326 Dětmárovice – Petrovice u Karviné (v ODIS linka S21)

Varianta 1:

- Zastavit osobní dopravu osobními vlaky - s náhradou autobusovou dopravou.

Varianta 2:

- Nahradit motorový vůz řady 810 ČD jiným vozidlem s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná s audiovizuálním systémem.

Rozsah provozu: v novém konceptu vést vlaky v úseku Bohumín – Zebrzydowice s návazností na regionální spoje směr Czechowice-Dziedzice a zpět.

Požadavky na infrastrukturu

Změny zásadního charakteru navržené a připravené k realizaci na železniční infrastruktuře jsou obsaženy především ve dvou dokumentech, a to:

- *Studie proveditelnosti „Beskydy“ zahrnující elektrifikaci a modernizaci tratí Ostrava - Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek - Český Těšín, Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice a Sedlnice – Veřovice*
- *Studie proveditelnosti „Uzel Ostrava“ zahrnující modernizaci úseku Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov*

Požadavky na infrastrukturu

Dalším cílem v železniční dopravě bude zvýšení provozní a cestovní rychlosti na vybraných železničních tratích, a to stavebními úpravami, elektrifikací a provozním zabezpečením. Jedná se zejména o tratě:

- *trať 276 (Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou) – zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h,*
- *trať 277 (Suchdol nad Odrou – Fulnek) – zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h,*
- *trať 278 (Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město) – zvýšení traťové rychlosti až na 80 km/h,*
- *trať 279 (Studénka – Bílovec) – zvýšení traťové rychlosti až na 80 km/h,*
- *trať 292 (část Krnov – Jindřichov ve Slezsku) – zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h,*
- *trať 310 (část Opava východ – Moravský Beroun) – zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h,*
- *trať 311 (Valšov – Rýmařov) – zvýšení traťové rychlosti až na 80 km/h,*
- *trať 313 (Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem) - zvýšení traťové rychlosti až na 80 km/h,*
- *trať 315 (Opava východ – Hradec nad Moravicí) – zvýšení traťové rychlosti až na 80 km/h,*
- *trať 317 (Opava východ – Hlučín) – zvýšení traťové rychlosti až na 140 km/h,*
- *trať 318 (Kravaře ve Slezsku – Chuchelná) – zvýšení traťové rychlosti až na 80 km/h,*
- *trať 321 (část Opava východ – Ostrava-Svinov) – zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h,*
- *trať 321 (část Ostrava-Svinov – Český Těšín) – zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h,*

Bezbariérová doprava

V souladu s koncepcí bezbariérové dopravy bude uplatňován požadavek na rekonstrukce nástupišť a přístupových komunikací s cílem zajistit přístupnost železniční dopravy osobám s omezenou schopností pohybu.

Návrh standardů

Standard poskytování informací v rozsahu:

- *zobrazování čísla linky na panelech na nástupišti*
- *zobrazování čísla linky vně vozu*
- *zobrazování čísla linky uvnitř vozu*
- *zobrazování informace o aktuální tarifní zóně uvnitř vlaku*

Na palubě vlaků by měly být poskytovány tyto služby:

- *audiovizuální systém uvnitř vozidla a vizuální vně vozidla*
- *přeprava kočárků a ZTP samozřejmostí*
- *přeprava jízdnicích kol (na vybraných vlacích)*
- *automaty na nápoje nebo na drobné občerstvení (ve vybraných vlacích)*

Vlakový doprovod by měl umět komunikovat s Centrálním dispečinkem ODIS, kdy by mohl požádat o vyčkání autobusového přípoje z důvodu zpoždění nebo při přepravě větší skupiny cestujících. Dále odkazovat cestující na Dopravní infocentra předáním kontaktů, tak aby si mohli cestující zjistit návaznou dopravu.

Rozvoj bezkontaktního odbavovacího systému

ODISka

Na konci roku 2016 je předpokládáno završení projektu krajské bezkontaktní čipové karty ODISka, tj. bude dosaženo s výjimkami viz výše stavu, kdy tuto kartu plnohodnotně akceptují všichni dopravci zapojení do krajského integrovaného dopravního systému ODIS. V následujícím období bude podle naplnění souvisejících podmínek pokračovat:

- zapojení zbývajících dopravců provozujících MHD do ODIS (Karviná, Orlová, Nový Jičín), zapojení MHD Frýdek-Místek bude s ohledem na odlišný tarifní systém složitější,*
- doplnění karetních automatů na vybrané železniční stanice pro zrychlení odbavení*
- rozšíření funkcionalit ODISky o možnost platby parkovného a využití ODISky jako identifikátoru pro dopravní i mimodopravní aplikace.*

Rozvoj bezkontaktního odbavovacího systému

Bankovní platební karty

Alternativně k systému krajské bezkontaktní čipové karty ODISka bude rozvíjena možnost úhrady jednotlivého jízdného bezkontaktní bankovní platební kartou, a to u všech dopravců v ODIS.

Počínaje 30. 6. 2016 je v ODIS zavedena možnost úhrady jednotlivého jízdného bezkontaktní bankovní platební kartou u prvního dopravce, a to Dopravní podnik Ostrava a.s. v tarifní oblasti Ostrava XXL. Novinkou je „autocapping“, tj. garance nepřekročení ceny 24 hodinové jízdenky.

Poskytování informací veřejnosti - Dopravní infocentra

V Moravskoslezském kraji je postupně rozvíjena síť dopravních infocenter (informačních a prodejních kanceláří). Dopravní infocentra provozuje společnost Koordinátor ODIS s.r.o.

Ke dni 31. 7. 2016 jsou provozována tato dopravní infocentra:

- *Ostrava (budova ředitelství Dopravního podniku Ostrava a.s.)*
- *Ostrava (Svinov, centrální dispečink ODIS – pouze telefonická a elektronická komunikace)*
- *Trinec (autobusové stanoviště)*
- *Jablunkov (autobusové stanoviště)*

Od 1. 12. 2016 bude do sítě převedeno dopravní infocentrum Český Těšín (autobusové stanoviště).

V následujícím období, v závislosti na postupu výběrových řízení na autobusové dopravce, bude síť dále rozšiřována o dva typy dopravních infocenter, a to: samostatná dopravní infocentra provozovaná společností Koordinátor ODIS s.r.o. (ve větších městech)

dopravní infocentra smluvně přidružená k městským informačním střediskům (v menších městech).

Elektronické informační systémy

Elektronické informační panely zobrazující aktuální odjezdy jednotlivých spojů z příslušné zastávky včetně možnosti zobrazení dalších dopravních a tarifních informací jsou provozovány společností Koordinátor ODIS s.r.o. (s výjimkou stávajících panelů umístěných na zastávkách Karlova Studánka, rozc. Hvězda, Krnov, aut.st., Třinec, aut.st. a Karviná, Fryštát, aut.nádr.).

Počet elektronických informačních panelů bude dále rozšiřován, panely budou umístovány přednostně na přestupní nebo jinak významné zastávky.

Děkuji za pozornost

Aleš Stejskal
Koordinátor ODIS s.r.o.
www.kodis.cz