

## - Referát na konferenci CZECH RAILDAYS -

### Návrh kvalitního systému regionální železniční dopravy v MS kraji

- Úvod, význam železnice pro Moravskoslezský kraj.
- Stručné představení Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, jeho působení v oblasti dopravy.
- Železniční doprava, Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji, konkrétní projekty.
- Rozvojové koncepční materiály a další postup.

Železnice se zásadním způsobem podílí na hospodářském rozvoji tohoto regionu od poloviny devatenáctého století. Spolu s hornictvím a hutnictvím umožnila vznik dalších průmyslových odvětví, zajistila základní dopravní obslužnost a napojila tuto oblast na širší okolí. Současný Moravskoslezský kraj se proto vyznačuje neobvykle širokou strukturou oborů a činností navazujících přímo na kolejovou dopravu. Počínaje výrobou samotných kolejnic po finální dopravní cestu a stejně tak počínaje výrobou dvojkolí po kompletní kolejová vozidla různých kategorií, včetně moderních vlakových jednotek a tramvají. To je umocněno hustou kolejovou infrastrukturou a propojeno trakčními, řídicími a zabezpečovacími systémy, provozními depy, sítí nádraží a překladišť. V souhrnu to znamená tisíce velmi kvalifikovaných pracovních míst a špičkových technologií s praktickým využitím výsledků vědy, výzkumu a inovací a s aktivním zapojením vysokého a odborného školství. V případě našeho kraje je potřebné tuto situaci nadále využít i proto, že kolejová doprava je šetrná k životnímu prostředí, spotřebě energie, je bezpečná a spolehlivá. Je také velmi perspektivní, což dokazuje vývoj v zahraničí.

Koordinovanou podporu zlepšení dopravní infrastruktury a dopravy, jako základní podmínky zvládnutí průmyslové transformace regionu a jeho hospodářského rozvoje, Sdružení zahájilo v roce 1995 (založeno bylo v roce 1990). Stanovilo přitom hlavní cíle, tj.:

- 1) Napojení regionu na hlavní evropskou dopravní síť,**
- 2) Řešení moderní regionální dopravy.**

V roce 1996 byl založen poradní sbor pro dopravní infrastrukturu, jehož členy se stali zástupci jednotlivých regionálních aktivit, a příslušných jednání se začali účastnit také vrcholní představitelé Ministerstva dopravy ČR a dalších institucí.

Následovalo zpracování základních koncepčních materiálů o potřebném rozvoji dopravy a dopravní infrastruktury. A to i v souvislosti s připravovaným vstupem České republiky do Evropské unie.

V květnu roku 1997 byl u příležitosti 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Ostravy uspořádán první ročník mezinárodní konference TRANSPORT se zaměřením na posílení severojižního dopravního propojení Evropy a podporu prioritních projektů. V letošním roce tak proběhne již patnáctý ročník této významné odborné a koordinační akce.

V červnu téhož roku byl za podpory Sdružení oficiálně rozšířen VI. panevropský dopravní koridor vedoucí původně pouze přes slovenské území (Žilinu) směrem na jih o paralelní větev VI.B procházející Moravskoslezským krajem a celým moravským územím České republiky.

V roce 2000 bylo prosazeno koncepční řešení dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje, na kterém se Sdružení podstatně podílelo, a založena byla také tradice mezinárodního železničního veletrhu CZECH RAILDAYS, jehož první ročník v téže roce byl doprovodnou akcí Sdružením pořádané konference „KORIDORY 2000“. Od té doby je veletrh organizován každoročně.

Následovala příprava, sestavení a prosazení „Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji“, které obsahuje konkrétní investiční projekty a opatření ke zlepšení dopravního systému. To bylo podepsáno v roce 2001 na druhém ročníku CZECH RAILDAYS, doplněno dodatkem č. 1 v roce 2006 a Sdružení dosud vede příslušnou celostátní pracovní skupinu.

Od roku 2003 je Sdružení také zastoupeno v pracovní skupině MD ČR k výstavbě silničních komunikací, tj. dálnice D 47, komunikace R 48 a následně celého tzv. Slezského kříže, kde je současným prioritním cílem zlepšení dopravního propojení v trase komunikace I/11 (I/57) s kapacitním napojením na Slovensko. Postup v některých úsecích termínově a územně přímo navazuje na optimalizaci III. tranzitního železničního koridoru.

Spolu s rostoucím okruhem spolupracujících institucí (Česká republika i zahraniční partneři) se Sdružení zúčastnilo zpracování řady dalších podkladových materiálů a studií vedoucích např. k nasazení nových kolejových vozidel do systému regionální dopravy MSK, zásadně podpořilo přípravu kolejového napojení ostravského letiště a mnoho jiných akcí s konkrétními výstupy.

V zájmu dalšího zlepšování systému regionální dopravy s důrazem na dopravu železniční (kolejovou) Sdružení prosadilo a zúčastnilo se řešení „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje“. V loňském roce spolu s Moravskoslezským krajem se také podílelo na zadání, financování a zpracování „Perspektivního řešení dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje“.

Sdružení je několik let pravidelně přizýváno na zasedání Řídící komise EU pro realizaci VI. panevropského dopravního koridoru a bylo rovněž osloveno zahraničními institucemi ke spolupráci na řešení mezinárodního projektu Baltic-Adriatic Transport Cooperation (BATCo), kde se účastní jako jediný představitel České republiky se 17 dalšími evropskými partnery.

Pozn.:

Sdružení se samozřejmě věnuje dalším podstatným tématům, jako je např. napojení regionu na vodní cestu, rozvoj kombinované dopravy a logistických center, problematika letecké dopravy i perspektiva vysokorychlostních tratí.

## **Plnění stanovených cílů**

### **Cíl č. 1)**

Tj. napojení regionu na hlavní evropskou dopravní síť je realizován. Je však potřebné výrazně zrychlit přípravu vysokorychlostních železnic.

### **Cíl č. 2)**

Tj. řešení moderní regionální dopravy se týká všech druhů doprav, jako  
železniční  
silniční  
letecké (dostupnost letiště veřejnou dopravou...)  
městské  
statické, cyklistické a v podstatě i pěší.

Týká se také řízení a koordinace těchto doprav integrovanými systémy s ohledem na přestupní terminály, přepravní časy, bezpečnost, vliv na životní prostředí či zvládání možných kritických situací.

**V případě dopravy kolejové, tj. v podstatě dopravy páteřní, patří k základním dokumentům již zmíněné Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji.**

Jak již bylo uvedeno, Sdružení se zásadně podílelo na zpracování tohoto Memoranda z 13. června 2001 a zejména na realizaci jeho konkrétních projektů. To se týká např.:

- **Modernizace a elektrizace úseků trati Ostrava-Kunčice – Ostrava hl.n.**
- **Modernizace a elektrizace úseku trati Ostrava-Svinov – Opava východ.**
- **Zásadní řešení výpravní budovy a dopravního terminálu Ostrava-Svinov.**

Dne 7. února 2006 byl podepsán dodatek č. 1 Memoranda, tj.:

- **Urychlit přípravné práce na moravskoslezské části III. TŽK a zajistit její optimalizaci.**
- **Optimalizovat a elektrizovat úsek trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín.**
- **Realizovat funkční kolejové napojení mezinárodního Letiště Ostrava v Mošnově.**
- **Nasadit nové železniční jednotky do systému regionální dopravy MS kraje.**

V rámci těchto činností byla např. prosazena i železniční zastávka „Stodolní“ a dosaženo přímé vlakové spojení v traťovém úseku Opava, Ostrava, Český Těšín, které bude pokračovat na Třinecko. To je zajišťováno mimo jiné moderními vlakovými soupravami City elefant, vyráběnými v ostravské vagónce ŠKODA VAGONKA a.s. Za zmínku také stojí, že realizované kolejové napojení ostravského letiště je první projekt tohoto druhu v České republice.

Zpracovaná koncepce rozvoje dopravní infrastruktury a koncepce dopravní obslužnosti kraje spolu se zmíněným „Memorandem...“ považuje dopravu železniční (kolejovou) jako základ regionálního dopravního systému. Návrhy konkrétních projektů jsou přitom posuzovány také ve vztahu k přípravě nového rozpočtového období EU po roce 2013. Uvádějí se zde i některé návrhy nových úseků kolejové dopravy. Ne však proto, že se nám to líbí, ale na základě skutečných přepravních proudů, reálných analýz jejich vývoje a celkové předpokládané efektivity těchto záměrů. Včetně zmiňovaného vlivu na životní prostředí (zejména čistotu ovzduší) a návratnost vložených investic.

**Závěrem chci ještě dodat, že cestujícím málo záleží na tom, zda jede v nízkopodlažní vlakové jednotce, tramvaji nebo snad v tzv. „vlakotramvaji“, chce prostě cestovat bez problémů. Podle rozsáhlého provedeného průzkumu při zpracování výše uvedené koncepce dopravní obslužnosti se považuje za prioritní:**

- **Rychlost dopravy.**
- **Cena jízdného.**
- **Četnost spojů.**
- **Dostupnost zastávek.**
- **Spolehlivost dopravy.**

Postupné zlepšování systému regionální železniční dopravy a celkové dopravní obslužnosti je také příležitostí pro zdejší železniční průmysl, jak jsem zmínil již v úvodu. A také to je potřebné maximálně využít.

Příloha:

Informace k perspektivnímu řešení dopravní obslužnosti MS kraje.

Ostrava, červen 2011

## PERSPEKTIVNÍ ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

V návaznosti na platnou koncepci rozvoje dopravní infrastruktury a v souladu s dohodou o spolupráci se Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje dohodlo s Moravskoslezským krajem na zpracování studie Perspektivní řešení dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje. Tento postup je obsahem Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji.

Zhotovitelem díla byla společnost Dopravní projektování spol. s r.o., ve spolupráci s UDI MORAVA, s.r.o., (členové Sdružení), a dalšími partnery, zejména s:

- představiteli MSK a okolních krajů (např. Zlínský a Olomoucký),
- odborníky MD ČR a vysokých škol,
- představiteli větších měst a obcí včetně statutárního města Ostravy,
- obdobně s některými podniky a institucemi, včetně ostravského letiště a Českých drah.

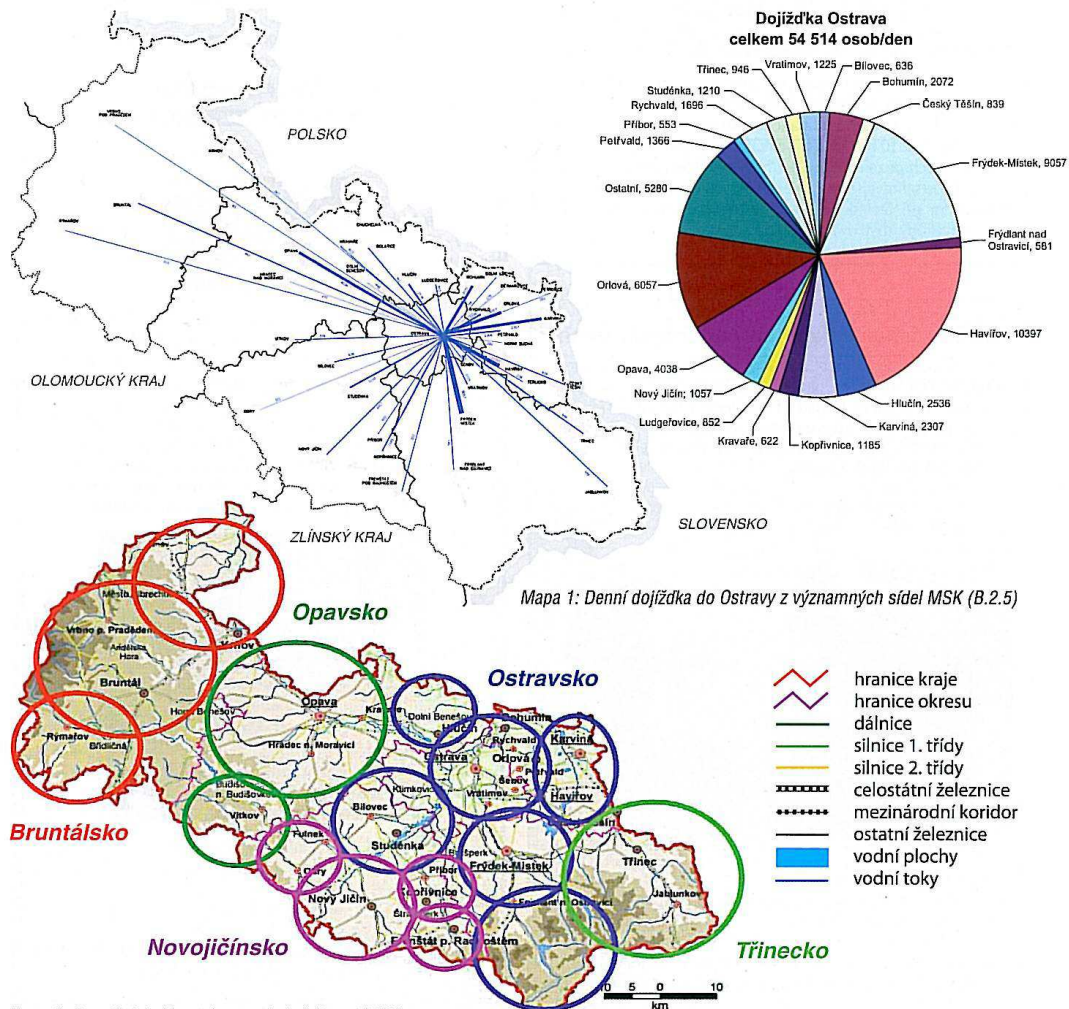
Využita byla analýza skutečných dopravních proudů v kraji, ale i dotazníkové šetření u cestující veřejnosti a dalších odborných postupů, koordinovaných řídicí

skupinou tohoto projektu. Důraz byl kladen na hospodárnost a bezpečnost dopravy, potřebnou dopravní dostupnost s uplatňovanou zásadou "kraj bez periférií" a samozřejmě na šetrnost k životnímu prostředí a zlepšení kvality ovzduší v kraji, což moderní hromadná doprava umožňuje.

Součástí studie je i návrhová část obsahující desítky konkrétních projektů a opatření k postupné realizaci v budoucím období. Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje předalo tento komplexní dokument vedení Moravskoslezského kraje v požadovaném termínu, tj. polovině roku 2010, k dalšímu využití.

V rámci uvedeného dlouhodobého šetření v Moravskoslezském kraji bylo např. zjištěno, že cestující veřejnost považuje za prioritní:

- rychlost dopravy,
- cenu jízdného,
- četnost spojů,
- dostupnost zastávek,
- spolehlivost.



Mapa 2: Specifické oblasti dopravní obslužnosti MSK

