

Připomínky k návrhu železničního jízdního řádu 2017/2018

Materiál byl původně dopisem KOVEDu v reakci na výzvu pro Uherské Hradiště pro podání připomínek

1. Linkový charakter spojů na tratích 340 a 341

Téměř veškerá regionální doprava na těchto tratích se v návrhu drží linkové organizace, pouze bez formálního označení linek (což je vynikající předpoklad pro připravovaný IDS). Některé výjimky ale nutí cestující zbytečně přestupovat a nabourávají tuto linkovost a tím pádem i pravidelnost, předvídatelnost a atraktivitu tohoto druhu veřejné dopravy (zjednodušeně řečeno dávají výjimky občas přednost logistice dopravce před pohodlím cestujícího). Doporučuji zvážit eliminaci těchto výjimek ve prospěch cestujícího, přestože pro dopravce může znamenat komplikovanější provoz – složitější oběhy vozidel a více naježděných manipulačních kilometrů. Především jde o zrušení přestupního charakteru stanice Kunovice (která není příliš šťastně umístěna).

Linky (spoje obsluhující sekvenci linek bez přestupu nevadí, v uvozovkách jsou jejich pomocná označení tak, aby nekolidovala s IDS v okolních krajích):

- („S10“) Staré Město u Uherského Hradiště – Uherský Brod
 - („S11“) Staré Město u Uherského Hradiště – Uherský Brod – Bylnice // některé spoje ukončeny v Bojkovicích (městě) nebo Pitíně zastávce
 - („S12“) Uherský Brod – Bylnice
 - („S13“) Uherský Brod – Luhačovice (viz dále)
 - (S6) Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou – (Brno hl. n. nebo Kyjov)
 - (R56) Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno hl. n.
 - (R18) (Praha hl. n.) – Olomouc hl. n. – Staré Město u Uherského Hradiště – (Luhačovice/Veselí nad Moravou)
- + **krátké jednoúčelové spoje** Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště

Spoje, které se jim vymykají:

Os 4303: v návrhu Kyjov – Veselí nad Moravou – Kunovice – Bylnice // doporučuji rozdělit na dva spoje Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – (Staré Město u Uherského Hradiště) & Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice

Os 4337: v návrhu Uherské Hradiště – Bojkovice město // doporučuji tento spoj vést už ze Starého Města u Uherského Hradiště & Os 4110 vést až z Uherského Hradiště

Sp 1733 a Sp 1735: v návrhu Brno hl. n. – Veselí nad Moravou – Kunovice – Bylnice: doporučuji, aby se spoje nevyhýbaly Uherskému Hradišti a ideálně fungovaly jako dvě dvojice spojů Brno hl. n. – Veselí nad Moravou – Staré Město u Uherského Hradiště & Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice

Sp 1720: v návrhu Bojkovice – Kunovice – Veselí nad Moravou – Brno hl. n. // doporučuji, aby se spoj nevyhýbal Uherskému Hradišti a ideálně fungoval jako dvojice spojů Bojkovice – Staré Město u Uherského Hradiště & Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno hl. n.

Sp 1722: v návrhu Bylnice – Kunovice – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno hl. n. // lepší varianta než v předchozím případě, ale ideálně doporučuji zachovat pravidelnost a vést jako dvojici

spojů Bylnice – Staré Město u Uherského Hradiště & Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno hl. n., případně bez nutnosti vést Os 4101 do Starého Města u Uherského Hradiště

Os 4332: v návrhu Bojkovice město – Uherské Hradiště // doporučuji vést jako jeden spoj do Starého Města u Uherského Hradiště a neprovozovat samostatný spoj Os 12205

Os 4344: v návrhu Uherský Brod – Uherské Hradiště // chybí protažení do Starého Města u Uherského Hradiště (podobně Os 4348 v kombinaci s Os 4121)

Os 4316: v návrhu (Trenčianska Teplá) – Bylnice – Kunovice – Veselí nad Moravou // stejně jako v případě spěšných vlaků výše doporučuji vést jako dva spoje (Trenčianska Teplá) – Bylnice – Staré Město u Uherského Hradiště & (Staré Město u Uherského Hradiště) – Veselí nad Moravou

Sp 1737: v návrhu Brno hl. n. – Veselí nad Moravou // Uherskému Hradišti by se hodilo minimálně návazné spojení z Veselí nad Moravou

Rx 893: v návrhu tradičně ukončen ve Starém Městě u Uherského Hradiště // v úplně ideálním případě doporučuji pokračovat do Luhačovic jako zbylé spoje v tomto taktu

2. Trať 330

EN 406 a EN 407: oba vlaky v návrhu vynechávají všechny stanice ve Zlínském kraji, aniž by existovala návaznost do Břeclavi nebo Přerova (jejich nejbližší stanice v sousedních krajích), pro obyvatele kraje ale mohou představovat potenciálně užitečné spojení se světem (např. pro ranní lety z mnoha středoevropských letišť) // doporučuji obnovit zastavování ve stanici Staré Město u Uherského Hradiště (jako v dávnějších dobách) nebo ve stanici Otrokovice jako v současnosti

Os 4234: vlak již tradičně končí ve stanici Staré Město u Uherského Hradiště, která je téměř výhradně přestupního charakteru (ať už mezi různými vlakovými spoji nebo různými druhy přepravy) – v tak pozdní dobu však neexistuje návaznost minimálně do centra Uherského Hradiště // doporučuji přidat krátký jednoúčelový spoj Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště

3. Obsluha Luhačovic

Všechny osobní vlaky řady 143xx jezdí historicky i v návrhu na rok 2018 po trase Újezdec u Luhačovic – Luhačovice. Frekvence těchto vlaků je úctyhodná, avšak téměř ve 100 % reálných situacích nutí cestujícího přestupovat ve stanici Újezdec u Luhačovic. Například cestující mezi Luhačovicemi a Uherským Brodem (právě tato relace má na železnici velký potenciál) musejí přestupovat, jen aby se svezli jednu stanicí. Navíc stanice Újezdec u Luhačovic není pro přestupy příliš pohodlná. To celé umocňuje i kontrast s pro přestup ideálním terminálem Uherský Brod. // Doporučuji protáhnout všechny spoje tohoto typu do stanice Uherský Brod, dovolí-li to její kapacita, i když tím dojde k duplikování obsluhy úseku Újezdec u Luhačovic – Uherský Brod. Zanikne tím obrovská psychologická bariéra použití veřejné dopravy u váhajících cestujících.

4. Problematika Vlárského průsmyku

Návrh až na jeden pár spojů týdně kompletně ruší zastavování vlaků ve stanici Vlárský průsmyk a zastávce Svatý Štěpán. Ve srovnání se současným stavem nejde o takovou ztrátu. Hraniční stanice Vlárský průsmyk měla totiž již mnoho let zachováno pouze spojení s českou stranou v souběhu

s autobusy, přestože o 5,5 km dále ve stanici Horné Srnie zastavuje 12 párů slovenských vlaků denně. Doporučuji obnovit pravidelnější provoz ve stanici Vlárský průsmyk (a zastávce Svatý Štěpán), ale pouze za předpokladu existence spojení se Slovenskem (bez něj dává navrhovaný stav větší smysl než současný), ideálně vyjednání protažení (a jeho finanční kompenzace) několika spojů Trenčianska Teplá – Horné Srnie až do stanice Bylnice (a zpět) s Trenčianským samosprávným krajem, díky čemuž může opět vzniknout alternativní spojení na Slovensko pro některé české cestující, kteří nejsou nutně obyvateli města Brumov-Bylnice. Spojení může přispět i ke zlepšení kvality života obyvatel okrajových příhraničních oblastí na obou stranách hranice.