

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje

na období 2022–2026

(aktualizace k 1. 5. 2023)

zpracovaný dle podmínek definovaných v zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen v zákoně č. 194/2010 Sb.), zejména pak ve znění zákona č. 367/2019 Sb., zákon, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, ve znění pozdějších předpisů.

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje je zpracovaný pro období let 2022–2026 a bude aktualizován na základě aktuálního vývoje potřeb dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje.

Obsah

Úvod	3
A. Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících	5
1. Železniční doprava	5
1.1. Aktuální stav	5
1.2. Navrhovaný stav	11
2. Autobusová doprava	17
2.1 Oblast Bílovecko	17
2.2 Oblast Bruntálsko	18
2.3 Oblast Českotěšínsko	19
2.4 Oblast Frýdecko-Míšecko	20
2.5 Oblast Frýdlantsko	21
2.6 Oblast Havířovsko I	21
2.7 Oblast Havířovsko II	22
2.8 Oblast Hlučínsko	23
2.9 Oblast Jablunkovsko a Třinecko	24
2.10 Oblast Karvinsko	24
2.11 Oblast Krnovsko	25
2.12 Oblast Novojičínsko východ	26
2.13 Oblast Novojičínsko západ	27
2.14 Oblast Opavsko	28
2.15 Oblast Orlovsko	29
2.16 Oblast Rýmařovsko	30
2.17 Oblast Vítkovsko	31
2.18 Turistické linky	31
2.19 Mezinárodní linky	32
3. Městská hromadná doprava	33
3.1. Aktuální stav	33
3.2. Navrhovaný stav	33
4. Lanová doprava	34
4.1. Aktuální stav	34
4.2. Navrhovaný stav	34
5. Lodní doprava	34
5.1. Aktuální stav	34
5.2. Navrhovaný stav	34
6. IDS Moravskoslezského kraje ODIS	34
6.1. Aktuální stav	34
6.2. Navrhovaný stav	37
B. Předpokládaný rozsah dopravní obslužnosti	40
C. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	42
D. Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv	44
E. Harmonogram a způsob integrace	48
F. Maximální tarify pro cestující	49
G. Související dokumentace	50
Závěr	51
Seznam příloh	52
Seznam zkratk	53

Úvod

Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení veřejné dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu¹. Dopravní obslužnost se považuje za součást základních sociálních práv a její úroveň a rozsah je dán finančními prostředky veřejných rozpočtů krajů.

Veřejná doprava má několik aspektů, nejvýznamnější jsou aspekty sociální, ekonomický a ekologický. Sociální aspekt efektivní veřejné dopravy je spatřován v rostoucím počtu osob, které nejsou z nejrůznějších důvodů schopny řídit motorová vozidla, které si nemohou osobní auto pořídit z finančních důvodů, nebo které si nechtějí osobní auto pořídit z důvodů probíhajících enviromentálních změn. Ekonomický aspekt je spatřován v možnosti regulace rozsahu parkovacích ploch (např. podpora výstavby záchytných parkovišť s kvalitním napojením na veřejnou dopravu) a jejich údržby ve městě, ale též v možnosti omezit další zkapacitňování silniční infrastruktury (páteřních komunikací, křižovatek apod.). Ekologický aspekt šetrné veřejné dopravy je spatřován v redukci individuální automobilové dopravy a tím snižování emisí skleníkových plynů.

V § 5 (Dopravní plánování a integrované veřejné služby) zákona č. 194/2010 Sb. je k Plánu dopravní obslužnosti uvedeno:

- (1) Plán dopravní obslužnosti území pořizuje stát, kraj a obec, která zajišťuje nebo hodlá zajišťovat dopravní obslužnost, (dále jen „objednatel“). Více objednatelů může pořídit společný plán dopravní obslužnosti území.
- (2) Plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména
 - a) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
 - b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
 - c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
 - d) harmonogram a způsob integrace, pokud se objednatelé podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
 - e) maximální tarify pro cestující, mají-li být stanoveny objednatelům,
 - f) další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie.
- (3) Návrh plánu dopravní obslužnosti území pořizovatel projedná s
 - a) kraji, je-li pořizovatelem stát,
 - b) Ministerstvem dopravy a sousedními kraji, je-li pořizovatelem kraj,
 - c) krajem, v jehož územním obvodu se nachází, je-li pořizovatelem obec, a
 - d) provozovatelem dráhy celostátní nebo regionální, na které má být provozována veřejná drážní osobní doprava k zajištění dopravní obslužnosti.
- (4) Plán dopravní obslužnosti území pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje 2022–2026 (aktualizace k 1.5.2023)

Cílem tohoto plánu je formulace základních představ Moravskoslezského kraje (dále jen „MSK“) o rozvoji veřejné osobní dopravy v kraji, a to z pohledu kvality dopravy, organizace dopravy, rozvoje dopravní infrastruktury včetně zohlednění hlediska ekonomického a tarifního. Plán dopravní obslužnosti území MSK (dále jen „Plán“) není zcela závazný (z hlediska budoucího vývoje potřeb dopravní obslužnosti území MSK), kdy je jeho praktické naplňování podmíněno vytvořením zejména ekonomických, případně i provozních podmínek, a to na základě schválených dílčích projektů a záměrů orgány MSK. Plán vychází z analýzy a stavu současného zajišťování přepravních potřeb, ale zároveň zohledňuje i střednědobý výhled zejména ve vztahu k plánované výstavbě dopravní infrastruktury.

¹ §2 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů.

A. Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

Veřejná doprava v MSK je zajištěna prostřednictvím dopravy železniční, příměstské, městské hromadné, lanové a vodní. Většina linek je součástí integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS. Aktuální níže uvedená data jsou vztažena k 1. 5. 2023.

Na území MSK zajišťuje dopravní obsluhu:

- 39 mezinárodních autobusových linek mimo ODIS
- 8 dálkových (mezikrajských) autobusových linek mimo ODIS
- 314 příměstských autobusových linek v ODIS
- 14 turistických autobusových linek mimo ODIS
- 197 linek MHD v ODIS (s výjimkami viz dále)
- 26 železničních linek v ODIS
- dálkové a mezinárodní železniční linky mimo ODIS
- turistické železniční linky mimo ODIS
- 7 lanových linek mimo ODIS
- 1 lodní linka mimo ODIS

1. Železniční doprava

1.1. Aktuální stav

Železniční osobní doprava v Moravskoslezském kraji je zajištěna osobními a spěšnými vlaky v objednávce MSK (provoz těchto vlaků zajišťují dopravci České dráhy, a.s., GW Train Regio a.s., MBM rail s.r.o.), dále rychlíky a dalšími vlaky vyšší kvality (Ex, IC, EC, SC apod.) v objednávce Ministerstva dopravy nebo na základě komerční aktivity dopravce (provoz těchto vlaků zajišťují dopravci České dráhy, a.s., RegioJet a.s. a LEO Express s.r.o.).

Specifickou železniční dopravu představuje provoz historických vlaků dopravci Railway Capital a.s. (trať Opava východ – Svobodné Heřmanice), Slezské zemské dráhy, o.p.s. (trať Třemešná ve Slezsku – Osoblaha) a MBM rail s.r.o. pro Slezský železniční spolek (vlečky PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.), kde je provoz spolufinancován rovněž z veřejných rozpočtů, avšak nikoliv formou objednávky závazku veřejných služeb.

Délka provozní sítě na území kraje činí 601 km. Na území Moravskoslezského kraje se nachází 174 stanic a zastávek.

Přehled úseků tratí s provozem v objednávce Moravskoslezského kraje:

- 271** Bohumín – Jeseník nad Odrou – hranice VÚSC – Hranice na Moravě, Studénka – Mošnov, Ostrava Airport
- 272** Bohumín – Bohumín st. hr.
- 276** Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou
- 277** Suchdol nad Odrou – Fulnek
- 278** Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město
- 279** Studénka – Bílovec
- 292** Krnov – Jindřichov ve Slezsku – hranice CZ/PL – Glucholazy – hranice PL/CZ
- 298** Třemešná ve Slezsku – Osoblaha
- 310** Opava východ – Dětrichov nad Bystřicí – hranice VÚSC, Valšov – Rýmařov
- 312** Bruntál – Malá Morávka
- 313** Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
- 315** Opava východ – Hradec nad Moravicí
- 317** Opava východ – Hlučín, Kravaře ve Slezsku – Chuchelná
- 320** Ostrava-Svinov – Bohumín – Mosty u Jablunkova zastávka – hranice CZ/SK, Dětmarovice – Petrovice u Karviné
- 321** Opava východ – Ostrava – Havířov – Český Těšín, Ostrava-Svinov – Ostrava-Kunčice
- 322** Cieszyn (PL) – hranice PL/CZ – Český Těšín – Frýdek-Místek
- 323** Ostrava hl.n. – Valašské Meziříčí, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
- 325** Studénka – Veřovice

Na výše uvedených tratích (s výjimkou tratě 312 Bruntál – Malá Morávka) je MSK zajištěna objednávka osobní regionální železniční dopravy v rozsahu minimálně čtyř párů vlaků v každém pracovním dni. Zajištění objednávky veřejné dopravy v rozsahu alespoň čtyř párů vlaků v každém pracovním dni je podmínkou pro poskytnutí příspěvku na dopravní obslužnost ze strany státu, a to prostřednictvím Smlouvy o zajištění spolufinancování regionální železniční osobní dopravy, která je účinná do 31. prosince 2034.

Přesahy výkonů v objednávce Moravskoslezského kraje do sousedních krajů (Olomoucký a Zlínský) jsou řešeny smluvně mezikrajovými smlouvami.

Od prosince 2008 byl zaveden linkový systém Esko – Moravskoslezský kraj, do kterého byly zapojeny hlavní železniční tratě. Linky Eska jsou označovány písmeny S – u osobních vlaků a R – u spěšných vlaků a rychlíků. Na většině linek S je zaveden zpravidla interval 60minutový a na linkách R zpravidla interval 120minutový.

Ve všech vlacích v objednávce MSK a ve vybraných rychlících dopravců České dráhy, a.s. a RegioJet a.s. platí vedle tarifu dopravce a SJT také tarif ODIS.

Přehled linkového vedení ODIS (stav k 1. 5. 2023):

S1 Opava východ – Ostrava-Svinov

S2 Ostrava-Svinov – Bohumín – Český Těšín – Třinec – Mosty u Jablunkova

S3 Bohumín – Ostrava-Svinov – Studénka – Suchdol nad Odrou – Polom – Hranice na Moravě

S4 Petrovice u Karviné – Bohumín – Ostrava-Svinov – Studénka – Mošnov, Ostrava Airport

S5 Ostrava hl.n. – Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

S6 Ostrava hl.n. – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí

S7 Frýdek-Místek – Hnojník – Český Těšín – Cieszyn (PL)

S8 Ostrava střed – Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov – Studénka – Příbor – Kopřivnice – Štramberk – Veřovice

S9 Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice – Havířov – Český Těšín

S10 Opava východ – Krnov – Bruntál – Rýmařov/Moravský Beroun

S11 Opava východ – Kravaře ve Slezsku – Hlučín

S12 Kravaře ve Slezsku – Chuchelná

S13 Opava východ – Hradec nad Moravicí

S15 Krnov – Město Albrechtice – Třemešná ve Slezsku – Jindřichov ve Slezsku

S16 Třemešná ve Slezsku – Slezské Rudoltice – Osoblaha

S17 Milotice nad Opavou – Široká Niva – Karlovice – Vrbno pod Pradědem

S18 Bruntál – Malá Morávka

S22 Mosty u Jablunkova – Mosty u Jablunkova zastávka

S31 Studénka – Bílovec

S32 Suchdol nad Odrou – Fulnek

S33 Suchdol nad Odrou – Odry – Vítkov – Budišov nad Budišovkou

S34 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město

R8 Bohumín – Ostrava-Svinov – Studénka – Suchdol nad Odrou – Hranice na Moravě

R27 Ostrava střed – Ostrava-Svinov – Opava východ – Krnov – Bruntál – Moravský Beroun

R60 Návsí – Třinec centrum – Český Těšín – Havířov – Ostrava hl.n.

R61 Opava východ – Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n. – Havířov – Český Těšín – Třinec

Provoz na linkách S1 – S16, S22 – S34, R27 a R61 zajišťuje dopravce České dráhy, a.s.

Provoz na lince S17 zajišťuje dopravce GW Train Regio a.s.

Provoz na lince S18 zajišťuje dopravce MBM rail s.r.o.

Provoz na linkách R8 a R60 zajišťuje dopravce RegioJet a.s.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v železničních stanicích Albrechtice u Českého Těšína (MHD), Bílovec (PAD), Bohumín (PAD), Bruntál (PAD, MHD), Čeladná (PAD), Český Těšín (PAD, MHD), Děhylov (PAD), Dětmárovice (PAD, MHD), Dolní Benešov (PAD), Frenštát pod Radhoštěm (PAD), Frýdek-Místek (PAD, MHD), Frýdlant nad Ostravicí (PAD), Fulnek (PAD), Havířov (PAD, MHD), Jindřichov ve Slezsku (PAD), Jistebník (PAD), Karviná hl.n. (PAD, MHD), Kopřivnice (PAD), Kopřivnice zastávka (PAD), Krnov (PAD, MHD), Mořkov (PAD), Mošnov Ostrava Airport (PAD), Nový Jičín město (PAD, MHD),

Opava východ (PAD, MHD), Ostrava hl.n. (PAD, MHD), Ostrava-Stodolní (MHD), Ostrava střed (PAD, MHD), Ostrava-Svinov (PAD, MHD), Ostrava-Vítkovice (MHD), Ostravice (PAD), Paskov (PAD), Polanka nad Odrou (PAD, MHD), Pržno (PAD, MHD), Příbor (PAD), Rýmařov (PAD), Skrochovice (PAD), Studénka (PAD, MHD), Suchdol nad Odrou (PAD), Štítina (PAD), Vítkov (PAD), Vrbno pod Pradědem (PAD).

1.1.1. Provozní soubory

Provoz železniční dopravy v objednávce MSK je v době zpracování Plánu rozdělen do celkem 7 provozních souborů, kdy každý z nich je definován samostatnou Smlouvou o závazku veřejných služeb v železniční přepravě osob (dále jen „Smlouva“). Rozdělení do provozních souborů bylo v minulosti ovlivněno několika faktory, a to především možnostmi kofinancování nákupu nových vozidel z evropských fondů. Výsledkem je stav, který je s ohledem na dosavadní vývoj v segmentu veřejné železniční dopravy z provozního hlediska problematický a generuje tak v budoucnu řadu omezení komplikujících nasazování jednotlivých vozidel na konkrétní tratě. Tyto omezení souvisejí zejména s problematikou plánované a skutečně realizované výstavby dopravní infrastruktury (zpoždění plánované elektrizace klíčových tratí MSK), v zavedení výhradního provozu ETCS k 1. 1. 2025 na I. a II. tranzitním železničním koridoru a jejich spojení (Česká Třebová – Přerov), blížící se konverze trakční napájecí soustavy neboli změnu trakce z DC 3 kV na AC 25 kV / 50 Hz a přijatých závazků členských států Evropské unie ve vztahu k Zelené dohodě pro Evropu (Green deal – zejména výrazné snižování emisí skleníkových plynů). Zároveň platí, že některé Smlouvy končí v roce 2023, některé v roce 2025 a některé až v roce 2027.

Konkrétní vymezení provozních souborů:

- provozní soubor dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou s dopravcem České dráhy, a.s. Smlouva s ev. č. 07698/2018/DSH (tzv. Push-pull smlouva) je platná do 12/2023. Zahrnuje všechny objednané spoje na trati č. 323 linky S6 s provozem 5 ks netrakčních jednotek 13Ev push-pull – vozidel pořízených z dotačních prostředků EU prostřednictvím Operačního programu Doprava (tzv. OPD). Smlouva je zveřejněná v registru smluv,
- provozní soubor dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou s dopravcem České dráhy, a.s. Smlouva s ev. č. 00607/2019/DSH (tzv. Velká smlouva) je platná do 12/2025 a zahrnuje všechny objednané spoje na tratích Moravskoslezského kraje s výjimkou spojů uvedených ve smlouvách ostatních. Smlouva je zveřejněná v registru smluv,
- provozní soubor dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou s dopravcem České dráhy, a.s. Smlouva s ev. č. 02372/2019/DSH (tzv. NeROP smlouva) je platná do 12/2023 a zahrnuje všechny objednané spoje na tratích č. 271 a 320 na území Moravskoslezského kraje vyjma spojů provozovaných elektrickými jednotkami z Regionálního operačního programu. Smlouva je zveřejněná v registru smluv,
- provozní soubor dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou s dopravcem GW Train Regio a.s. Smlouva s ev. č. 02128/2019/DSH je platná do 12/2025 a zahrnuje objednané spoje na trati č. 313. Smlouva je zveřejněná v registru smluv,
- provozní soubor dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou s dopravcem České dráhy, a.s. Smlouva s ev. č. 08225/2020/DSH (tzv. Zlínská smlouva) je platná do 12/2023 a zahrnuje všechny objednané spoje na trati č. 323 v úseku Hostašovice, hranice VÚSC – Valašské Meziříčí. Smlouva je zveřejněná v registru smluv,
- provozní soubor dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou s dopravcem MBM rail s.r.o. Smlouva

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje 2022–2026 (aktualizace k 1.5.2023)

s ev. č. 02435/2019/DSH je platná do 12/2025 a zahrnuje objednané spoje na trati č. 312. Smlouva je zveřejněna v registru smluv,

- provozní soubor dle Smlouvy k zajištění základní dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje s dopravcem České dráhy, a.s. Smlouva s ev. č. 02118/2006/DSH (tzv. ROP smlouva) je platná do 12/2023 a zahrnuje spoje na tratích Moravskoslezského kraje provozované elektrickými jednotkami pořízenými z Regionálního operačního programu. Smlouva je zveřejněna v registru smluv.

Aktuální výkony dle jednotlivých provozních souborů:

Provozní soubory	Rozsah plánovaných dopravních výkonů (vlkm) pro Dopravní rok 2023
Push-Pull smlouva	569 925,1
Velká smlouva	4 815 165,3
NeROP smlouva	456 158,1
Zlínská smlouva	51 312,8
ROP smlouva	1 276 004,3
GW Train Regio a.s.	112 258,0
MBM rail s.r.o.	4 680,0
Celkem	7 285 503,6

1.1.2. Vozový park

Vozový park je tvořen různými typy vozidel odlišného stáří a kompatibility v souladu s požadovanými Technickými a provozními standardy ODIS (dále jen „TPS ODIS“).

Vozidla splňující zcela nebo z větší části požadované TPS ODIS:

- elektrické jednotky ř. 650/651 (3 ks),
- elektrické jednotky ř. 471/071/971 (12 ks),
- motorové jednotky ř. 814/914 (15 ks),
- netrakové jednotky 13Ev (5 ks).

Vozidla splňující zčásti požadované TPS ODIS:

- motorové vozy ř. 811 (14 ks) – nesplňují bezbariérový nástup,
- přípojné vozy ř. BDtax (10 ks) – nesplňují bezbariérový nástup.

Vozidla splňující minimálně nebo vůbec TPS ODIS:

- elektrické jednotky ř. 460 (1 ks),
- motorové vozy ř. 810 (7 ks),
- motorové vozy ř. 842 (7 ks),
- motorové vozy ř. 843 (2 ks),

- osobní vozy ř. Bftn, Btn (1+1 ks),
- osobní vozy ř. Bdt, Bdtee, AB (33 ks),
- osobní vozy ř. Bdtm (7 ks),
- osobní vozy ř. Btax, Bdtax, BDtax (14 ks),
- osobní vozy ř. Btu (2 ks).

Výše uvedený rozsah vozového parku zahrnuje nemalé množství vozidel stáří 30 let a více a v některých případech i stáří 40 let a více. Tato skutečnost klade nejen zvýšené požadavky na vysokou dostupnost různých náhradních dílů a tím na zajištění požadované disponibility vozidel, ale zároveň představuje budoucí riziko ve vztahu k problematice splnění přísných požadavků ECM u těchto starých vozidel (týká se provozování vozidel již pro druhou polovinu roku 2022 a dále – implementace tzv. IV. železničního balíčku EU a povinná certifikace systému údržby ECM).

1.1.3. Dopravní infrastruktura

Stávající stav dopravní infrastruktury je podrobně popsán v Příloze č. 1 tohoto Plánu. V příloze jsou uvedeny jednotlivé traťové úseky s čísly dle tabulek traťových poměrů. Pro každý traťový úsek jsou uvedeny plánované následující parametry – elektrizace, způsob řízení dopravy, nejvyšší traťová rychlost, normativ délky zastávkového osobního vlaku, omezující přechodnost, průjezdný průřez (gabarit), zavedení výhradního provozu ETCS, rádiové spojení a případná infrastrukturní omezení.

Tento přehled představuje poměrně detailní pohled na stávající omezení dopravní infrastruktury a v souvislosti s předchozí kapitolou 1.1.1. (Provozní soubory) a kapitolou 1.1.2. (Vozový park) podtrhuje v budoucnu přicházející řadu omezení komplikujících nasazování jednotlivých vozidel na konkrétní tratě.

1.1.4. Hlavní problémy a nedostatky

Mezi hlavní dlouhodobé problémy či nedostatky regionální železniční dopravy na území MSK patří zejména:

- rozsah výlukové činnosti a s tím související dopady na pravidelnost regionální železniční dopravy (přestupy z/na NAD, zpoždění vlivem jednokolejných provozů, sekundární zpoždění při čekání na přípojné vlaky) generující dlouhodobě nestabilní provoz neodpovídající požadavkům a standardům MSK,
- nerealizování zamýšlených přestupních uzlů a požadovaných cestovních dob s ohledem na možnosti infrastruktury a technické parametry vozidel,
- celkově velmi nízká kvalita přepravy zejména na trati 323 v úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm (nízká cestovní rychlost, morálně zastaralá vozidla, provozní koncepce),
- problematická tvorba a dodržování jízdního řádu na trati č. 271 vlivem intenzivního provozu zejména dálkové a nákladní železniční dopravy,
- časté narušování jízdního řádu vlivem sekundárního zpoždění, a to především na jednokolejných tratích č. 310 a 321 (značná vzdálenost mezi stanicemi a jejich nevhodné umístění vzhledem k požadavkům na sestavu GVD),
- celkově velmi nízká kvalita přepravy na trati č. 317 v úseku Opava východ – Hlučín (nízká cestovní rychlost, morálně zastaralá vozidla, provozní koncepce),
- celkově nízká kvalita přepravy i na nemalé části ostatních tratí (nízká cestovní rychlost, morálně zastaralá vozidla, dosluhující infrastruktura).

Výše uvedené pak vede i k poklesu přepravených cestujících, což s plánovaným přechodem na tzv. brutto Smlouvy není pro MSK žádoucí. Zatímco v uplynulých letech došlo ke kvalitativnímu skoku

ve veřejné linkové dopravě, v oblasti železniční dopravy je významnější obnova vozového parku očekávána až v nadcházejícím období 2023–2029, a to ve spojení se změnou dopravní koncepce veřejné regionální železniční dopravy (viz. dále v textu).

1.2. Navrhovaný stav

Do konce platnosti Plánu 2022–2026 zůstane role Moravskoslezského kraje jako objednatele veřejné osobní regionální drážní dopravy stejná. Toto je dáno strategickými dokumenty České republiky v oblasti veřejné dopravy pro další období (zejména dokumentem přijatým usnesením vlády č. 467 ze dne 15. 6. 2015 s názvem Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy pro období 2015–2020 s výhledem do roku 2030). V rámci uvedeného strategického dokumentu bylo rozhodnuto o tom, že železniční dopravu budou i nadále objednávat kraje v rámci samostatné působnosti a na základě tohoto koncepčního rozhodnutí byla v roce 2016 uzavřena mezi státem a kraji již zmíněná Smlouva o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy na období platnosti od 1. 1. 2020 do 31. 12. 2034.

1.2.1. Provozní soubory

V období zahrnující de facto celou platnost tohoto Plánu, budou postupně ukončovány jednotlivé stávající smlouvy (2023–2027) uzavřené mezi Moravskoslezským krajem a dopravci a budou uzavírány smlouvy navazující a nové.

Konkrétní vymezení provozních souborů (navazujících i nových smluv) je následující:

- Provozní soubor dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou s dopravcem České dráhy, a.s. Smlouva s ev. č. 02191/2022/DSH (tzv. Nová push-pull smlouva) je účinná od 12/2023 do 12/2027. Zahrnuje spoje na trati č. 323 linky S6 s provozem 5 ks netrakčních jednotek 13Ev push-pull – vozidel pořízených z dotačních prostředků EU prostřednictvím Operačního programu Doprava (tzv. OPD). Smlouva je zveřejněná v registru smluv.
- Provozní soubor „S1“ – předpokládá se uzavření nové smlouvy na část dopravních výkonů smlouvy ev. č. 00607/2019/DSH, účinnost od 12/2023 do 12/2027, předmětem plnění je provoz 2 ks elektrických jednotek EMU 240 pořízených z dotačních prostředků EU prostřednictvím Operačního programu Doprava 2 (tzv. OPD2) dle notifikace č. 2018/S 039-086038 ze dne 24. 2. 2018. Provozní soubor „Bruntálsko“ – předpokládá se uzavření nové smlouvy na část dopravních výkonů smluv 00607/2019/DSH a 02128/2019/DSH. Přesné vymezení je uvedeno v Oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007 tzv. notifikace č. 2021/S162-427848 ze dne 18. 8. 2021. <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:427848-2021:TEXT:CS:HTML>.
- Provozní soubor „Ostravsko“ (Smlouva 01310/2023/DSH) navazuje na smlouvy 02118/2006/DSH; 00607/2019/DSH; 02372/2019/DSH a 08225/2020/DSH. Přesné vymezení výkonů je uvedeno ve Smlouvě 01310/2023/DSH. Smlouva je zveřejněná v registru smluv.
- Provozní soubor „Malá Morávka“ – předpokládá se uzavření navazující smlouvy s účinností od 12/2025 na smlouvu ev. č. 02435/2019/DSH tratě 312 Bruntál – Malá Morávka – rekreační charakter linky.
- Provozní soubor „Osoblažka“ – předpokládá se uzavření navazující smlouvy s účinností od 12/2023 na část smlouvy ev. č. 00607/2019/DSH tratě 298 Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. Přesné vymezení je uvedeno v Oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007 tzv. notifikace č. 2022/S 184-522315 ze dne 23. 9. 2022, <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:522315-2022:TEXT:CS:HTML>.

Změna dopravní koncepce veřejné regionální železniční dopravy – Provozní soubor Bruntálsko

Provozní soubor Bruntálsko tvoří zejména páteřní železniční síť v okrese Bruntál a zahrnuje tratě č. 292, 310, 313 a 321. Jedná se zejména o neelektrizované tratě na území Moravskoslezského kraje s přesahem tratě 292 do Opolského vojvodství a Olomouckého kraje a tratě 310 do Olomouckého kraje. Celkový rozsah dopravních výkonů je předběžně stanoven na 681.606 vlkm a předpokládaný vozový mix zahrnuje cca 15 diesellových vozidel (stávající). Pro uvedené tratě, resp. území je charakteristické směrově

i sklonově poměrně náročné trasování železničních tratí, volnější vazba na krajskou metropoli Ostravu (tzn. nemožnost dosažení cestovní doby do 60 min do Ostravy) s výhledem možné budoucí změny vozového parku spočívající v nasazení vozidel s alternativními pohony (zejména s vodíkovými palivovými články – HEMU). Ve výhledu (od roku 2027) se předpokládá převzetí výkonů dnes zařazených do linky R27 s ohledem na synergické efekty při pořízení vozidel s alternativními pohony.

Změna dopravní koncepce veřejné regionální železniční dopravy – Provozní soubor Ostravsko

Provozní soubor Ostravsko zahrnuje všechny elektrizované tratě (271, 272, 320, 321, část 323) a většinu neelektrizovaných tratí (276, 277, 278, 279, část 310, 315, 317, 322, část 323, 325) v územní působnosti Moravskoslezského kraje, s přesahem tratě 271 do Olomouckého kraje, tratě 323 do Zlínského kraje, trať 272 do Polské republiky a tratě 320 do Slovenské republiky.

Provozní koncept v provozním souboru Ostravsko charakterizuje silná vazba na krajskou metropoli s možností rozvoje dalších přímých spojení a dosažitelností Ostravy železničními spojeními s cestovní dobou do 60 minut z většiny vymezeného území. Uvažuje s rozšířením stávajících přímých spojení (z Ostravy do Kopřivnice, Štramberka, Krnova) a zavedením nových přímých spojení v regionální osobní dopravě (z Ostravy do Nového Jičína, Budišova nad Budišovkou, Dobré či Hnojníku).

Provozní koncept ve vysoké míře zohledňuje plánovaný rozvoj železniční infrastruktury, zejména zavedení výhradního provozu ETCS, rozšiřování elektrizace, změnu napěťové soustavy ze stejnosměrné trakce 3 kV na střídavou trakci 25 kV / 50 Hz a další infrastrukturní projekty, jejichž realizace je plánována v předmětném období. Provozní soubor Ostravsko tak kromě jiného umožní, během platnosti smluvního vztahu s dopravcem, operativně převádět vozidla mezi jednotlivými tratěmi tak, jak budou postupovat investiční akce provozovatele dráhy zaměřené na elektrizaci traťových úseků, konverzi napěťových soustav a zavedení výhradního provozu ETCS.

V neposlední řadě pak provozní soubor Ostravsko umožňuje ekonomicky výhodné pořízování nových vozidel s hybridním pohonem (např. BEMU), jež budou schopné obsloužit neelektrizované tratě a zároveň převážnou část svých výkonů budou uskutečňovat po tratích elektrizovaných, kde plně využijí svých dynamických vlastností při jízdě s napájením z troleje. Sekundárním efektem je potom možnost eliminace, resp. snížení počtu zastaralé, neperspektivní a provozně nákladné staré vozby, jakož i záložních vozidel (např. v případě potřeby navýšení kapacity a spojení dvou BEMU již ve své podstatě takováto souprava obsahuje i záložní vozidlo).

Celkový rozsah dopravních výkonů je předběžně stanoven v průměru na 5.786.000 vlkm ročně a předpokládaný vozový mix bude složen jak z vozidel kategorie diesellových (stávající), tak z vozidel kategorie EMU (stávající a nové) a též z vozidel kategorie BEMU (nové).



Obrázek 1 – Mapa provozních souborů – navrhovaný stav k roku 2026 (konec platnosti Plánu)

Legenda k obrázku (jednotlivé smlouvy / provozní soubory):

- oranžová = Provozní soubor Ostravsko,
- tmavě modrá = Provozní soubor Bruntálsko,
- světle modrá = Smlouva Push-pull,
- zelená = Smlouva EMU240,
- červená = trať 312 (rekreační provoz),
- fialová = trať 298,
- žlutá = trať bez smluvního zajištění.

1.2.2. Vozový park a provozní standardy

V oblasti železniční dopravy jsou sledovány zejména parametry vozidel, detailně popsané v TPS ODIS. Obecné parametry vozidel dle TPS ODIS:

- Elektronické informační panely nebo tabule
- Vnitřní elektronický vizuální informační systém
- Akustický informační systém
- Dveře vozidla, místa pro kočárky, jízdní kola a osoby s omezenou schopností pohybu
- Odbavovací a prodejní zařízení

- Signalizační zařízení uvnitř vozidla
- Komunikace s dispečinkou
- Informační vitríny
- Informační piktogramy
- Informační materiály
- Klimatická pohoda vozidel
- Čistota a vzhled vozidel
- Uspořádání interiéru vozidla
- Wi-Fi
- Minimální technické požadavky na vozidla

Mimo parametry vozidel TPS ODIS upravují též standardy v následujících oblastech:

- Služby ve stanicích a zastávkách
- Tištěné jízdní doklady
- Povinnosti pracovníků dopravce
- Odbavení cestujících, prodej jízdních dokladů, dopravní infocentra
- Kontrolní činnost
- Úklid vozidel
- Údržbu vozidel
- Organizaci výluk
- Opatření pro snížení dopadu mimořádností
- Nasazení záložních vozidel
- Operativní řízení provozu

Pro vybrané navazující a nové smlouvy byly zpracovány základní technické požadavky na uvažované typy vozidel.

Z hlediska budoucích technických požadavků na vozidla je nezbytné krom požadavků TPS ODIS zohlednit též požadavky kladené provozovatelem infrastruktury, potažmo Ministerstvem dopravy, a to zejména v souvislosti s nezbytným vybavením vozidel mobilní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS, rozšířením elektrizace, změnou napěťové soustavy ze stejnosměrné trakce 3 kV na střídavou trakci 25 kV / 50 Hz a v souvislosti s dalšími infrastrukturními projekty, jejichž realizace je plánována v období platnosti Plánu. S ohledem na vysokou finanční náročnost pořízení nových vozidel či vyšší finanční náročnost dovybavení stávajících vozidel (ETCS, dualizace apod.), je nezbytné intenzivně řešit otázku kompenzace zvýšených nákladů na vozidla ve smyslu tom, aby dopravci žádali o dotace poskytované prostřednictvím dotačních titulů (např. CEF, Národní plán obnovy, Národní operační programy – např. OPD, IROP).

1.2.3. Veřejná dopravní infrastruktura

V této podkapitole jsou uvedeny požadavky na infrastrukturu a rozvojové záměry s ní související. Důraz není kladen na popis konkrétních navrhovaných infrastrukturních úprav, ale na provozní parametry, které mají tyto infrastrukturní úpravy umožnit ve vztahu k zamýšlenému provoznímu konceptu.

U většiny regionálních tratí jsou uvedeny požadavky na vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem, úpravu nástupišť na výšku 550 mm od temene kolejnice a s ohledem

na uvažovaná vozidla je uvedena též minimální požadovaná délka nástupiště.

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.

Změny zásadního charakteru navržené v souvislosti se změnou dopravní koncepce veřejné regionální železniční dopravy jsou následující:

- normativ délky vlaků osobní dopravy a z něj vyplývající zajištění dostatečných délek nástupišť zejména ve vztahu k plánovanému nasazení železničních vozidel včetně posilování vybraných spojů (jako zásadně omezující byl vyhodnocen úsek Český Těšín – Frýdek-Místek),
- doplnění nového Jičínského nástupiště v žst. Suchdol nad Odrou pro umožnění přímého spojení linkou S34 v relaci Ostrava – Nový Jičín město,
- doplnění nezbytné infrastruktury pro provoz bateriových elektrických jednotek (BEMU),
- doplnění nezbytné infrastruktury pro provoz vodíkových vozidel.

Normativ délky vlaků osobní dopravy

Normativ délky vlaků osobní dopravy byl posouzen ve vztahu k uvažovanému pokrytí plánované provozní koncepce příslušnými vozidly plnění normativu délky vlaků osobní dopravy pro jednotlivé linky (resp. tratě), tzn. jestli uvažovaná vozidla mohou z hlediska délky souprav bezpečně zastavit u nástupišť na lince (trati), na kterou mají být nasazena. Zásadní konflikty tohoto parametru ve vztahu k provoznímu modelu nebyly shledány nebo byly jeho úpravou eliminovány. Místně může být problematické nasazení posílených souprav, tvořených zdvojenými, či ztrojenými jednotkami. Avšak důležitým faktem je, že i v případě nasazení moderních jednotek, které mají dveře pro cestující umístěny v bočnici zpravidla až za krajními podvozky směrem ke středu vozidla, je sice nutné, aby tato zastavila čelem před návěstidlem s návěstí „Konec nástupiště“ (bílá tabule s černým orámováním), ale na opačném konci nástupiště stačí vyhovět posledními dveřmi jednotky. Ne příliš vhodným, ale přece možným opatřením je v těchto případech umožnění výstupu pouze z těch dveří soupravy, které jsou bezpečně u nástupiště.

Jako vhodnějším řešením se jeví prodloužení délek nástupišť, a to na trati 322 Český Těšín – Frýdek – Místek, kde je normativ délky pouze 70 m, přičemž se uvažuje nasazení zdvojených souprav BEMU 140, které v každém případě tuto délku překračují. Délka standardně nabízených jednotek BEMU 140 se přitom pohybuje v rozmezí pouze 50–55 m.

Nevyhovující nástupiště se nachází v těchto místech:

- Střítež u Českého Těšína z – 92 m,
- Hnojník – 80 m,
- Horní Tošanovice z – 76 m,
- Dobratice pod Prašivou z – 90 m,
- Dobrá u Frýdku-Místku – u koleje č.1 – 94 m.

Doplnění nástupiště v žst. Suchdol nad Odrou

Současné uspořádání kolejiště žst. Suchdol nad Odrou neumožňuje vedení přímých vlaků v relaci Ostrava – Nový Jičín město při umožnění výměny cestujících v této stanici z důvodu umístění stávajícího Jičínského nástupiště při koleji bez přímé vazby do hlavní trati na Ostravu, aniž by byla nutná trojí úvrať (změna směru jízdy vlaku). Z tohoto důvodu byla prověřena rámcovou možností zjednodušení technologie provozu pro uvažované zavedení linky S3 právě ve výše uvedené přímé relaci. Jedná

se zároveň (krom prodloužení některých nástupišť) o jedinou úpravu infrastruktury, kterou je potřebné realizovat pro úplné využití nově navrhovaného dopravního modelu.

Jako nejlépe schůdná varianta řešení se jeví vybudování nového Jičínského nástupiště u staniční koleje č. 7 v sousedství stávajícího výstupu z podchodu k původnímu Jičínskému nástupišti a nového propojení chodníkem od tohoto podchodu. Z rámcového prověření vyplývá, že v uvedeném prostoru je možné zřídit nástupiště o dostačující délce 60 m u koleje, jejíž propojení do navazujících směrů (Ostrava, resp. Nový Jičín město) umožní vedení přímých vlaků pouze s jednou úvratí. Umístění nástupiště si vyžádá odstranění kusé koleje č. 9a včetně výhybky č. 31. Jiné zásahy do stávajícího uspořádání kolejí ani do zabezpečovacího zařízení se nepředpokládají. Doplnění nového jičínského nástupiště je realizovatelné v horizontu začátku předmětného období (rok 2023+).

1.2.4. Neveřejná dopravní infrastruktura

Nadále se jako atraktivní pro obyvatele a návštěvníky MSK jeví možnost provozování příležitostné veřejné drážní osobní dopravy s využitím infrastruktury stávajících vleček, a to zejména vleček provozovaných PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. Jejich současným handicapem je však nízká provozní rychlost daná technickým stavem těchto tratí a scházející úseky vedoucí k obytným, obchodním nebo průmyslovým lokalitám, jakož i chybějící vybavenost této infrastruktury nezbytná pro pravidelnou veřejnou drážní osobní dopravu (zejména absence nástupišť).

V rámci budoucí revitalizace území a urbanizace a zejména v rámci pokračování projektu POHO 2030 je možné oprávněně předpokládat, že některé úseky těchto vleček budou nabývat na významu. MSK je připraven na tuto budoucí výzvu reagovat, a to nejenom podporou dalších turistických atrakcí / linek železniční dopravy, ale např. také objednávkou pravidelné veřejné železniční dopravy (při splnění všech nezbytných legislativních a technických požadavků).

2. Autobusová doprava

Území Moravskoslezského kraje je obsluhováno 39 mezinárodními, 8 dálkovými a 314 příměstskými autobusovými linkami a 203 linkami MHD.

Dopravci zajišťující dopravní obslužnost v závazku Moravskoslezského kraje:

- Z-Group bus a.s. zajišťuje dopravní obslužnost v oblastech Jablunkovsko a Třinecko, Novojičínsko východ, Opavsko a Vítkovsko. Roční rozsah dopravního výkonu je 11 239 196 vozokm,
- Transdev Morava s.r.o. zajišťuje dopravní obslužnost v oblastech Bílovecko, Bruntálsko, Krnovsko, Novojičínsko-západ a Rýmařovsko. Roční rozsah dopravního výkonu je 9 851 177 vozokm,
- ČSAD Havířov a.s. zajišťuje dopravní obslužnost v oblastech Českotěšínsko, Havířovsko I, Havířovsko II, Hlučínsko. Roční rozsah dopravního výkonu je 7 856 347 vozokm,
- ČSAD Karviná a.s. zajišťuje dopravní obslužnost v oblastech Karvinsko a Orlovsko. Roční rozsah dopravního výkonu je 4 111 713 vozokm,
- ČSAD Frýdek-Místek a.s. zajišťuje dopravní obslužnost v oblastech Frýdecko-Místecko a Frýdlantsko. Roční rozsah dopravního výkonu je 2 978 185 vozokm.

Další dopravci, zajišťující dopravní obslužnost přesahem z jiných krajů:

- VOJTILA TRANS s.r.o. (objednatelem je Olomoucký kraj),
- ARRIVA autobusy a.s. (objednatelem je Zlínský kraj a Olomoucký kraj),
- TQM – holding s.r.o. (objednatelem je Zlínský kraj),
- ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. (objednatelem je Zlínský kraj).

Dopravci provozující MHD:

- Dopravní podnik Ostrava a.s. (MHD Ostrava – objednatelem je statutární město Ostrava),
- Městský dopravní podnik Opava, a.s. (MHD Opava – objednatelem je statutární město Opava),
- Transdev Morava s.r.o. (MHD Bruntál, MHD Krnov, MHD Studénka – objednateli jsou města Bruntál, Krnov, Studénka),
- ČSAD Havířov a.s. (MHD Havířov – objednatelem je statutární město Havířov),
- ČSAD Karviná a.s. (MHD Karviná, MHD Orlová – objednateli jsou statutární město Karviná, resp. město Orlová),
- ČSAD Frýdek-Místek a.s. (MHD Frýdek-Místek – objednatelem je statutární město Frýdek-Místek),
- ARRIVA autobusy a.s. (MHD Třinec, MHD Český Těšín, MHD Nový Jičín – objednateli jsou statutární město Třinec, resp. města Český Těšín, Nový Jičín).

Přesahy výkonů v objednávce Moravskoslezského kraje do sousedních krajů (Olomoucký a Zlínský) jsou řešeny smluvně mezikrajskými smlouvami.

Moravskoslezský kraj dělí své území do 17 provozních oblastí. Detailní specifikace provozních oblastí je uvedena níže.

2.1. Oblast Bílovecko

Oblast se nachází v okolí města Bílovec, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Bílovec,žel.st.“. Další významnou zastávkou je „Studénka,žel.st.“. Oblast bezprostředně sousedí

s oblastmi Opavsko, Vítkovsko, Novojičínsko západ a Novojičínsko východ.

2.1.1. Aktuální stav

Od 9. 6. 2019 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **Konsorcium „Transdev – Bílovecko“** dle smlouvy 07928/2018/DSH (Transdev Morava s.r.o., TRANSDEV EUROLINES CZ, a.s., Transdev Rhein-Main GmbH). Autobusové linky v oblasti Bílovecko mají přidělena licenční čísla 884xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **2 471 409 vozokm za rok**. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v červnu 2029.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Bílovecko:

Albrechtíčky, Bartošovice, Bílovec, Bílov, Bítov, Branka u Opavy, Bravantice, Brušperk, Březová, Budišovice, Čavisov, Dolní Lhota, Fulnek, Heřmanice u Oder, Hlubočec, Horní Lhota, Hrabyně, Hradec nad Moravicí, Jistebník, Klimkovice, Krmelín, Kujavy, Kunín, Kyjovice, Libhošť, Mokré Lazce, Nové Sedlice, Nový Jičín, Odry, Olbramice, Opava, Ostrava, Otice, Pustá Polom, Pustějov, Sedlnice, Skřípov, Slatina, Stará Ves nad Ondřejnicí, Studénka, Šenov u Nového Jičína, Těškovice, Tísek, Velká Polom, Velké Albrechtice, Větrkovice, Vítkov, Vratimov, Vražné, Vřesina, Zbyslavice.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Bílovci, Studénce, Jistebníku a Ostravě-Svinově** na železniční dopravu (žst. Bílovec/zastávka Bílovec,žel.st., žst. Studénka/zastávka Studénka,žel.st., žst. Jistebník/zastávka Jistebník,žel.st., žst. Ostrava-Svinov/zastávka Ostrava,Svinov,nádraží). V zastávce Ostrava,Svinov,mosty jsou linky navázány taktéž na linky MHD v Ostravě.

2.1.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do června roku 2029 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **Konsorcium „Transdev – Bílovecko“**. Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2029 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.2. Oblast Bruntálsko

Oblast se nachází v okolí města Bruntál, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Bruntál,žel.st.“ nacházející se vedle železniční stanice Bruntál. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Rýmařovsko, Krnovsko, Opavsko a Vítkovsko, dále sousedí s Olomouckým krajem.

2.2.1. Aktuální stav

Od 9. 12. 2018 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **Konsorcium „Transdev – Bruntálsko“** – dle smlouvy č. 06334/2018/DSH (Transdev Morava s.r.o., TRANSDEV EUROLINES CZ, a.s., Transdev Rhein-Main GmbH). Autobusové linky v oblasti Bruntálsko mají přidělena licenční čísla 853xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **1 813 524 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2028.

Linky **853907** a **853913** přesahují do území Olomouckého kraje a jsou řešeny mezikrajskou smlouvou.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Bruntálsko:

Andělská Hora, Bílčice, Brantice, Brumovice, Bruntál, Býkov, Čaková, Dolany, Dvorce, Heřmanovice, Holasovice, Horní Benešov, Horní Loděnice, Horní Životice, Karlova Studánka, Karlovice, Krasov, Krnov, Leskovec nad Moravicí, Lichnov, Lipina, Ludvíkov, Malá Morávka, Milotice nad Opavou, Moravský Beroun, Neplachovice, Nové Heřminovy, Oborná, Olomouc, Rudná pod Prad., Sosnová, Staré Heřminovy, Staré Město, Světlá Hora, Svobodné Heřmanice, Široká Niva, Šternberk, Úvalno, Vrbno pod Prad., Zátor, Zlaté Hory.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují **v Bruntále, Valšově a ve Vrbně pod Pradědem** na železniční dopravu (žst. Bruntál/zastávka Bruntál,žel.st., žst. Valšov/zastávka Valšov,žel.st., žst. Vrbno pod Pradědem/zastávka Vrbno pod Pradědem,žel.st.).

Na území města Bruntál jsou dále provozovány linky MHD Bruntál a v oblasti linky veřejné linkové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

2.2.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. S ohledem na mezikrajský charakter vybraných linek bude na základě vyhodnocování poptávky po dopravě v mezikrajských relacích postupováno v kooperaci se sousedním krajem. Na základě společných příprav opatření může dojít ke změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do prosince roku 2028 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **Konsorcium „Transdev – Bruntálsko“**. Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2028 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.3. Oblast Českotěšínsko

Oblast se nachází v okolí města Český Těšín, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Český Těšín,aut.st.“ nacházející se vedle železniční stanice Český Těšín. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Karvinsko, Třinecko, Frýdecko-Místecko a Havířovsko, dále sousedí s Polskou republikou.

2.3.1. Aktuální stav

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Českého Těšína, popř. do Třince. Od 11. 12. 2016 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **ČSAD Havířov a.s.** dle smlouvy č. 00865/2016/DSH. Autobusové linky v oblasti Českotěšínsko mají přidělena licenční čísla 871xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **2 542 095 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2026.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Českotěšínsko:

Albrechtice, Bystřice, Český Těšín, Dobrá, Dolní Tošanovice, Frýdek-Místek, Havířov, Hnojník, Horní Tošanovice, Hrádek, Chotěbuz, Jablunkov, Karviná, Komorní Lhotka, Návsí, Nošovice, Ostrava, Ropice, Řeka, Smilovice, Stonava, Střítež, Těrlicko, Třanovice, Třinec, Vendryně, Vělopolí, Vojkovice.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Českém Těšíně** na železniční dopravu (žst. Český Těšín/zastávka Český Těšín,aut.st.).

Na území města Český Těšín jsou dále provozovány linky MHD Český Těšín a linky veřejné linkové

dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

2.3.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny po dobu platnosti stávající smlouvy. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy tak, aby mohla být včas vypsána veřejná zakázka na zajištění dopravní obslužnosti od prosince 2026.

Dlouhodobý výhled – oblast bude od prosince roku 2026 provozována na základě nové Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje.

2.4. Oblast Frýdecko-Místecko

Oblast se nachází v okolí města Frýdek-Místek, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Frýdek-Místek,Frýdek,aut.nádr.“ nacházející se vedle železniční stanice Frýdek-Místek. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Českotěšínsko, Frýdlantsko, Novojičínsko východ, Havířovsko. Do oblasti Frýdecko-Místecka jsou zařazeny autobusové linky či jejich části zabezpečující zejména přepravní relaci z Ostravy do Frýdku-Místku a dále ve směru do obcí ležících v Podbeskydích, zejména pak tah ve směru do Frenštátu pod Radhoštěm a dále do Zlínského kraje.

2.4.1. Aktuální stav

Od 9. 6. 2019 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **ČSAD Frýdek-Místek a.s.** dle smlouvy č. 07172/2018/DSH. Autobusové linky v oblasti Frýdecko-Místecko mají přidělena licenční čísla 863xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **2 178 366 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v červnu 2029.

Linky **863980** a **863985** přesahují do území Zlínského kraje a jsou řešeny mezikrajskou smlouvou.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Frýdecko-Místecko:

Bruzovice, Dobratice, Dobrá, Frenštát pod Radhoštěm, Frýdek-Místek, Havířov, Horní Bludovice, Kaňovice, Kozlovice, Lhotka, Lučina, Metylovice, Morávka, Nižní Lhoty, Nošovice, Ostrava, Palkovice, Paskov, Pazderna, Pražmo, Raškovice, Rožnov pod Radhoštěm, Řepiště, Sedliště, Sviadnov, Šenov, Tichá, Trojanovice, Václavovice, Vojkovice, Vratimov, Vyšní Lhoty, Žabeň, Žermanice.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují ve **Frýdku-Místku** na železniční dopravu (žst. Frýdek-Místek/zastávka Frýdek-Místek,Frýdek,aut.nádr.).

Na území města Frýdek-Místek a v jeho širším okolí jsou dále provozovány linky MHD Frýdek-Místek a linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

2.4.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. S ohledem na mezikrajský charakter vybraných linek bude na základě vyhodnocování poptávky po dopravě v mezikrajských relacích postupováno v kooperaci se sousedním krajem. Na základě společných příprav opatření může dojít ke změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do června roku 2029 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **ČSAD Frýdek-Místek a.s.** Současně budou

analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2029 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.5. Oblast Frýdlantsko

Oblast se nachází v okolí města Frýdlant nad Ostravicí, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště, a to „Frýdlant n.Ost.,žel.st.“ nacházející se vedle železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Novojičínsko východ a Frýdecko-Místecko, dále sousedí se Slovenskou republikou.

2.5.1. Aktuální stav

Od 9. 12. 2018 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **ČSAD Frýdek-Místek a.s.** dle smlouvy č. 06336/2018/DSH. Autobusové linky v oblasti Frýdlantsko mají přidělena licenční čísla 864xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **799 820 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2028.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Frýdlantsko:

Baška, Bílá, Čeladná, Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Janovice, Kozlovice, Krásná, Kunčice pod Ondřejníkem, Lhotka, Malenovice, Metylovice, Nižní Lhoty, Nošovice, Ostrava, Ostravice, Palkovice, Pržno, Pstruží, Raškovice, Řepiště, Staré Hamry, Staré Město, Sviadnov, Vratimov, Vyšní Lhoty.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují ve **Frýdlantě nad Ostravicí, Ostravici, Čeladné a Przně** na železniční dopravu (žst. Frýdlant nad Ostravicí/zastávka Frýdlant n.Ost.,žel.st., žst. Ostravice/zastávka Ostravice,žel.st., žst. Čeladná/zastávka Čeladná,žel.st., žst. Pržno/zastávka Pržno,žel.st.).

Do uvedené oblasti okrajově zajíždí také linky MHD Frýdek-Místek.

2.5.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do prosince roku 2028 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **ČSAD Frýdek-Místek a.s.** Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2028 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.6. Oblast Havířovsko I

Oblast se nachází v okolí města Havířov, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Havířov,Podlesí,aut.nádr.“. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Českotěšínsko, Orlovsko, Karvinsko a Frýdecko-Místecko.

2.6.1. Aktuální stav

Od 1. 1. 2021 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **ČSAD Havířov a.s.** dle smlouvy č. 01347/2020/DSH. Autobusové linky v oblasti Havířovsko I mají přidělena licenční čísla 912xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **2 354 566 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2030 s tím, že část linek (linky 533 a 583) končí k fixnímu datu 16. 6. 2028, a to z důvodu následného připojení této části linek k oblasti Karvinsko.

Linka 912**990** přesahuje do území Zlínského kraje a je plně v objednávce Moravskoslezského kraje.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Havířovsko I:

Bílá, Bruzovice, Dobrá, Dolní Bečva, Dolní Domaslavice, Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Havířov, Horní Bečva, Horní Bludovice, Horní Domaslavice, Horní Suchá, Kaňovice, Karviná, Krásná, Lučina, Morávka, Nošovice, Orlová, Ostrava, Ostravice, Pazderna, Prostřední Bečva, Raškovice, Rožnov pod Radhoštěm, Sedliště, Soběšovice, Staré Hamry, Stonava, Šenov, Těrlicko, Třanovice, Václavovice, Vojkovice, Vratimov, Vyšní Lhoty, Žermanice.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Havířově** na železniční dopravu (žst. Havířov/zastávka Havířov, Město, žel.st.).

Na území města Havířova jsou dále provozovány linky MHD Havířov a linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

2.6.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. Koncepte linek mezi Karvinou a Havířovem (linky 533 a 583) bude analyzována v takovém časovém horizontu, aby mohla být včas vypsána veřejná zakázka na zajištění dopravní obslužnosti oblasti Karvinsko od června 2028, kam bude nově toto spojení zahrnuto. S ohledem na mezikrajský charakter vybraných linek bude na základě vyhodnocování poptávky po dopravě v mezikrajských relacích postupováno v kooperaci se sousedním krajem. Na základě společných příprav opatření může dojít ke změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do prosince roku 2030 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **ČSAD Havířov a.s.** Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2028 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.7. Oblast Havířovsko II

Oblast se nachází v okolí města Havířov, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Havířov, Podlesí, aut.nádr.“. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Českotěšínsko, Orlovsko, Karvinsko.

2.7.1. Aktuální stav

Od 1. 1. 2021 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **ČSAD Havířov a.s.** dle smlouvy č. 01350/2020/DSH. Autobusové linky v oblasti Havířovsko II mají přidělena licenční čísla 913xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **776 497 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2022 a byla uplatněna možnost prodloužení o dva další

dopravní roky.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Havířovsko II:

Havířov, Horní Suchá, Karviná, Ostrava, Stonava, Šenov, Vratimov.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Havířově** na železniční dopravu (žst. Havířov/zastávka Havířov, Město, žel.st.).

Na území města Havířova jsou dále provozovány linky MHD Havířov a linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

2.7.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Současně je oblast připravena pro vyhlášení nové veřejné zakázky na zajištění dopravní obslužnosti vozidly poháněných vodíkem od prosince 2024, označené jako Havířovsko III.

Dlouhodobý výhled – oblast bude od prosince roku 2024 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem (oblast Havířovsko III). Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2032 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.8. Oblast Hlučínsko

Oblast se nachází v okolí města Hlučín, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Hlučín, aut.nádr.“. Oblast bezprostředně sousedí s oblastí Opavsko, dále sousedí s Polskou republikou. Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svaz do Hlučína, popř. dále do Ostravy.

2.8.1. Aktuální stav

Od 14. 6. 2020 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **ČSAD Havířov a.s.** dle smlouvy č. 06227/2019/DSH. Autobusové linky v oblasti Hlučínsko mají přidělena licenční čísla 904xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **2 183 190 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v červnu 2030.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Hlučínsko:

Bělá, Bohumín, Bohuslavice, Bolatice, Darkovice, Děhylov, Dobroslavice, Dolní Benešov, Hať, Háj ve Slezsku, Hlučín, Chuchelná, Kobeřice, Kozmice, Kravaře, Ludgeřovice, Markvartovice, Ostrava, Píšť, Rohov, Strahovice, Sudice, Šilheřovice, Štěpánkovice, Třebom, Vřesina, Závada.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Dolním Benešově** na železniční dopravu (žst. Dolní Benešov/zastávka Dolní Benešov, žel.st.), případně v **Hlučíně** (žst. Hlučín/Hlučín, žel.st.).

Na území města Hlučína jsou dále provozovány linky MHD Ostrava.

2.8.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do června roku 2030 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní

obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **ČSAD Havířov a.s.** Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2030 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.9. Oblast Jablunkovsko a Třinecko

Oblast se nachází v okolí měst Třinec a Jablunkov, kde jsou umístěna klíčová oblastní autobusová stanoviště Třinec,aut.st." a „Jablunkov,aut.st.“, další významnou zastávkou je „Návší,žel.st.“. Oblast bezprostředně sousedí s oblastí Českotěšínsko, dále je obklopena hranicemi s Polskou republikou, Slovenskou republikou a horským masívem Moravskoslezských Beskyd. Mimo autobusovou a železniční dopravu v rámci ODIS v oblasti existuje dálková železniční doprava (žst. Třinec, Třinec-centrum, Návší).

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Jablunkova a Třince. Provoz autobusových linek je přizpůsoben souběžně provozované železniční dopravě v úseku Jablunkov (Návší) – Třinec. V době mimo špičku v pracovních dnech a mimo obsluhu směnných provozů v Třineckých železárnách je v souběžném úseku provoz autobusové dopravy výrazně redukován. Do oblasti dále zasahují linky příměstské autobusové dopravy, zasahující zde z oblasti Českotěšínsko.

2.9.1. Aktuální stav

Od 13. 12. 2015 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **Z-Group bus a.s.** dle smlouvy č. 02071/2015/DSH. Autobusové linky v oblasti Jablunkovsko a Třinecko mají přidělena licenční čísla 862xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **1 685 812 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2025.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Jablunkovsko a Třinecko:

Bocanovice, Bukovec, Bystřice, Dolní Lomná, Dolní Tošanovice, Hnojník, Horní Lomná, Horní Tošanovice, Hrádek, Hřčava, Jablunkov, Košařiska, Milíkov, Mosty u Jablunkova, Návší, Nošovice, Nýdek, Písečná, Písek u Jablunkova, Ropice, Střítež, Třanovice, Třinec, Vendryně, Vojkovice.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Třinci** na železniční dopravu (žst. Třinec-centrum/zastávka Třinec,Lyžbice,nám.T.G.masaryka) a v **Návší** na železniční dopravu (žst. Návší/zastávka Návší,žel.st.).

Na území města Třince jsou dále provozovány linky MHD Třinec.

2.9.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny po dobu platnosti stávající smlouvy. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy tak, aby mohla být včas vypsána veřejná zakázka na zajištění dopravní obslužnosti od prosince 2025.

Dlouhodobý výhled – oblast bude od prosince roku 2025 provozována na základě nové Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje.

2.10. Oblast Karvinsko

Oblast se nachází v okolí města Karviná, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště

„Karviná,Fryštát,aut.nádr.“ nacházející se v blízkosti železniční stanice Karviná hl.n. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Českotěšínsko, Havířovsko, Orlovsko a s Polskou republikou.

2.10.1. Aktuální stav

Od 10. 6. 2018 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **ČSAD Karviná a.s.** dle smlouvy č. 03415/2017/DSH. Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Karviné, respektive Orlové a Ostravy. Autobusové linky v oblasti Karvinsko mají přidělena licenční čísla 873xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **1 922 211 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v červnu 2028.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Karvinsko:

Albrechtice, Dětmárovice, Dolní Lutyně, Doubrava, Horní Suchá, Karviná, Orlová, Ostrava, Petrovice u Karviné, Petřvald, Stonava.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Karviné** na železniční dopravu (žst. Karviná hl.n./zastávka Karviná,Fryštát,aut.nádr.), případně v **Albrechticích** u železniční stanice (žst. Albrechtice u Českého Těšína/zastávka Albrechtice,žel.st.).

Na území města Karviné jsou dále provozovány linky MHD Karviná a linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

2.10.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny po dobu platnosti stávající smlouvy. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy tak, aby mohla být včas vypsána veřejná zakázka na zajištění dopravní obslužnosti od června 2028.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do června roku 2028 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **ČSAD Karviná a.s.** Po provedení nového výběrového řízení na dopravce bude oblast od června roku 2028 provozována na základě nové Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem.

2.11. Oblast Krnovsko

Oblast se nachází v okolí města Krnov, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Krnov,aut.st“, další významnou zastávkou je zastávka „Krnov,žel.st.“ nacházející se vedle železniční stanice Krnov. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Bruntálsko a Opavsko, dále sousedí s Olomouckým krajem. Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Krnova.

2.11.1. Aktuální stav

Od 9. 12. 2018 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **Konsorcium „Transdev – Krnovsko“** dle smlouvy 06626/2018/DSH (Transdev Morava s.r.o., TRANSDEV EUROLINES CZ, a.s., Transdev Rhein-Main GmbH). Autobusové linky v oblasti Krnovsko mají přidělena licenční čísla 852xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **1 033 735 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2028.

Linky **852901** a **852902** přesahují do území Olomouckého kraje a jsou řešeny mezikrajskou smlouvou.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Krnovsko:

Bohušov, Dívčí Hrad, Heřmanovice, Hlinka, Holčovice, Janov, Jindřichov, Krnov, Liptaň, Město Albrechtice, Osoblaha, Petrovice, Rusín, Slezské Pavlovice, Slezské Rudoltice, Třemešná, Vysoká, Zlaté Hory.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Krnově, Jindřichově a Skrochovicích** na železniční dopravu (žst. Krnov/zastávka Krnov,žel.st., žst. Jindřicov ve Slezsku/zastávka Jindřichov,žel.st., žst. Skrochovice/zastávka Brumovice,Skrochovice,žel.st).

Na území města Krnov jsou dále provozovány linky MHD Krnov a linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

2.11.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. S ohledem na mezikrajský charakter vybraných linek bude na základě vyhodnocování poptávky po dopravě v mezikrajských relacích postupováno v kooperaci se sousedním krajem. Na základě společných příprav opatření může dojít ke změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do prosince roku 2028 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **Konsorcium „Transdev – Krnovsko“**. Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2028 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.12. Oblast Novojičínsko východ

Oblast se nachází v okolí měst Brušperk, Příbor, Kopřivnice a Frenštát pod Radhoštěm, kde jsou umístěna klíčová oblastní autobusová stanoviště. V Brušperku se jedná o zastávku „Brušperk, střed“. V Příboře jde o uzel tří zastávek s názvy „Příbor, u škol“, „Příbor, u pošty“ a „Příbor, u kostela“. Ve Frenštátě pod Radhoštěm jsou to „Frenštát pod Radhoštěm, u škol“ a „Frenštát pod Radhoštěm, žel.st.“ nacházející se vedle železniční stanice Frenštát pod Radhoštěm. V Kopřivnici je klíčovou zastávkou oblastní autobusové stanoviště „Kopřivnice, aut.nádr.“ nacházející se vedle železniční stanice Kopřivnice zastávka. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Novojičínsko západ, Frýdecko-Místecko, Frýdlantsko, Bílovecko a se Zlínským krajem.

2.12.1. Aktuální stav

Od 9. 12. 2018 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **Z-Group bus a.s.** dle smlouvy č. 06337/2018/DSH. Autobusové linky v oblasti Novojičínsko východ mají přidělena licenční čísla 883xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **4 114 237 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2028.

Linky **883621** a **883927** přesahují do území Olomouckého kraje a jsou plně v objednávce MSK.

Linky **883980** a **883985** přesahují do území Zlínského kraje a jsou řešeny mezikrajskou smlouvou.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Novojičínsko východ:

Albrechticky, Bartošovice, Běloutín, Bílovec, Bordovice, Brušperk, Čeladná, Frenštát pod Radhoštěm, Fryčovice, Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Hranice, Hukvaldy, Kateřinice, Kopřivnice, Kozlovice, Krmelín, Kunčice pod Ondřejníkem, Lhotka, Libhošť, Lichnov, Metylovice, Mořkov, Mošnov, Nový Jičín,

Ostrava, Palkovice, Paskov, Petřvald, Polom, Příbor, Pstruží, Rožnov pod Radhoštěm, Rybí, Řepiště, Sedlnice, Skotnice, Stará Ves nad Ondřejnicí, Starý Jičín, Studénka, Štramberk, Tichá, Trnávka, Trojanovice, Veřovice, Závašice, Ženkla, Životice u N. Jičína.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Mošnově** na železniční dopravu (žst. Mošnov Ostrava Airport/zastávka Mošnov, Airport nádraží), v **Řepišti** (žst. Paskov/zastávka Řepiště, žst. Paskov), v Příboře (žst. Příbor/zastávka Příbor, žel.st.), ve **Frenštátě pod Radhoštěm** na železniční dopravu (žst. Frenštát pod Radhoštěm/zastávka Frenštát pod Radhoštěm, žel.st.) a v **Kopřivnici** na železniční dopravu (žst. Kopřivnice zastávka/zastávka Kopřivnice, aut.nádr., žst. Kopřivnice/zastávka Kopřivnice, žel.st.). V zastávce Ostrava, Dubina jsou linky navázány taktéž na linky MHD v Ostravě. Mimo autobusovou a železniční dopravu v rámci ODIS v oblasti existuje taktéž lanová dráha Trojanovice, Ráztoka – Pustevny.

2.12.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. S ohledem na mezikrajský charakter vybraných linek bude na základě vyhodnocování poptávky po dopravě v mezikrajských relacích postupováno v kooperaci se sousedním krajem. Na základě společných příprav opatření může dojít ke změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do prosince roku 2028 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **Z-Group bus a.s.** Současně budou analyzovány změny v přepravních prouděch v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2028 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.13. Oblast Novojičínsko západ

Oblast se nachází v okolí města Nový Jičín, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Nový Jičín, aut.nádr.“ nacházející se vedle železniční stanice Nový Jičín město. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Bílovecko, Novojičínsko východ, Vítkovsko. Dále sousedí s Olomouckým a Zlínským krajem.

2.13.1. Aktuální stav

Od 9. 12. 2018 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **Konsorcium „Transdev – Novojičínsko západ“** dle smlouvy 06335/2018/DSH (Transdev Morava s.r.o., TRANSDEV EUROLINES CZ, a.s., Transdev Rhein-Main GmbH). Autobusové linky v oblasti Novojičínsko západ mají přidělena licenční čísla 882xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **3 098 420 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2028.

Linky **882616** a **882619** přesahují do území Olomouckého kraje jsou plně v objednávce Moravskoslezského kraje. Linky **882908** a **882929** přesahují do území Olomouckého kraje a jsou řešeny mezikrajskou smlouvou. Linky **882987** a **882988** přesahuje do území Zlínského kraje a jsou řešeny mezikrajskou smlouvou.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Novojičínsko západ:

Albrechticky, Bartošovice, Bernartice nad Odrou, Běloutín, Bílov, Bílovec, Bordovice, Branka u Opavy, Bravantice, Březová, Budišov nad Budišovkou, Čavisov, Čermná ve Slezsku, Dolní Lhota, Frenštát pod Radhoštěm, Frýdek-Místek, Fulnek, Hladké Životice, Hodslavice, Hostašovice, Hradec nad Moravicí, Hranice, Hukvaldy, Hustopeče nad Bečvou, Jakubčovice nad Odrou, Jeseník nad Odrou, Klimkovice, Kopřivnice, Krhová, Kujavy, Kunín, Lešná, Libhošť, Lichnov, Luboměř, Mankovice, Mořkov, Nošovice,

Nový Jičín, Odry, Olbramice, Opava, Ostrava, Otice, Polom, Příbor, Pustějov, Sedlnice, Slatina, Spálov, Starý Jičín, Studénka, Suchdol nad Odrou, Svatoňovice, Šenov u N. Jičína, Štramberk, Tichá, Tísek, Trojanovice, Valašské Meziříčí, Velká Polom, Velké Albrechtice, Veřovice, Vítkov, Vražné, Vrchy, Vřesina, Zbyslavice, Ženkla, Životice u N. Jičína.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Suchdole nad Odrou** na regionální i dálkovou železniční dopravu, a dále v **Novém Jičíně, Mořkově, Vítkově a Fulneku** na regionální železniční dopravu (žst. Suchdol nad Odrou/zastávka Suchdol nad Odrou,žel.st., žst. Nový Jičín město/zastávka Nový Jičín,aut.st., žst. Mořkov hlavní trať/zastávka Mořkov,žel.st., žst. Vítkov/zastávka Vítkov,žel.st., žst. Fulnek/zastávka Fulnek,žel.st.).

2.13.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. S ohledem na mezikrajský charakter vybraných linek bude na základě vyhodnocování poptávky po dopravě v mezikrajských relacích postupováno v kooperaci se sousedním krajem. Na základě společných příprav opatření může dojít ke změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do prosince roku 2028 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **Konsorcium „Transdev – Novojičínsko západ“**. Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2028 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.14. Oblast Opavsko

Oblast se nachází v okolí města Opava, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Opava,Východní nádraží“ nacházející se vedle železniční stanice Opava východ. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Hlučínsko, Bílovecko, Vítkovsko, Bruntálsko, Krnovsko, dále sousedí s Polskou republikou.

2.14.1. Aktuální stav

Od 9. 6. 2019 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **Z-Group bus a.s.** dle smlouvy 07174/2018/DSH. Autobusové linky v oblasti Opavsko mají přidělena licenční čísla 902xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **4 011 133 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v červnu 2029.

Linky **902920** a **902923** přesahují do území Olomouckého kraje a jsou řešeny mezikrajskou smlouvou.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Opavsko:

Bělá, Bělkovice-Lašťany, Bílčice, Bílovec, Bítov, Bohuslavice, Bolatice, Branka u Opavy, Bratřikovice, Brumovice, Bruntál, Březová, Budišovice, Budišov nad Bud., Dolany, Dolní Benešov, Dolní Životice, Dvorce, Fulnek, Háj ve Slezsku, Hladké Životice, Hlavnice, Hlubočec, Hlučín, Hněvošice, Holasovice, Horní Benešov, Horní Loděnice, Horní Životice, Hrabyně, Hradec nad Moravicí, Chlebičov, Chuchelná, Chvalíkovice, Jakartovice, Jezdkovice, Kobeřice, Kozmice, Kravaře, Krnov, Kružberk, Kunín, Kyjovice, Leskovec nad Moravicí, Lhotka u Litultovic, Lipina, Litultovice, Malá Štáhle, Melč, Mikolajice, Milotice nad Opavou, Mladecko, Mokré Lazce, Moravice, Moravský Beroun, Neplachovice, Nové Lublice, Nové Sedlice, Nový Jičín, Oldřišov, Olomouc, Opava, Ostrava, Otice, Petrov nad Des., Píšť, Pustá Polom, Radkov, Raduň, Rapotín, Rohov, Rýmařov, Skřipov, Slatina, Slavkov, Služovice, Sobotín, Sosnová, Stará Ves, Staré Heřminovy, Staré Těchanovice, Stěbořice, Strahovice, Sudice, Svatoňovice, Svobodné Heřmanice,

Šenov u N. Jičína, Štáblovice, Šternberk, Štěpánkovice, Štítina, Šumperk, Těškovice, Tísek, Třebom, Uhlířov, Úvalno, Uhlířov, Václavov, Velká Polom, Velké Heraldice, Velké Hoštice, Větrkovice, Vítkov, Vrchy, Vršovice, Závada.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Opavě** na regionální i dálkovou železniční dopravu (žst. Opava východ/zastávka Opava,Východní nádraží), ve **Štítině a Děhylově** na regionální železniční dopravu (žst. Štítina/zastávka Štítina,žel.st., žst. Děhylov/zastávka Děhylov,žel.st.). Další vazby jsou mezi linkami ze sousedních oblastí, zejména pak v Kobeřicích, Hlučíně, Horním Benešově, Bruntále, Bílovci a Ostravě.

Na území města Opavy jsou dále provozovány linky v rámci MHD Opava Městským dopravním podnikem Opava a.s.

2.14.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. S ohledem na mezikrajský charakter vybraných linek bude na základě vyhodnocování poptávky po dopravě v mezikrajských relacích postupováno v kooperaci se sousedním krajem. Na základě společných příprav opatření může dojít ke změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do června roku 2029 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem Z-Group bus a.s. Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2029 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.15. Oblast Orlovsko

Oblast se nachází v okolí města Orlová, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Orlová,Lutyně,aut.nádr.“. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Karvinsko, Ostravsko a Hlučínsko.

2.15.1. Aktuální stav

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Orlové, Ostravy, Bohumína a Karviné. Od 10. 6. 2018 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **ČSAD Karviná a.s.** dle smlouvy 03411/2017/DSH. Autobusové linky v oblasti Orlovsko mají přidělena licenční čísla 874xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy je cca **2 189 502 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v červnu 2028.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Orlovsko:

Bohumín, Dětmarovice, Dolní Lutyně, Doubrava, Frýdek-Místek, Havířov, Horní Suchá, Kaňovice, Karviná, Nošovice, Orlová, Ostrava, Petřvald, Rychvald, Sedliště, Stonava, Šenov, Václavovice, Vratimov.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Bohumíně** na regionální i dálkovou železniční dopravu (žst. Bohumín/zastávka Bohumín,Nový Bohumín,žel.st.), v **Ostravě** na regionální i dálkovou železniční dopravu a linky MHD Ostrava (žst. Ostrava hl.n./zastávka Ostrava hlavní nádraží), v **Karviné** na regionální i dálkovou železniční dopravu a linky MHD Karviná (žst. Karviná hl.n./zastávka Karviná,Fryštát,žel.st.) a v **Dětmarovicích** na železniční dopravu (žst. Dětmarovice/zastávka Dětmarovice,žel.st.), avšak pouze linkou MHD Orlová.

Na území města Orlové jsou dále provozovány linky MHD Orlová a linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

2.15.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny po dobu platnosti stávající smlouvy. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy tak, aby mohla být včas vypsána veřejná zakázka na zajištění dopravní obslužnosti od června 2028.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do června roku 2028 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **ČSAD Karviná a.s.** Po provedení nového výběrového řízení na dopravce bude oblast od června roku 2028 provozována na základě nové Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem.

2.16. Oblast Rýmařovsko

Oblast se nachází v okolí města Rýmařov, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Rýmařov,žel.st.“ nacházející se poblíž centra města. Oblast bezprostředně sousedí s oblastí Bruntálsko a dále sousedí s Olomouckým krajem.

2.16.1. Aktuální stav

Od 9. 12. 2018 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **Konsorcium „Transdev – Rýmařovsko“** dle smlouvy č. 06279/2018/DSH. Autobusové linky v oblasti Rýmařovsko mají přidělena licenční čísla 854xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy bude cca **1 434 089 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2028.

Linky **854909**, **854910**, **854911**, **854912**, **854914**, **854921** a **854922** přesahují do území Olomouckého kraje a jsou řešeny mezikrajskou smlouvou.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Rýmařovsko:

Babice, Bělkovice-Lašťany, Bílčice, Bruntál, Břidličná, Dětrichov nad Bystřicí, Dlouhá Loučka, Dlouhá Stráň, Dolany, Dolní Moravice, Dvorce, Hlásnice, Holasovice, Horní Benešov, Horní Loděnice, Horní Město, Horní Životice, Huzová, Jiříkov, Komárov, Křišťanovice, Leskovec nad Moravicí, Lipina, Lomnice, - Malá Morávka, Malá Štáhle, Mezina, Milotice nad Opavou, Moravskoslezský Kočov, Moravský Beroun, Mutkov, Neplachovice, Nová Pláň, Olomouc, Opava, Paseka, Razová, Roudno, Ryžoviště, Rýmařov, Stará Ves, Šternberk, Tověř, Tvrdkov, Uničov, Valšov, Václavov, Velká Štáhle, Velké Heraldice.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v **Rýmařově** na železniční dopravu (žst. Rýmařov/zastávka Rýmařov,žel.st.).

2.16.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek. S ohledem na mezikrajský charakter vybraných linek bude na základě vyhodnocování poptávky po dopravě v mezikrajských relacích postupováno v kooperaci se sousedním krajem. Na základě společných příprav opatření může dojít ke změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do prosince roku 2028 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem **Konsorcium „Transdev – Rýmařovsko“**. Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných

alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnut o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2028 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.17. Oblast Vítkovsko

Oblast se nachází v okolí města Vítkov, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Vítkov,aut.st.“ nacházející se poblíž centra města. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Bílovecko, Bruntálsko, Opavsko a Novojičínsko.

2.17.1. Aktuální stav

Od 9. 6. 2019 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže – **Z-Group bus a.s.** dle smlouvy č. 07173/2018/DSH. Autobusové linky v oblasti Vítkovsko mají přidělena licenční čísla 903xxx a jsou všechny plně zařazeny do ODIS.

Celkový rozsah dopravy bude cca **1 428 014 vozokm** za rok. Smlouva je uzavřena do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v červnu 2029.

Seznam obcí převážně obsluhovaných v rámci provozní oblasti Vítkovsko:

Bartošovice, Bernartice nad Odrou, Bílovec, Bílov, Branka u Opavy, Bravantice, Březová, Budišov nad Budišovkou, Čermná ve Slezsku, Dvorce, Fulnek, Heřmanice u Oder, Heřmánky, Hradec nad Moravicí, Jakubčovice nad Odrou, Jeseník nad Odrou, Klimkovice, Kružberk, Kujavy, Kunín, Mankovice, Melč, Mikolajice, Moravice, Nové Lublice, Nový Jičín, Odry, Olbramice, Opava, Ostrava, Otice, Radkov, Staré Těchanovice, Studénka, Suchdol nad Odrou, Svatoňovice, Šenov u N. Jičína, Štáblovice, Uhlířov, Velké Albrechtice, Větrkovice, Vítkov, Vražné, Vrchy.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují ve **Vítkově a ve Fulneku** na železniční dopravu (žst. Vítkov/zastávka Vítkov,žel.st., žst. Fulnek/zastávka Fulnek,žel.st.).

2.17.2. Navrhovaný stav

Střednědobý výhled – vzhledem k uskutečněné veřejné soutěži nejsou v oblasti plánovány žádné zásadní změny ve střednědobém výhledu. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může docházet k dílčím změnám v jízdních řádech, trasách i počtu linek.

Dlouhodobý výhled – oblast bude do června roku 2029 provozována na základě Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje dopravcem Z-Group bus a.s. Současně budou analyzovány změny v přepravních proudech v oblasti a prověřovány možnosti zavedení vhodných alternativních způsobů zajištění veřejné dopravy. S ohledem na výhledový charakter bude rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2029 ponecháno budoucím reprezentacím kraje podle soudobých potřeb kraje, měst a obcí.

2.18. Turistické linky

Obyvatelé v Moravskoslezském kraji poptávají turistickou dopravu především ve dnech pracovního klidu, a to jak vnitrokrajskou, tak v některých relacích i mezikrajskou. Cestují především do horských oblastí Beskyd a Jeseníků (v letním i zimním období) a do cílů s možností koupání (v letním období).

2.18.1. Aktuální stav

Turistická doprava je zajišťována:

Běžnými linkami objednávanými Moravskoslezským krajem (se spolufinancováním vybranými obcemi) plně integrovanými do ODIS, přičemž jízdní řády některých linek reflektují zvýšenou poptávku v turisticky atraktivních obdobích, tj. např. linkami

904075 Hlučín-Děhylov-Ostrava, Poruba

863351 Ostrava-Paskov-Frýdek-Místek-Dobrá-Raškovice-Morávka

863980 Ostrava-Paskov-Frýdek-Místek-Frenštát pod Radhoštěm-Rožnov pod Radhoštěm

883980 Ostrava-Paskov-Frýdek-Místek-Frenštát pod Radhoštěm-Rožnov pod Radhoštěm

863985 Ostrava-Paskov-Frýdek-Místek-Metylovice-Frenštát pod Radhoštěm-Rožnov pod Radhoštěm

883985 Ostrava-Paskov-Frýdek-Místek-Metylovice-Frenštát pod Radhoštěm-Rožnov pod Radhoštěm

Výhradně turistickými linkami objednávanými Moravskoslezským krajem (se spolufinancováním vybranými obcemi) plně integrovanými do ODIS, tj. linkami

912391 Karviná-Haviřov-Lučina-Raškovice-Morávka

912392 Orlová-Haviřov-Soběšovice-Vojkovice-Raškovice-Krásná

853885 Karlova Studánka-Malá Morávka,Ovčárna

912990 Haviřov-Frýdek-Místek-Ostravice-Bílá-Rožnov pod Radhoštěm

Výhradně turistickými linkami provozovanými v rámci komerčních aktivit dopravců, a to především dopravcem Z-Group bus a.s., dále také ČSAD Haviřov a.s. a ČSAD Karviná a.s.

V Moravskoslezském kraji převažuje poslední skupina turistických linek, tedy komerčních. Na těchto linkách dopravci neuznávají ani částečně tarif ODIS, je však možné hradit jízdné v tarifu dopravce z elektronické peněženky ODISky.

2.18.2. Navrhovaný stav

Krátkodobý výhled – zajistit jednotné ucelené informace pro cestující o turistické dopravě v Moravskoslezském kraji a blízkém okolí.

Střednědobý výhled – možnost částečného či úplného uznávání tarifu ODIS na komerčních turistických linkách. Na základě vyhodnocování poptávky po dopravě může dojít k přesunu komerčních turistických linek do závazkové dopravy.

2.19. Mezinárodní linky

2.19.1. Aktuální stav

Přímá mezinárodní doprava není zajišťována Moravskoslezským krajem. Ve velmi omezeném rozsahu jsou zajišťovány návaznosti linky 864349 (Bílá,zámeček-Bílá,Konečná státní hranice) na autobusovou dopravu ze strany Slovenské republiky na zastávce Bílá, Konečná st. hr. Mimo systém ODIS jsou na území Moravskoslezského kraje vedeny také komerční dálkové mezinárodní linky.

Pro pravidelnou dopravní obslužnost území je vedena dopravcem SAD Žilina a.s. mezinárodní autobusová linka 000110 (slovenské číslo 502716) pro cestující označená číslem 982 sloužící pro spojení Čadce a Svrčinovce s Jablunkovem a Návším s další návazností na železniční a autobusovou dopravu.

2.19.2. Navrhovaný stav

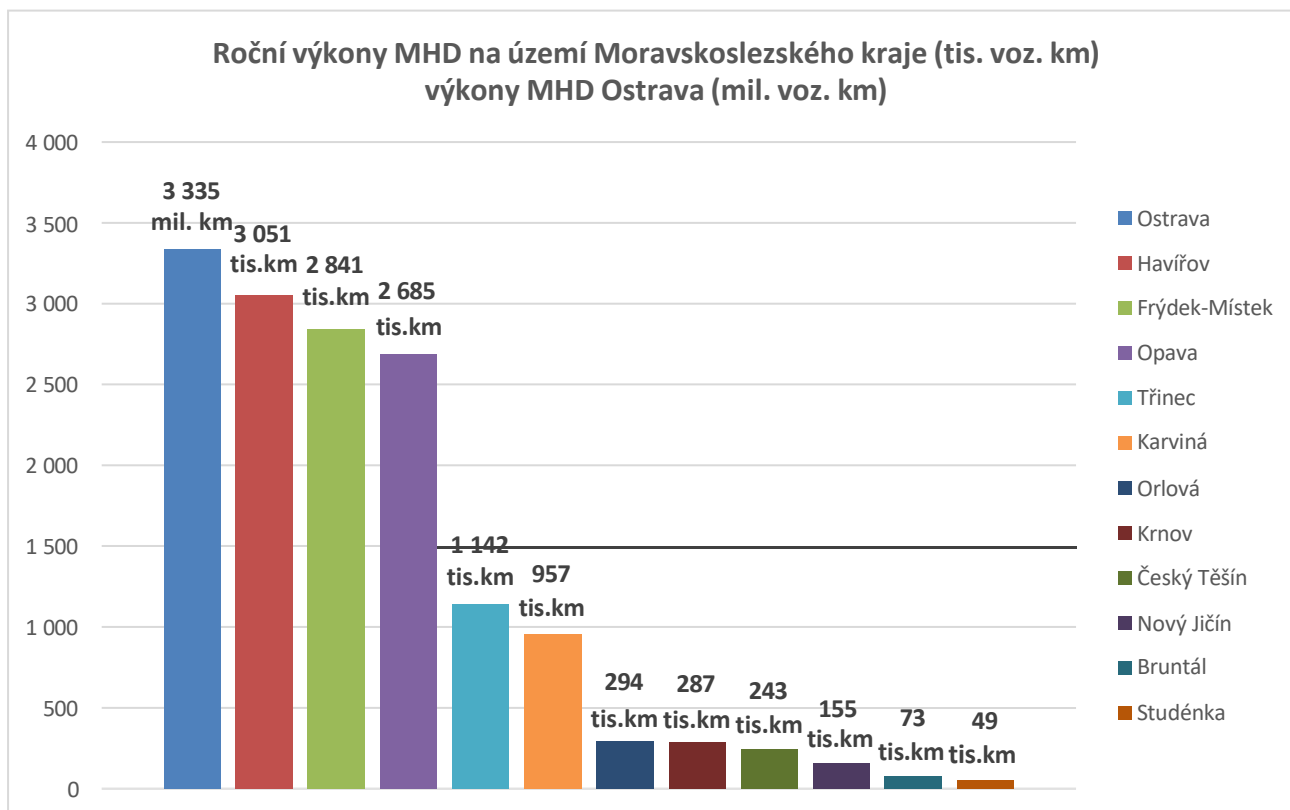
Potenciál přeshraniční mezinárodní veřejné linkové dopravy mezi Moravskoslezským krajem a Polskou republikou nebo Slovenskou republikou je jednak v turistické sféře, tak ve sféře zaměstnanecké.

V dlouhodobém výhledu sledujeme možnosti organizační a finanční spolupráce na dopravním propojení Moravskoslezského kraje např. s obcemi Krzanowice, Chałupki (minimálně formou možného zastavování současné linky 293), Zebrzydowice, Jastrzębie-Zdrój, Svrčinovec, Turzovka, Makov, příp. dalšími.

3. Městská hromadná doprava

3.1. Aktuální stav

Městská hromadná doprava je provozována ve městech Bruntál, Český Těšín, Frýdek-Místek, Havířov, Karviná, Krnov, Nový Jičín, Opava, Orlová, Ostrava, Studénka a Třinec.



Obrázek 2 – Graf ročních výkonů MHD na území Moravskoslezského kraje

Mezi velkými městy a jejich blízkým okolím existují významné přepravní vazby, kde poptávka po těchto vazbách vysoce překračuje jiné běžné vazby zajišťované příměstskou dopravou. Jedná se většinou o zájmové území města, do kterého jsou z městského území vedeny linky MHD, a to většinou jako intervalová doprava. Na provozu těchto linek MHD se kromě jádrového města finančně podílí na svém území i obec či menší město, do kterého je linka MHD vedena, resp. i Moravskoslezský kraj.

3.2. Navrhovaný stav

Změny a rozvoj jednotlivých systémů MHD jsou zásadně v gesci jednotlivých měst. V zájmu dopravní a tarifní integrace je však zapotřebí významnější změny koordinovat s Moravskoslezským krajem, totéž platí obráceně v případě významnějších změn ve veřejné linkové dopravě ve vztahu k jednotlivým systémům MHD a jejich objednatelům.

Nicméně v některých případech (např. územním obvodu města Orlová, Karviná, Havířov a ve vztahu k jejich užšímu propojení) připadá v úvahu budoucí rozvoj městské kolejové dopravy, a to s využitím stávající vlečkové sítě PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., resp. s využitím územní rezervy určené pro uvedenou vlečkovou síť.

4. Lanová doprava

4.1. Aktuální stav

Lanová doprava je v Moravskoslezském kraji provozována celoročně, popř. v letní i zimní sezóně, především jako doprava turistická. V některých případech však může mít i charakter standardní dopravní obslužnosti (Pustevny, Javorový vrch).

Jedná se tyto lanové dráhy:

- Trojanovice, Ráztoka – Pustevny
- Třinec – Javorový vrch
- Frenštát pod Radhoštěm – Horečky
- Bílá – Zbojnická
- Malá Morávka – Kopřivná
- Karlov – V Javořinách
- Mosty u Jablunkova - Grůň

Jednotlivé lanové dráhy/ linky jsou provozovány dle specifických jízdních řádů a s vlastními tarify.

4.2. Navrhovaný stav

Je navrženo částečné začlenění do integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS včetně potřebného technického dovybavení, a to zejména formou benefitů pro držitele vybraných jízdních dokladů ODIS.

5. Lodní doprava

5.1. Aktuální stav

Pravidelná lodní doprava nemá v Moravskoslezském kraji prakticky žádnou tradici, kdy v novodobých dějinách byla pravidelná lodní doprava zahájena až 4. 6. 2016 v přehradní nádrži Slezská Harta, a to formou přívozu mezi obcemi Razová a Roudno. Financování provozu zajišťují vedle příjmů z tržeb obě uvedené obce a taktéž MSK. Přívoz je provozován obcí Roudno.

5.2. Navrhovaný stav

V případě pokračování provozu přívozu je navrženo jeho začlenění do Integrovaného dopravního systému MSK ODIS včetně potřebného technického dovybavení. Přívoz může mít charakter standardní dopravní obslužnosti.

6. IDS Moravskoslezského kraje ODIS

6.1. Aktuální stav

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS byl uveden do provozu 23. 11. 1997 a postupně do něj byly zapojeny všechny linky MHD, všechny linky příměstské autobusové dopravy a železniční dopravy v objednavce Moravskoslezského kraje a další vybrané železniční linky. Je možné konstatovat, že v současné době je Integrovaný dopravní systém MSK z hlediska dopravní i tarifní integrace v zásadě dokončen. Tento systém dnes čítá cca 500 linek a 14 dopravců.

6.1.1. Tarifní integrace

V Integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje ODIS jsou aktuálně zařazeny linky

s dvojnásobným stupněm tarifní integrace, a to:

- linky s plnou tarifní integrací (všechny linky příměstské autobusové dopravy, všechny linky MHD s výjimkou MHD Havířov a Studénka, všechny linky železniční dopravy v objednávce Moravskoslezského kraje a vybrané další železniční linky s výjimkou linky R60 dopravce RegioJet a.s.),
- linky s částečnou tarifní integrací, tzn. uznávání pouze předplatního jízdného ODIS (linky MHD Havířov a Studénka a železniční linka R60).

6.1.2. Bezkontaktní odbavovací systémy

Základním prvkem bezkontaktního odbavování v ODIS je čipová karta ODISka, která je vydávána již od února 2011. Od března 2020 se postupně stal jejím výhradním vydavatelem Koordinátor ODIS s.r.o., který současně provozuje E-shop ODIS. ODISka je plně akceptovatelným nosičem jízdenky u všech dopravců v ODIS.

Alternativně ke karetnímu systému ODISka je postupně rozvíjena možnost úhrady jednotlivého jízdného bezkontaktní bankovní platební kartou, a to počínaje 30. 6. 2016 u Dopravního podniku Ostrava a.s.

Od července 2020 je třetím nosičem elektronického jízdného, zatím jednotlivého, také mobilní aplikace ODISapka, jejímž provozovatelem je rovněž Koordinátor ODIS s.r.o.

6.1.3. Dopravní integrace

Koordinace jednotlivých dopravních subsystémů vyžaduje kvalitní přestupní uzly včetně záchytných parkovišť pro přestup mezi dopravou individuální a hromadnou. V uplynulém období byly dokončeny a předány do užívání nové nebo rekonstruované přestupní terminály v Ostravě (Hranečník, Dubina), v Bruntále, Třinci, Rýmařově, Bílovci, Havířově (autobusové nádraží a terminál u železniční stanice), Frýdlantu nad Ostravicí, Jablunkově a Českém Těšíně. Cestujícím je nabídnuta jednotný vzhled jízdních řádů ODIS pro snazší přehlednost a jednotné poskytování informací o odjezdech spojů na celkem 225 elektronických informačních panelech po celém kraji.

6.1.4. Dispečerské řízení

Centrální dispečink ODIS zpracovává online informace o poloze vozidel všech dopravců a linek zařazených do ODIS.

Na základě vyhodnocení získaných informací řeší Centrální dispečink ODIS tyto hlavní úlohy:

- zajišťování provozní koordinace mezi jednotlivými dopravci v ODIS v rutinním režimu (garance určených návazností),
- zajišťování provozní koordinace mezi jednotlivými dopravci v ODIS v mimořádném režimu (součinnost dopravců při výlukách, nehodách a jiných mimořádnostech v provozu),
- provádění kontrolní činnosti a evidence naplňování dopravních výkonů jednotlivými dopravci dle sjednaných smluvních vztahů s objednateli,
- zajištění návazné železniční a autobusové dopravy na Letišti Leoše Janáčka Ostrava,
- zajišťování spojů na objednání,
- zajišťování informování dopravce o počtech rezervací u linky 885 z Karlovy Studánky na Ovčárnu.

Systém dozoruje denně cca 2 500 návazností.

6.1.5. Poskytování informací, prodejní servis

Garantem poskytování dopravních informací cestující veřejnosti je společnost Koordinátor ODIS s.r.o., informace (trvalé i aktuální) jsou podávány centrálně na webové adrese www.kodis.cz, případně na dalších účelově zřízených adresách (např. www.odiska.cz).

Pro poskytování aktuálních informací o odjezdech spojů z jednotlivých zastávek slouží elektronické informační panely.

Pro komunikaci s veřejností (podávání informací o jízdních řádech, tarifu, prodej jízdenek apod.) je zřízena a provozována síť Dopravních infocenter ODIS. Ke dni 1. 5. 2023 jsou provozována tato pracoviště Dopravního infocentra ODIS:

- Ostrava (Call centrum – pouze telefonická a elektronická komunikace)
- Ostrava (budova ředitelství DP Ostrava a.s.)
- Jablunkov (autobusové nádraží)
- Třinec (autobusové nádraží)
- Český Těšín (autobusové nádraží)
- Karviná (železniční a autobusové nádraží)
- Orlová (autobusové nádraží)
- Opava (železniční nádraží)
- Frýdek-Místek (autobusové nádraží)
- Krnov (obchodní dům)
- Havířov (autobusové nádraží)

Ve městech Nový Jičín, Kopřivnice, Bruntál a Rýmařov zajišťují funkci dopravního infocentra smluvní subjekty.

6.1.6. Bezbariérová doprava

Možnost cestovat veřejnou dopravou pro osoby se sníženou pohyblivostí je dlouhodobým cílem MSK a směřují k němu všechny kroky, které MSK chtěl a mohl ovlivnit. Jedná se zejména o vozidla, která zajišťují veřejnou dopravu v objednavce kraje. Vzhledem k rozdílné délce živostnosti se podařilo tento cíl prakticky splnit u autobusové dopravy, zatímco u železniční dopravy je tento proces výrazně pomalejší. Cestující jsou o možnosti bezbariérového cestování informováni v jízdním řádu jednotlivých linek a prostřednictvím elektronických informačních tabulí.

Železniční doprava

Železniční doprava v rámci ODIS je aktuálně zajišťována vozidly, která většinou nejsou přístupná osobám se sníženou pohyblivostí nebo orientace bez nezbytné asistence další osoby. Za vozidla splňující toto kritérium lze považovat pouze elektrické jednotky řad 471 a 650, motorové jednotky řady 814/914 a netrakové jednotky 13Ev.

Autobusová doprava

Autobusová doprava (příměstská autobusová doprava) v rámci ODIS je aktuálně zajišťována téměř výhradně nízkopodlažními vozidly, z celkového počtu 583 autobusů je pouze 13, které toto kritérium nesplňují.

Infrastruktura

Související infrastruktura umožňující bezbariérový přístup k veřejné dopravě je primárně záležitostí jejich správců. V železniční dopravě se jedná o Správu železnic, státní organizace, v autobusové dopravě jsou to správci komunikací. Moravskoslezský kraj intenzivně podporuje aktivity vedoucí ke zlepšování stávajícího stavu, mezi které lze zařadit zejména uplatňování požadavků na provozování nízkopodlažních železničních vozidel u jednotlivých dopravců a pravidelná komunikace se správci infrastruktury ve věci plánovaných a MSK požadovaných investičních záměrů (např. úprava výšky nástupištních hran).

6.2. Navrhovaný stav

6.2.1. Tarifní integrace

Cílem tarifní integrace je dokončení nejvyššího stupně tarifní integrace na všech linkách, tedy plné tarifní integrace, což znamená, že na všech linkách všech dopravců je uznáván veškerý sortiment jízdného z Tarifu ODIS v dané tarifní oblasti. Jedná se především o linky MHD Havířov a Studénka, kde je zapotřebí udělení souhlasu orgánů města.

Dalším podstatným milníkem je rozšíření tarifní integrace železniční dopravy do logických přestupních uzlů, kam by měly být směřovány hranice integrovaných systémů. Aby bylo možno mezi integrovanými systémy jízdné vhodně navazovat, je nezbytné dokončit integraci přeshraničních úseků do ODIS. Bylo by nekonceptní se dlouhodobě spoléhat na hranicích s okolními samosprávnými celky pouze na tarify dopravců.

Pozornost by měla být dále směřována k rozšíření tarifní integrace, konkrétně se jedná o začlenění dalších rychlíků do ODIS (úsek Ostrava-Svinov – Bohumín – Návsí), turistických autobusových linek dosud mimo ODIS, vybraných lanových linek a přívozu Razová – Roudno.

Vlaky kategorie rychlík v úseku Ostrava – Návsí tvoří doplňkovou nabídku k expresům Praha – Žilina. Z tohoto důvodu se jedná spíše o nadregionální vlaky, které současně plní i roli rychlého regionálního spojení. Zaintegrovaní vlaků kategorie rychlík v úseku Ostrava-Svinov – Návsí (případně až Čadca) se jeví jako účelné i s ohledem na omezenou kapacitu dráhy a její hospodárné využití.

6.2.2. Bezkontaktní odbavovací systémy

Dopravní karta ODISka je počínaje březnem 2020 vydávána již Koordinátorem ODIS s.r.o. a postupně nahradí starší ODISky vydané jednotlivými dopravci. Nová ODISka obsahuje strukturu umožňující v sobě integrovat také In Kartu Českých drah. Bude sledováno a podporováno využití ODISky jako identifikátoru pro různé školní nebo benefiční systémy v kraji.

Platební bankovní kartou bude postupně možné hradit jednotlivé jízdné u všech dopravců v rámci ODIS.

Mobilní aplikace ODISapka bude rozšířena o možnost využití jako „virtuální“ nosič dlouhodobé časové jízdenky, počínaje rokem 2022 se tak stalo pilotně u Dopravního podniku Ostrava a.s., v následujícím období bude tato možnost rozšířena na ostatní dopravce v rámci ODIS.

Odbavovací systém v autobusech veřejné linkové dopravy – plná akceptace Tarifu ODIS prostřednictvím dopravních bezkontaktních čipových karet ODISka (stávající stav) a jízdenek v mobilní aplikaci ODISapka, tj. čtení a prodej. Dále akceptace Tarifu ODIS – jednotlivé jízdné – prostřednictvím bezkontaktních bankovních platebních karet VISA a Mastercard.

Odbavovací systém ve vlaku (zařízení průvodčích nebo samoobslužné terminály ve vozidlech) – plná akceptace Tarifu ODIS prostřednictvím dopravních bezkontaktních čipových karet ODISka (stávající stav) a jízdenek v mobilní aplikaci ODISapka, tj. čtení a prodej. Dále akceptace Tarifu ODIS – jednotlivé jízdné – prostřednictvím bezkontaktních bankovních platebních karet VISA a Mastercard.

Umístění samoobslužných odbavovacích terminálů do nových nebo rekonstruovaných vozidel. Odbavovací systém na vybraných železničních stanicích – instalace stacionárních informačních a prodejních terminálů nebo jen prodejních terminálů umožňujících vyhledání spojení a pořízení (nahrání) příslušné jednotlivé jízdenky na dopravní kartu ODISka a zavedení jednotlivé jízdenky na bezkontaktní bankovní platební kartu.

6.2.3. Dopravní integrace

Jediným významnějším přestupním terminálem, který vyžaduje modernizaci, je terminál ve Frenštátě pod Radhoštěm. Modernizace autobusových nádraží a přestupních terminálů iniciují jednotlivá města a MSK se na jejich financování zpravidla nijak nepodílí. Potřeba přestupního terminálu mezi železniční

a autobusovou dopravou je rovněž aktuální v lokalitách Bystřice a Vrbno pod Pradědem centrum.

Současně s infrastrukturními úpravami je potřeba dále rozvíjet návaznosti na okrajích systému ODIS, zejména v oblasti přestupů z / na dálkovou dopravu, regionální dopravu v okolních krajích a v neposlední řadě i mezi dopravními systémy v okolních státech.

Koordinátor veřejné dopravy s podporou MSK by měl být iniciátorem a moderátorem dalších menších infrastrukturních projektů, které se týkají veřejné dopravy. Z infrastrukturních projektů je možno zmínit např. úpravy přednádražních prostor, modernizace železniční infrastruktury a na to navazující úpravy v přepravní řetězci. V rámci připravovaných infrastrukturních staveb na železnici je vhodné iniciovat zkracování přestupních vzdáleností mezi železniční dopravou a městskou a příměstskou autobusovou dopravou. Dále pak iniciovat návrhy vedoucí k vyššímu využití VHD, například návrh P+R parkovišť, K+R stání, B+R stání apod.

V oblasti silniční infrastruktury by měl být kladen důraz na preferenci veřejné dopravy, a to jak provozně-organizační, tak stavební. Klíčové je zejména sjednocení vzájemného postupu dotčených orgánů při preferenci veřejné dopravy ve veřejné linkové dopravě.

6.2.4. Dispečerské řízení

Dne 1. 1. 2021 byl spuštěn provoz v poslední oblasti, která byla součástí výběrového řízení na zajištění dopravní obslužnosti (Havířovsko II). Od 1. 7. 2021, po zařazení dopravce Městský dopravní podnik Opava a.s., má Centrální dispečink ODIS přehled o poloze vozidel všech dopravců a linek zařazených do ODIS. Od 1. 1. 2021 je dispečerské pracoviště obsazováno personálně.

Centrální dispečink ODIS provádí u autobusové dopravy rutinně úlohy uvedené v bodě 6.1.4. tohoto Plánu. V dalším období bude rozšiřována činnost dispečerského řízení i na železniční dopravu, kde v současné době probíhá příprava provozu dle nových smluv a provozních standardů.

6.2.5. Poskytování informací, prodejní servis

Síť jednotlivých pracovišť Dopravního infocentra ODIS je aktuálně dokončena. Další zkvalitňování poskytování dopravních informací bude realizováno průběžně prostřednictvím webových stránek www.kodis.cz, ODISapky a dále rozvojem aktivit přes facebook, instagram a twitter. Dalším zdrojem aktuálních dopravních informací jsou elektronické informační panely na významných zastávkách. Financování zajistí Koordinátor ODIS s.r.o. podle možností vlastními prostředky nebo dotacemi.

6.2.6. Bezbariérová doprava

Cílem pro sledované období je především pokračovat v obnově drážních vozidel, která umožní nástup a výstup osobám s omezenou schopností pohybu a orientace bez asistence další osoby – za předpokladu vhodné související infrastruktury. Dále pak všechny formy podpory rekonstrukce související dopravní infrastruktury.

Další významnou oblastí je řešení stavu zejména menších autobusových zastávek v regionu. Dosud existuje nemalé procento zastávek, které disponují pouze jedním zastávkovým označником pro oba směry jízdy. Současně tyto zastávky mnohdy nedisponují žádnou přístupovou komunikací nebo nástupní hranou. Tato problematika nemá v tuto chvíli žádné snadné řešení, nicméně s ohledem na pokrok služeb ve veřejné linkové dopravě v oblasti vozidel je nezbytné zaměřit se na infrastrukturu spojenou s provozem tohoto typu dopravy, neboť současný stav této infrastruktury lze označit za slabou stránku celostátním rozměru. Nabízí se tuto problematiku řešit v rámci zájmových sdružení (Česká asociace organizátorů veřejné dopravy, Asociace krajů ČR apod.), neboť úprava regionálních autobusových zastávek je celorepublikovým tématem a bez legislativní podpory a dotačních titulů je pro vlastníky zastávek (zpravidla menší obce) situace prakticky neřešitelná. Odstranění těchto problematických zastávek je ovšem nepřijatelné, neboť by v mnohých lokalitách zásadně omezilo dostupnost veřejné linkové dopravy.

Železniční doprava

V rámci přípravy navazujících smluv bude u nových vozidel požadavek na jejich bezbariérovost, tj. nízkopodlažnost nástupních prostor, plošina pro nástup / výstup imobilních cestujících, bezbariérové WC a prvky pro usnadnění orientace nevidomým a slabozrakým osobám, v souladu s příslušnými normami TSI.

Autobusová doprava

V autobusové dopravě je proces uvedení bezbariérových vozidel do provozu v zásadě ukončen. V rámci přípravy navazujících smluv bude u nových vozidel požadována nadále již jen bezbariérovost.

Infrastruktura

Podporovat veškeré kroky správců infrastruktury vedoucí k dalšímu zpřístupňování veřejné dopravy osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

B. Předpokládaný rozsah dopravní obslužnosti

Jedná se o rozsah dopravní obslužnosti kraje v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb. a zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení) stanovilo zastupitelstvo kraje dle § 35 odst. 2 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, v samostatné působnosti.

Dopravní obslužností území Moravskoslezského kraje pro období roku 2021, a další období, se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojování kulturních, rekreačních a společenských potřeb včetně dopravy zpět přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu kraje, a to do výše finančních prostředků vyčleněných za tímto účelem v rozpočtu kraje a stanovuje se takto:

Veřejná linková osobní doprava

V rozsahu schválených platných jízdních řádů ve veřejné osobní linkové dopravě provozované na základě Smluv o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje uzavřených v režimu zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů, nebo zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, po všechny dny v týdnu.

Přesné vymezení spojů na linkách zajišťujících základní dopravní obslužnost území kraje bude součástí smlouvy o veřejné službě.

Spoje na vybraných mezikrajských linkách za účelem zajištění dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje přiléhajícího k území Olomouckého kraje, v souladu se Smlouvou o finanční spolupráci ve veřejné linkové osobní dopravě, která byla uzavřena mezi Moravskoslezským a Olomouckým krajem dne 23. 6. 2017 na základě usnesení zastupitelstva kraje č. 3/131 ze dne 16. 3. 2017 (evidenční číslo smlouvy 00698/2017/DSH).

- a) Spoje na vybraných mezikrajských linkách za účelem zajištění dopravní obslužnosti na území Zlínského kraje přiléhajícího k území Moravskoslezského kraje a zajištění dopravní obslužnosti na území Moravskoslezského kraje přiléhajícího k území Zlínského kraje, v souladu se Smlouvou o finanční spolupráci ve veřejné linkové osobní dopravě, která byla uzavřena mezi Moravskoslezským a Zlínským krajem dne 19. 10. 2016 na základě usnesení zastupitelstva kraje č. 21/2211 ze dne 22. 9. 2016 (evidenční číslo smlouvy 05491/2016/DSH).
- b) Spoje na linkách MHD ve vybraných obcích v rozsahu stanoveném Smlouvou o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje městskou hromadnou dopravou uzavřenou se statutárním městem Ostrava, statutárním městem Opava, statutárním městem Frýdek-Místek, městem Šenov a obcí Horní Bludovice.

Veřejná drážní osobní doprava

V rozsahu platných jízdních řádů ve veřejné drážní dopravě provozovaných na základě Smlouvy o závazku veřejné služby uzavřené v režimu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, vlaky kategorie osobní a spěšný po všechny dny v týdnu.

Přesné vymezení vlaků na jednotlivých tratích zajišťujících základní dopravní obslužnost území kraje bude součástí smlouvy.

- a) V rozsahu platných jízdních řádů ve veřejné drážní dopravě provozovaných na základě Smluv o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou uzavřených v režimu zákona č. 194/2010 Sb.
- b) V rozsahu platných jízdních řádů ve veřejné drážní dopravě vlaky na trati 323 Ostrava – Valašské Meziříčí v úseku hr. VÚSC 0720/0800 01 - Valašské Meziříčí, na území Zlínského kraje.
- c) V rozsahu platných jízdních řádů ve veřejné drážní dopravě vlaky na trati 271 Bohumín – Olomouc v úseku hr. VÚSC 0710/0800 02 – Hranice na Moravě, na území Olomouckého kraje.

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje 2022–2026 (aktualizace k 1.5.2023)

- d) V rozsahu platných jízdních řádů ve veřejné drážní dopravě vlaky na trati 292 Krnov – Šumperk v úseku Mikulovice st. hr. – Jeseník, na území Olomouckého kraje.
- e) V rozsahu platných jízdních řádů ve veřejné drážní dopravě vlaky na trati 310 Opava východ – Olomouc hl. n. v úseku hr. VÚSC 0710/0800 01 – Moravský Beroun, na území Olomouckého kraje.
- f) V rozsahu platných jízdních řádů ve veřejné drážní dopravě vlaky na trati 292 Krnov – Šumperk v úseku Mikulovice st. hr. – Jindřichov ve Slezsku st. hr., na území Polské republiky.
- g) V rozsahu platných jízdních řádů ve veřejné drážní dopravě vlaky na trati 320 Ostrava – Svinov – Čadca v úseku Mosty u Jablunkova st. hr. – Čadca, na území Slovenské republiky.
- h) V rozsahu platných jízdních řádů ve veřejné drážní dopravě vlaky na trati 322 Frýdek-Místek – Cieszyn v úseku Český Těšín st. hr. – Cieszyn, na území Polské republiky.

V období platnosti Plánu dopravní obslužnosti 2022–2026 (aktualizace k 1. 4. 2023) se předpokládá zajištění přibližně stejného rozsahu dopravních výkonů jako v roce 2022 (v rámci finančních možností MSK) ve veřejné linkové osobní dopravě cca 36,2 mil vozokm a veřejné drážní osobní dopravě cca 7,2 mil vlkm.

C. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace v období let 2022–2026 je závislý na rozsahu dopravní obslužnosti, přepravních potřebách obyvatel, tržbách z jízdného a zároveň na finančních možnostech kraje.

Rozsah finančního zajištění veřejné dopravy není zakotven přímo v právních předpisech, je upravena pouze obecná pravomoc orgánů veřejné správy zajišťovat dopravní obslužnost.

Rozsah dopravní obslužnosti kraje v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb. a zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení) stanovuje zastupitelstvo kraje dle § 35 odst. 2 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, v samostatné působnosti. Obce mohou zajišťovat dopravní obslužnost svého územního obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje.

Veřejná linková osobní doprava

Veřejná linková doprava představuje významnou položku v rozpočtu MSK, která je dána aktuálně uzavřenými smlouvami s dopravci, rozsahem výkonů a cenou za 1 vozokm poskytnuté služby. Součástí smluvních ujednání je i vzorec pro určení výpočtu kompenzace, jednotkových cen a indexace (inflační doložka) v závislosti na inflaci a růstu cen vstupů. V tomto ohledu je potřeba při sestavování krajského rozpočtu počítat s navyšováním finančního objemu pro zajištění provozuschopnosti veřejné dopravy.

Rozsah kompenzace bude úzce souviset s vývojem přepravních potřeb souvisejících se zvýšením či snížením počtu cestujících, rozvojovými aktivitami kraje a jednotlivých měst a obcí, ekonomickými faktory s celostátním dopadem a dalších vlivů majících význam z hlediska rozsahu veřejné dopravy. U smluv o veřejných službách uzavřených na základě zadávacího řízení podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, či zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, se výše kompenzace bude odvíjet od obchodních podmínek stanovených v rámci uzavřených smluv o veřejných službách. Rozsah kompenzace bude také ovlivněn výsledkem dalších zadávacích řízení, která budou v dalších letech vypisována.

Při stanovení výše kompenzace v roce 2023 se bude vycházet z výše kompenzace hrazené z prostředků Moravskoslezského kraje v roce 2022, tedy pro veřejnou linkovou dopravu cca 1,2 mld Kč s upřesněním na základě ekonomického vývoje a schváleného rozpočtu kraje.

Finanční prostředky budou zahrnuty v návrhu rozpočtu kraje na příslušný rok a na další roky budou nárokovány v rámci návrhu rozpočtu MSK pro jednotlivé roky, současně budou uvedeny v rozpočtovém výhledu.

Kromě MSK se na kompenzaci podílejí i obce a města na základě Smluv o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje veřejnou linkovou dopravou, které jsou uzavřeny mezi MSK a jednotlivými obcemi a městy.

S ohledem na celkovou dobu trvání závazku lze předpokládat, že v průběhu plnění veřejné zakázky bude docházet ke změnám v potřebách zadavatele na zajištění dopravní obslužnosti předmětné oblasti a tím rovněž k potřebě změny v předpokládaném rozsahu plnění. Vzhledem k výše uvedenému byla upravena možnost změny dopravního rozsahu až o 30 % z předpokládaného rozsahu plnění v prvním dopravním roce.

Celková výše plnění, která bude vybranému dopravci na základě uzavřené smlouvy ze strany kraje hrazena, bude snížena o dopravcem vybrané jízdné, čímž tak bude ve skutečnosti nižší v porovnání s předpokládanou hodnotou veřejné zakázky. Současně však bude výše nákladu ovlivněna také v důsledku inflačního/deflačního vývoje cen. Nelze také opomenout, že za účelem zajištění dopravní obslužnosti na území MSK veřejnou linkovou dopravou v dané oblasti obdrží kraj od dotčených obcí příspěvky na zajištění této dopravní obslužnosti.

Doba platnosti smluv je stanovena zpravidla na 10 let. Delší doba vnáší stabilitu do veřejné dopravy, ale také umožňuje dopravci investovat do vozového parku.

Linky, které zasahují na území Olomouckého a Zlínského kraje, jsou částečně financovány taktéž z příspěvku na úhradu kompenzace těchto krajů prostřednictvím s nimi uzavřených smluv.

V rámci MSK je v městech Ostrava, Havířov, Frýdek-Místek, Orlová a Opava provozována městská hromadná doprava, která zajišťuje dopravní obslužnost i mimo území měst do příměstských oblastí. Moravskoslezský kraj se podílí na úhradě kompenzace prostřednictvím Smlouvy o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje městskou hromadnou dopravou uzavřenou se statutárním městem Ostrava, statutárním městem Opava, statutárním městem Frýdek-Místek, městem Šenov a obcí Horní Bludovice.

Veřejná drážní osobní doprava

Veřejná drážní osobní doprava je MSK financována na základě smluv o závazku veřejné služby, které jsou uzavřené dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, či dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Aktuálně (v době vyhotovení Plánu) je uzavřeno celkem 9 smluv s drážními dopravci, a to s platností do 12/2023 (tzv. smlouvy ROP, Push-Pull, NeROP a Zlínská – s Českými drahami), do 12/2025 (tzv. Velká smlouva – s Českými drahami, dále smlouva s MBM rail a smlouva s GW Train Regio), do 12/2027 (tzv. Nová Push-pull smlouva – s Českými drahami) a do 12/2033 (tzv. smlouva Ostravsko – s Českými drahami).

Při stanovení výše kompenzace v roce 2023 se bude vycházet z výše kompenzace hrazené z prostředků MSK v roce 2022, tedy pro veřejnou drážní dopravu cca 1,18 mld Kč s upřesněním na základě ekonomického vývoje a schváleného rozpočtu kraje.

Výše příspěvku státu na kompenzaci pro zajištění provozu regionální železniční dopravy pro období let 2020–2026 vychází z platné Smlouvy o zajištění spolufinancování regionální železniční osobní dopravy, která upravuje podmínky poskytování finančních prostředků na kompenzaci veřejných služeb ve veřejné drážní osobní dopravě ze strany státu prostřednictvím Ministerstva dopravy do konce roku 2034.

Usnesením vlády byla schválena účast státu na financování regionální železniční osobní dopravy v letech 2020–2034 ve variantě, kde celková výše spolufinancování ze státního rozpočtu bude vycházet z částky, která by v roce 2019 měla být k dispozici podle původního memoranda (tedy včetně neposkytovaného inflačního navyšování v letech 2011–2013) navyšené o standardní inflační navýšení mezi lety 2014 až 2019. Výchozí základnou je hodnota 2.859.260.405 Kč, nastavená pro rok 2014. Podíl státního příspěvku u všech krajů bude činit 30,469 %. Ke každému roku plnění spolufinancování bude státní příspěvek navyšen o standardní inflační navýšení z předchozích let.

Nad rámec takto nastaveného spolufinancování stát v případě změn úhrady za použití dopravní cesty uhradí krajům skutečný nárůst kompenzace železničním dopravcům vyplývající ze zvýšení poplatků za železniční dopravní cestu.

Prostředky nebudou poskytovány na dopravní výkony na dráhách, na nichž nejsou objednány ani čtyři páry vlaků v každém pracovním dni.

V MSK jsou v současné době kromě regionálních vlaků provozovány také vlaky dálkové, které jsou objednávané Ministerstvem dopravy nebo jsou provozovány výhradně na obchodní riziko samotného dopravce.

D. Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv

V současné době je veškerá veřejná linková osobní doprava a veřejná drážní osobní doprava zajišťována na základě smluv s dopravci uvedenými níže.

Veřejná linková osobní doprava (včetně MHD)

Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje pro danou oblast, uzavřené dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, nebo dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Smlouvy jsou uzavřeny v délce trvání 10 dopravních roků (10 let) do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů po uplynutí 10 dopravních roků.

Oblast	Dopravce	Číslo smlouvy	Doba poskytování služeb
Třínecko-Jablunkovsko	Z-Group bus a.s.	02071/2015/DSH	13. 12. 2015 - XX. 12. 2025
Českotěšínsko	ČSAD Havířov a.s.	00865/2016/DSH	11. 12. 2016 - XX. 12. 2026
Karvinsko	ČSAD Karviná a.s.	03415/2017/DSH	10. 6. 2018 - XX. 6. 2028
Orlovsko	ČSAD Karviná a.s.	03411/2017/DSH	10. 6. 2018 - XX. 6. 2028
Frýdlantsko	ČSAD Frýdek-Místek a.s.	06336/2018/DSH	9. 12. 2018 - XX. 12. 2028
Novojičínsko východ	Z-Group bus a.s.	06337/2018/DSH	9. 12. 2018 - XX. 12. 2028
Novojičínsko západ	Transdev Morava a.s.	06335/2018/DSH	9. 12. 2018 - XX. 12. 2028
Krnovsko	Transdev Morava a.s.	06626/2018/DSH	9. 12. 2018 - XX. 12. 2028
Bruntálsko	Transdev Morava a.s.	06334/2018/DSH	9. 12. 2018 - XX. 12. 2028
Rýmařovsko	Transdev Morava a.s.	06279/2018/DSH	9. 12. 2018 - XX. 12. 2028
Bílovecko	Transdev Morava a.s.	07928/2018/DSH	9. 6. 2019 - XX. 6. 2029
Vítkovsko	Z-Group bus a.s.	07173/2018/DSH	9. 6. 2019 - XX. 6. 2029
Opavsko	Z-Group bus a.s.	07174/2018/DSH	9. 6. 2019 - XX. 6. 2029
Frýdecko-Místecko	ČSAD Frýdek-Místek a.s.	07172/2018/DSH	9. 6. 2019 - XX. 6. 2029
Hlučínsko	ČSAD Havířov a.s.	06227/2019/DSH	14. 6. 2020 - XX. 6. 2030
Havířovsko I	ČSAD Havířov a.s.	01347/2020/DSH	1. 1. 2021 – XX. 12. 2030
Havířovsko II	ČSAD Havířov a.s.	01350/2020/DSH	1. 1. 2021 – XX. 12. 2024

- a) Smlouva o finanční spolupráci ve veřejné linkové osobní dopravě uzavřená mezi Moravskoslezským a Olomouckým krajem dne 23. 6. 2017, číslo smlouvy 00698/2017/DSH uzavřená na dobu neurčitou. Předmětem smlouvy je zajištění dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje přílehlajícího k území Moravskoslezského kraje a zajištění území MSK přílehlajícího k území Olomouckého kraje mezikrajskými linkami.

Dotčené oblasti MSK: Bruntálsko, Krnovsko, Novojičínsko západ, Opavsko, Rýmařovsko.

Dotčené oblasti Olomouckého kraje: Šternbersko a Uničovsko, Olomoucko SV, Hranicko, Šumpersko S, Jesenicko.

- b) Smlouva o finanční spolupráci ve veřejné linkové osobní dopravě uzavřená mezi Moravskoslezským a Zlínským krajem dne 19. 10. 2016, číslo smlouvy 05491/2016/DSH uzavřená na dobu neurčitou. Předmětem smlouvy je zajištění dopravní obslužnosti území Zlínského kraje přiléhajícího k území Moravskoslezského kraje a zajištění území MSK přiléhajícího k území Zlínského kraje mezikrajskými linkami.

Dotčené oblasti MSK: Frýdecko-Místeco, Novojičínsko východ, Novojičínsko západ.

Dotčené oblasti Zlínského kraje: Vsetín, Valašské Meziříčí, Zlín, Valašské Klobouky.

- c) Smlouvy o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje městskou hromadnou dopravou uzavřené se statutárním městem Ostrava, statutárním městem Opava, statutárním městem Frýdek-Místek, městem Šenov a obcí Horní Bludovice.

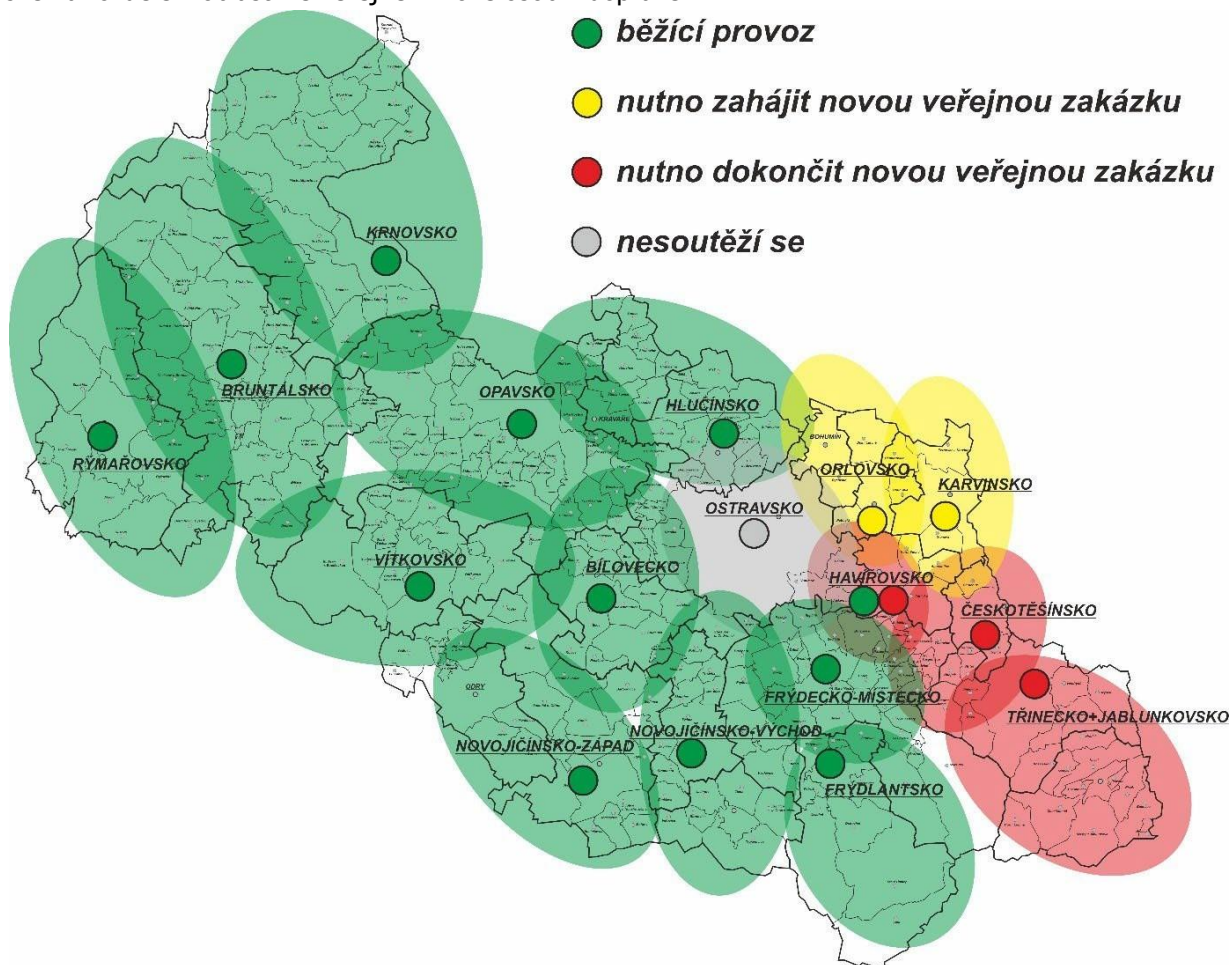
Jedná se o oblasti, které přiléhají k městům s provozem (MHD) a zajištěním dopravní obslužnosti linkami MHD je z provozního a ekonomického hlediska výhodnější.

	Číslo smlouvy	Doba poskytování od – do	
Statutární město Ostrava	07604/2018/DSH	1. 1. 2019	31. 12. 2024
Statutární město Opava	07602/2018/DSH	1. 1. 2019	31. 12. 2028
Statutární město FM	08209/2018/DSH	1. 1. 2019	31. 12. 2028
Město Šenov	07603/2018/DSH	1. 1. 2019	31. 12. 2023
Obec Horní Bludovice	07600/2018/DSH	1. 1. 2019	31. 12. 2023

Z tabulky vyplývá, že proces vedoucí k uzavření nových smluv v období platnosti Plánu dopravní obslužnosti MSK 2022–2026 musí být dokončen u oblastí Třinecko/Jablunkovsko, Českotěšínsko a Havířovsko II. U oblastí Karvinsko a Orlovsko musí být tento proces zahájen.

Dopravci budou vybráni formou nadlimitní veřejné zakázky na služby, zadávané v otevřeném řízení podle ust. § 56 ZZVZ. Předmět veřejné zakázky bude splňovat veškeré legislativní požadavky včetně Usnesení vlády České republiky ze dne 26. 7. 2021 č. 685 o zavedení Pravidel podpory nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících.

Schéma rozdělení oblastí ve veřejné linkové osobní dopravě



Veřejná drážní osobní doprava

V současnosti je veřejná drážní osobní doprava zajišťována dopravci dle níže uvedených smluv:

Smlouva o závazku veřejné služby uzavřené v režimu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, vlaky kategorie osobní a spěšný po všechny dny v týdnu v rozsahu platných jízdních řádů.

Oblast	Dopravce	Číslo smlouvy	Platnost do
Provozní soubor tzv. ROP	České dráhy, a.s.	02118/2006/DSH	9.12.2023

Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou uzavřené v režimu zákona č. 194/2010 Sb.

Oblast	Dopravce	Číslo smlouvy	Platnost do
1. provozní soubor	České dráhy, a.s.	07698/2018/DSH	9. 12. 2023
2. provozní soubor	České dráhy, a.s.	00607/2019/DSH	13. 12. 2025
3. provozní soubor	České dráhy, a.s.	02372/2019/DSH	9. 12. 2023
4. provozní soubor	GW Train Regio a.s.	02128/2019/DSH	13. 12. 2025
5. provozní soubor	České dráhy, a.s.	08225/2020/DSH	9. 12. 2023

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje 2022–2026 (aktualizace k 1.5.2023)

6. provozní soubor	MBM rail s.r.o.	02435/2019/DSH	13. 12. 2025
--------------------	-----------------	----------------	--------------

Vymezení dopravních výkonů a bližší specifikace uvedených smluv je uvedena v kapitole 1.1.1 Provozní soubory.

V období zahrnující de facto celou platnost tohoto Plánu, budou postupně ukončovány jednotlivé stávající smlouvy (2023–2027) uzavřené mezi Moravskoslezským krajem a dopravci a budou uzavírány smlouvy navazující a nové.

Konkrétní vymezení provozních souborů (navazujících i nových smluv) je následující:

- Provozní soubor dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou s dopravcem České dráhy, a.s. Smlouva s ev. č. 02191/2022/DSH (tzv. Nová push-pull smlouva) je účinná od 12/2023 do 12/2027. Zahrnuje spoje na trati č. 323 linky S6 s provozem 5 ks netrakčních jednotek 13Ev push-pull – vozidel pořízených z dotačních prostředků EU prostřednictvím Operačního programu Doprava (tzv. OPD). Smlouva je zveřejněná v registru smluv.
- Provozní soubor „S1“ – předpokládá se uzavření nové smlouvy na část dopravních výkonů smlouvy ev. č. 00607/2019/DSH, účinnost od 12/2023 do 12/2027, předmětem plnění je provoz 2 ks elektrických jednotek EMU 240 pořízených z dotačních prostředků EU prostřednictvím Operačního programu Doprava 2 (tzv. OPD2) dle notifikace č. 2018/S 039-086038 ze dne 24. 2. 2018.
- Provozní soubor „Bruntálsko“ – předpokládá se uzavření nové smlouvy na část dopravních výkonů smluv 00607/2019/DSH a 02128/2019/DSH. Přesné vymezení je uvedeno v Oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007 tzv. notifikace č. 2021/S162-427848 ze dne 18. 8. 2021. <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:427848-2021:TEXT:CS:HTML>.
- Provozní soubor „Ostravsko“ (Smlouva 01310/2023/DSH) navazuje na smlouvy 02118/2006/DSH; 00607/2019/DSH; 02372/2019/DSH a 08225/2020/DSH. Přesné vymezení výkonů je uvedeno ve Smlouvě 01310/2023/DSH. Smlouva je zveřejněná v registru smluv.
- Provozní soubor „Malá Morávka“ – předpokládá se uzavření navazující smlouvy s účinností od 12/2025 na smlouvu ev. č. 02435/2019/DSH tratě 312 Bruntál – Malá Morávka – rekreační charakter linky.
- Provozní soubor „Osoblažka“ – předpokládá se uzavření navazující smlouvy s účinností od 12/2023 na část smlouvy ev. č. 00607/2019/DSH tratě 298 Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. Přesné vymezení je uvedeno v Oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007 tzv. notifikace č. 2022/S 184-522315 ze dne 23. 9. 2022, <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:522315-2022:TEXT:CS:HTML>.

E. Harmonogram a způsob integrace

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS z pohledu tarifní integrace je v zásadě dokončen. Ze systémového hlediska je zapotřebí dokončit plnou integraci linek MHD v Havířově a Studénce (dosud v ODIS pouze na předplatní jízdenky), k dokončení plné tarifní integrace do ODIS je potřeba pouze udělení souhlasu orgánů dotčených měst. Tarifní integraci se rovněž věnuje kapitola 6.2.1, v níž jsou uvedeny a podrobněji popsány další oblasti tarifní integrace, zejména v železniční a autobusové dopravě.

F. Maximální tarify pro cestující

V integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje ODIS platí Tarif ODIS. Ceník Tarifu ODIS pro oblast města Ostravy a oblasti mimoměstské schvaluje valná hromada společníků společnosti Koordinátor ODIS s.r.o., tj. Moravskoslezský kraj a Statutární město Ostrava. Ceník Tarifu ODIS pro jednotlivá další města s vlastními systémy MHD (Bruntál, Český Těšín, Frýdek-Místek, Havířov, Karviná, Krnov, Nový Jičín, Opava, Orlová, Studénka, Třinec) schvalují jednotlivá města. Souhrnný Tarif ODIS včetně ceníků pak vydává Koordinátor ODIS s.r.o.

Ceníky Tarifu ODIS jsou zpravidla upravovány vždy k termínu změny jízdních řádů a reagují na inflaci nebo reflektují potřebu dílčích strukturálních změn a jsou upraveny v souladu s nařízením Moravskoslezského kraje, kterým se stanovují maximálními ceny veřejné linkové osobní vnitrostátní silniční dopravy a železniční osobní vnitrostátní dopravy provozované v rámci Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS na území Moravskoslezského kraje pro tarifní oblast REGION. Nařízení je dostupné ve Věstníku právních předpisů Moravskoslezského kraje.

Aktuální Tarif ODIS a ceník jsou uvedeny v aktuální podobě na www.odis.cz.

G. Související dokumentace

- Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje
- Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy pro období 2015-2020 s výhledem do roku 2030 Ministerstva dopravy
- Koncepce veřejné dopravy pro období 2020-2025 s výhledem do roku 2030 Ministerstva dopravy

Závěr

Veřejná doprava na území MSK je jako nástroj udržitelného rozvoje regionu neustále vylepšována, a to jak po stránce kvalitativní, tak po stránce kvantitativní. Cílem Moravskoslezského kraje je zajištění vzájemné provázanosti nabídky regionální dopravy s dopravou nadregionální tak, aby vytvářela ucelenou síť a nabízela přepravu co největšímu počtu cestujících, a to vedle školní mládeže a seniorů i ekonomicky aktivním osobám.

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje na období let 2022–2026 zahrnuje představy a záměry kraje nejen na toto uvedené období, ale i pro období zasahující za tento časový horizont. Výsledkem by měla být stabilizace systému zabezpečování dopravní obslužnosti kraje naplňujícího kritéria účelného a efektivního hospodaření s veřejnými prostředky.

Seznam příloh

Příloha č. 1 Provozně-technické návrhy ve vztahu ke správci infrastruktury

Ostrava, duben 2023

Zpracovatel: Koordinátor ODIS s.r.o. 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

Seznam zkratk

BEMU	Battery Electric Multiple Unit – bateriová elektrická jednotka
DMU	Diesel Multiple Unit – dieselová jednotka
ECM	Entity in Charge of Maintenance – subjekt odpovědný za údržbu vozidel
EMU	Electric Multiple Unit – elektrická jednotka
ETCS	European Train Control System – evropský vlakový zabezpečovací systém
GVD	grafikon vlakové dopravy
HEMU	Hydrogen Electric Multiple Unit – vodíková elektrická jednotka
MHD	městská hromadná doprava
MSK	Moravskoslezský kraj
NAD	náhradní autobusová doprava
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS
PAD	příměstská autobusová doprava
TPS	technické a provozní standardy
VHD	veřejná hromadná doprava
ZZVZ	zákon o zadávání veřejných zakázek

Příloha č. 1 – Provozně-technické návrhy ve vztahu ke správci infrastruktury

Níže je uveden přehled jednotlivých tratí a dílčích úseků doplněný o základní charakteristiku a požadavky na infrastrukturu související se zamýšleným provozním konceptem v následujících letech.

- **trať 271 (část Ostrava-Svinov – Hranice na Moravě), linky R8, S2, S3, S4, S8**
 - plánovaný rozsah dopravy: rozšíření rozsahu dopravy s cílem zavést nová přímá spojení
 - S2 – omezení provozu, zkrácení linky do Ostravy-Svinova
 - S3 – zavedení přímých vlaků z Nového Jičína do Ostravy ve špičkách pracovních dní
 - S34 – zachování stávajícího rozsahu v úseku Hranice na Moravě – Suchdol nad Odrou
 - S4 – zachování stávajícího rozsahu
 - S8 – zavedení přímých vlaků ze Štramberka (Veřovic) do Ostravy v 60minutovém taktu po celý den
 - plánované koncepční změny v následujících letech: -
 - úprava linkového vedení v oblasti Poodří, zavedení nových přímých spojení
 - S2 – omezení provozu, zkrácení linky do Ostravy-Svinova
 - S3 – změna trasy linky, zavedení přímých vlaků z Nového Jičína do Ostravy ve špičkách pracovních dní, časová poloha v X:30 v Suchdole nad Odrou
 - S4 – zachování stávajícího rozsahu, sjednocení časových poloh (viz níže)
 - S8 – zavedení přímých vlaků ze Štramberka (Veřovic) do Ostravy v 60minutovém taktu po celý den, zachování stávajících časových poloh vzhledem k lince R8 z/do Brna
 - S33 – přímé víkendové turistické vlaky z Ostravy do Budišova nad Budišovkou
 - S34 – změna trasy linky (nově linka Hranice na Moravě – Suchdol nad Odrou s pokračováním vybraných vlaků do Ostravy, zachování stávajícího rozsahu
 - v úseku Hranice na Moravě – Suchdol nad Odrou
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - zřízení nového „jičínského“ nástupiště ve stanici Suchdol nad Odrou umožňujícího úvrat z Ostravy do Nového Jičína, předpokládaná délka nástupiště 60 metrů
 - rozvojové záměry
 - úprava provozního konceptu s ohledem na realizaci vysokorychlostní tratě Ostrava – Přerov
- **trať 271 (část Studénka – Mošnov, Ostrava Airport), linka S4**
 - vlakové linky ODIS: S4
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, výhledově rozšíření provozu na celodenní pravidelný 120minutový takt
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - sjednocení časových poloh s přihlédnutím k začátkům a koncům směn v průmyslové zóně

- ve stanici Mošnov, Ostrava Airport sjednotit příjezd na L:28 a odjezd na S:32
- požadavky na infrastrukturu v následujících letech:-
- rozvojové záměry
 - prodloužení linky S4 z Mošnova do Štramberka s využitím dosud nepojížděné strany kolejového trojúhelníku z Mošnova do stanice Sedlnice
- **trať 272 (části Bohumín – Chaňupki a Bohumín – Zebrzydowice)**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, výhledově možnost rozšíření provozu na celodenní 120minutový takt
 - plánované koncepční změny v následujících letech: -
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech: -
 - rozvojové záměry
 - zavedení přeshraničních vlaků regionální dopravy přes hraniční přechod Petrovice u Karviné – Zebrzydowice
- **trať 276 (Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou), linka S33**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, výhledově 60 min takt v úseku Suchdol nad Odrou – Odry, v úseku Vítkov – Budišov nad Budišovkou klást důraz zejména na turistický potenciál železniční dopravy
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - zkrácení přestupních vazeb v Suchdolu nad Odrou (s tím souvisí uspišení odjezdu ze Suchdolu nad Odrou na cca X:05 (resp. opoždění příjezdu do Suchdolu nad Odrou na X:55)
 - zkrácení cestovních dob v úseku Suchdol nad Odrou – Vítkov
 - přesun křižování do dopravny Heřmánky
 - zavedení přímých víkendových turistických vlaků z Ostravy do Budišova nad Budišovkou
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - realizace dílčích investic vedoucích ke zvýšení rychlosti a eliminaci propadů rychlosti s cílem dosáhnout cestovní doby 23 minut v úseku Suchdol nad Odrou
 - – Heřmánky při užití stávajících vozidel
 - realizace dílčích investic do infrastruktury vedoucích k vyššímu stupni zabezpečení provozu na trati dosud řízené v režimu dle předpisu D3
 - prověření zřízení zastávky Heřmánky obec v intravilánu obce (v blízkosti stávajícího překladiště dřeva)
 - úprava nástupišť do normového stavu s minimální délkou nástupiště 60 metrů
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - rozvojové záměry
 - nasazení nízkopodlažních vozidel s vyšší dynamikou jízdy s předpokládanou cestovní dobou 35 minut v úseku Suchdol nad Odrou – Vítkov
 - prověření a případné zřízení zastávky Budišov nad Budišovkou zastávka

- **trati 277 (Suchdol nad Odrou – Fulnek), linka S32**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, popř. optimalizace provozu s ohledem na vývoj frekvence cestujících
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - zkrácení přestupních vazeb v Suchdolu nad Odrou (s tím souvisí uspišení odjezdu ze Suchdolu nad Odrou na cca X:05 (resp. opoždění příjezdu do Suchdolu nad Odrou na X:55)
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - úprava infrastruktury do normového stavu: -
 - zvýšení trat'ové rychlosti organizačním opatřením (převedením tratě z režimu dle předpisu D3 do režimu D1 s pouze jedním vlakem na trati)
 - optimalizace nákladů souvisejících s udržením technického stavu trati
 - rozvojové záměry: -
- **trati 278 (Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město), linka S34**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, výhledově zavedení 60minunový taktu po celý týden
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - v přepravních špičkách pracovních dnů zavedení přímého spojení Ostrava – Nový Jičín pomocí dvouzdrojových jednotek kategorie BEMU, časová poloha v X:30 v Suchdole nad Odrou
 - v ostatních provozních obdobích zachování stávajícího provozního konceptu s využitím dvouzdrojových jednotek kategorie BEMU, časová poloha v X:00 v Suchdole nad Odrou (přípoje na linku R8)
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - zřízení nového „jičínského“ nástupiště ve stanici Suchdol nad Odrou umožňujícího úvrat' z Ostravy do Nového Jičína, předpokládaná délka nástupiště 60 metrů
 - realizace dílčích investic do infrastruktury vedoucích k vyššímu stupni zabezpečení provozu na trati dosud řízené v režimu dle předpisu D3
 - vybavení zastávky Šenov u Nového Jičína audiovizuálním informačním systémem
 - rozvojové záměry
 - viz plánované koncepční změny v následujících letech

- **trat' 279 (Studénka – Bílovec), linka S31**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, popř. optimalizace provozu s ohledem na vývoj frekvence cestujících
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - úprava časových poloh vlaků s ohledem na přípojně vazby ve Studénce a Bílovcí
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - vybavení zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - realizace dílčích investic do infrastruktury vedoucích k vyššímu stupni zabezpečení provozu na trati dosud řízení v režimu dle předpisu D3
 - optimalizace nákladů souvisejících s udržením technického stavu trati
 - rozvojové záměry
 - nasazení nízkopodlažních vozidel s vyšší dynamikou jízdy s předpokládanou cestovní dobou 10 minut v úseku Studénka – Bílovec

- **trat' 292 (část Krnov – Jindřichov ve Slezsku (– Jeseník)), linka S15**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - zavedení porovozního konceptu s pravidelným 60 min taktem ve špičkách pracovního dne a předpokladem následujících konstrukčních poloh (Krnov: příj. X:26 / odj. X:34, Jindřichov ve Slezsku: příj. X:58 / odj. X:02)
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - realizace dílčích investic vedoucích ke zvýšení rychlosti a eliminaci propadů rychlosti s cílem dosáhnout cestovní doby 24 minut v úseku Krnov – Jindřichov ve Slezsku při užití stávajících vozidel
 - zlepšení technických parametrů peážního úseku trati, zejména odstranění propadů rychlosti a uvedení trati do normového stavu
 - úprava nástupišť do normového stavu s minimální délkou nástupiště 110 metrů ve všech tarifních bodech
 - vybavení zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - rozvojové záměry
 - rozšíření rozsahu dopravy na 120 min takt v úseku Krnov – Jeseník s vloženými spoji v úseku Krnov – Jindřichov ve Slezsku
 - nasazení nízkopodlažních vozidel s vyšší dynamikou jízdy

- **trat' 298 (Třemešná ve Slezsku – Osoblaha), linka S16**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, popř. převedení do režimu rozšířeného turistického provozu v letní sezóně
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - klást důraz zejména na turistický potenciál železniční dopravy

- požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - udržení trati v normovém stavu
 - úprava nástupišť do normového stavu s minimální délkou nástupiště 60 metrů ve všech tarifních bodech
 - úprava způsobu řízení provozu za účelem zkrácení pobytu v dopravních D3, požadavek vychází ze skutečnosti, kdy se téměř výhradně na trati pohybuje pouze jeden vlak
- rozvojové záměry
 - nasazení nového či modernizovaného vozidla plnícího standardy TPS ODIS a umožňující zavedení provozu v režimu bez vlakvedoucího
- **trať 310 (část Opava východ – Krnov), linky R27, S10**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu s mírným navýšením počtu vlaků
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - zavedení přímého spojení Ostrava – Krnov pomocí dvouzdrojových jednotek kategorie BEMU, časová poloha v prokladu s R27 (Krnov příj. S:30 / odj. L:30), z Ostravy jako současná R61, dále jako zastávkový osobní vlak v úseku Opava –
 - Krnov
 - úprava časových poloh linky R27 ve spolupráci s MDČR, sledována je časová poloha L:00 v Opavě a S:30/L:30 v Krnově
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - prověření významnějších úprav infrastruktury pomocí studie proveditelnosti na předmětný úsek
 - vybavení zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - rozvojové záměry
 - elektrizace úseku Opava východ – Krnov
 - zřízení výhyben s ohledem na uvažovaný provozní koncept (konkrétní potřeba vyvstane z prověření v rámci studie proveditelnosti) a pro operativní řízení provozu
 - dosažení cestovní doby 25 minut pro zastávkový osobní vlak v úseku Opava východ – Krnov
 - prověření umístění zastávky Krnov – Červený dvůr v blízkosti průmyslové zóny
 - dosažení cestovní doby 20 minut pro zrychlený osobní vlak (R27)
 - zavedení pravidelného celodenního 60 min taktu zastávkových osobních vlaků s konstrukčními polohami X:00 Krnov, X:30 Opava
 - zavedení doplňkového 120 min taktu k lince R27 ve špičkách pracovních dní

- **trať 310 (část Krnov – Moravský Beroun), linky R27, S10**

- plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu dopravy
- plánované koncepční změny v následujících letech
 - úprava časových poloh linky R27 ve spolupráci s MDČR, sledována je časová poloha S:00 ve Valšově a S:30/L:30 v Krnově
 - úprava časových poloh zastávkových osobních vlaků s ohledem na úpravu konstrukční polohy linky R27, předpoklad ukončení většiny vlaků linky v Bruntále (konstrukční poloha L:00)
- požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - uvedení trati do normového stavu, odstranění propadů rychlosti a využití rychlostního profilu V130
 - zkrácení provozních intervalů ve stanicích
 - zrušení výluky dopravní služby v Branticích s ohledem na operativní řízení provozu (přesuny křížování)
 - umožnění zavedení stabilního provozního konceptu (R27 křížování ve Valšově, S10 křížování v Bruntále (příp. ostrý obrat), vzájemné křížování linek v Krnově)
 - minimalizace etapizace výlukových činností s cílem snížení celkového počtu výlukových dní na rameni Moravský Beroun až Opava
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - úprava nástupišť pro bezbariérový přístup do vozidel s délkou hrany minimálně 110 metrů
- rozvojové záměry
 - nasazení moderních nízkopodlažních vozidel s vyšší dynamikou jízdy

- **trať 310 (část Valšov – Rýmařov), linka S10**

- plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu
- plánované koncepční změny v následujících letech
 - úprava provozního konceptu, konstrukční poloha osobních vlaků bude vycházet z křížování vlaků linky R27 ve Valšově v S:00, odtud konstrukční poloha Valšov S:00, Rýmařov S:25/L:35
- požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - úprava infrastruktury do normového stavu, odstranění propadů rychlosti
 - dosažení cestovní doby 23 minut v úseku Valšov – Rýmařov s ohledem na dosažení požadovaných konstrukčních poloh
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - úprava nástupišť do normového stavu s délkou hrany minimálně 60 metrů
- rozvojové záměry
 - s nasazením moderních bezbariérových vozidel s vyšší dynamikou jízdy využít rychlostního profilu V130

- **trať 312 (Bruntál – Malá Morávka), linka S18**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování provozu ve stávajícím rozsahu, turistická linka
 - plánované koncepční změny v následujících letech: -
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - udržení trati v normovém stavu umožňujícím provoz turistických vlaků
 - rozvojové záměry: -
- **trať 313 (Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem), linka S17**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - úprava konstrukčních poloh v závislosti na úpravách na trati 310
 - prodloužení vybraných vlaků do stanice Bruntál
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - úprava infrastruktury do normového stavu, odstranění propadů rychlosti
 - prodloužení trati do nově zřízené zastávky Vrbno pod Pradědem centrum v blízkosti železničního přejezdu u stejnojmenné autobusové zastávky
 - dosažení cestovní doby 35 minut v úseku Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem centrum
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - rozvojové záměry
 - zavedení přímých turistických vlaků
 - úprava nástupišť do normového stavu s délkou hrany minimálně 60 metrů a s tím související prodloužení normativu délky osobních vlaků
- **trať 314 (Opava východ – Svobodné Heřmanice)**
 - plánovaný rozsah dopravy: předpoklad zachování turistického provozu
 - plánované koncepční změny v následujících letech: -
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - udržení trati v normovém stavu umožňujícím provoz turistických vlaků
 - rozvojové záměry: -
- **trať 315 (Opava východ – Hradec nad Moravicí), linka S13**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, popř. zavedení celotýdenního 60minutového taktu
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - úprava konstrukčních poloh v závislosti na úpravách na tratích 310 a 321
 - dosažení cestovní doby 11 minut v úseku Opava východ – Hradec nad Moravicí s ohledem na dosažení požadovaných konstrukčních poloh a udržení konkurenceschopnosti železniční dopravy
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - zvýšení traťové rychlosti organizačním opatřením (převedením tratě z režimu dle předpisu D3 do režimu D1 s pouze jedním vlakem na trati)
 - rozvojové záměry

- s nasazením moderních bezbariérových vozidel s vyšší dynamikou jízdy využít rychlostního profilu V130
- **trať 317 (část Opava východ – Hlučín), linka S11**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, výhledově zavedení 30 min taktu v úseku Opava – Kravaře
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - minutové úpravy konstrukčních poloh
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - zkrácení provozních intervalů ve stanici Kravaře ve Slezsku
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - úprava nástupišť pro bezbariérový přístup do vozidel s délkou hrany minimálně 110 metrů
 - úprava infrastruktury do normového stavu
 - rozvojové záměry
 - zavedení 30 min taktu v úseku Opava východ – Kravaře ve Slezsku s následným střídavým rozdělením do dvou větví (Hlučín / Chuchelná)
 - konstrukční poloha v Opavě v X:26/X:34 a X:56/X:04, křižování v X:15 a X:45 v Kravařích ve Slezsku
 - rekonstrukce trati vedoucí k umožnění zkrácení cestovních dob zastávkových osobních vlaků v úseku Opava východ – Kravaře ve Slezsku na 10 minut
 - křižování protisměrných osobních vlaků v Dolním Benešově
 - zřízení zastávky Dolní Benešov sídliště (poblíž přejezdu s ul. Bolatickou)
 - prověření zkrácení cestovních dob v úseku Kravaře ve Slezsku – Hlučín (úprava zabezpečení tratě, zvýšení traťové rychlosti, rychlostní profil V130)
- **trať 317 (část Kravaře ve Slezsku – Chuchelná), linka S12**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - minutové úpravy konstrukčních poloh
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - úprava nástupišť pro bezbariérový přístup do vozidel s délkou hrany minimálně 60 metrů
 - úprava infrastruktury do normového stavu
 - rozvojové záměry
 - rekonstrukce trati vedoucí k umožnění zkrácení cestovních dob zastávkových osobních vlaků v úseku Kravaře ve Slezsku – Chuchelná na 12 minut
 - zavedení provozního konceptu s přímými vlaky Opava východ – Chuchelná s přípojnými vazbami v Kravařích v cca X:15 a X:45 a úvratí v Chuchelné v X:28/X:32
 - využití rychlostního profilu V130, zvýšení traťové rychlosti
- **trať 320 (část Ostrava-Svinov – Mosty u Jablunkova), linky R8, R60, (R61), S2, S3, S4, (S5), (S8)**

- plánovaný rozsah dopravy:
 - v úseku Ostrava hl.n. – Český Těšín zachování stávajícího rozsahu
 - mírné navýšení počtu vložených spojů v relaci Český Těšín – Návsí v přepravních špičkách pracovního dne
 - v úseku Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n. navýšení počtu spojů s ohledem na posílení přímých spojení do centra Ostravy
- plánované koncepční změny v následujících letech
 - úprava linkového vedení v oblasti ostravského uzlu s cílem posílit přímá spojení z regionu do centra Ostravy (stanice Ostrava hl.n. a Ostrava střed)
 - S7 – zavedení okružní linky Ostrava-Svinov – Bohumín – Český Těšín –
 - Frýdek-Místek – Ostrava-Vítkovice – Ostrava-Svinov
 - S2 – trasování linky z Ostravy hl.n. do Českého Těšína přes Havířov
- požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - požadavek na významnější zkapacitnění ve formě zřízení mimoúrovňového přesmyku v úseku Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n., zkapacitnění zejména ve směru z / na uhelné nádraží
- rozvojové záměry
 - požadavek na modernizaci úseku Karviná hl.n. – Louky nad Olší po odeznění důlních vlivů
- **trať 320 (část Mosty u Jablunkova – Čadca), linka S22**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, popř. zavedení pravidelného 120minutového taktu
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - prodloužení vybraných vlaků linky S2 do zastávky Mosty u Jablunkova zastávka
 - umožnění pravidelného zajiždění osobními vlaky linky S2 až do zastávky Mosty u Jablunkova zastávka
 - rozvojové záměry
 - zavedení přímých osobních (spěšných) vlaků Ostrava – Čadca
- **trať 320 (část Dětmárovice – Petrovice u Karviné), linka S4**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu dopravy
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - zavedení pravidelného 120 min taktu ve špičkách pracovních dní
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech: -
 - rozvojové záměry
 - výhledově zavedení mezistátních osobních vlaků z Ostravy do Polska
- **trať 321 (část Opava východ – Ostrava-Svinov), linky R27, R61, S1**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, popř. mírné navýšení rozsahu dopravy v přepravních špičkách pracovního dne
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - R61 – prodloužení linky do Krnova, zachování počtu spojů
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech

- prověření zkapacitnění úseku Ostrava-Svinov – Opava východ s variantním
- řešením zkapacitnění a zkrácení cestovních dob
- úprava nástupišť na výšku nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice pro bezbariérový přístup do vozidel
- vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
- rozvojové záměry
 - zkapacitnění tratě v úseku Ostrava-Svinov – Opava východ s cílem snížit ovlivnění tras vlaků křížováním a dosáhnout požadovaných časových poloh vlaků v uzlech Ostrava-Svinov a Opava východ
 - v souvislosti s významnějšími infrastrukturními úpravami zkrátit cestovní doby vlaků osobní dopavy v relaci Ostrava-Svinov – Opava východ celodenně, a to následovně: zastávkové vlaky – 26 minut, rychlíky – 16 minut
- **trať 321 (část Ostrava-Svinov – Český Těšín), linky R60, R61, S9, S5**
 - plánovaný rozsah dopavy: zachování stávajícího rozsahu, popř. mírné navýšení počtu spojů v přepravních špičkách pracovního dne
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - S1 – omezení rozsahu provozu na lince v souvislosti s úpravami linkového vedení v uzlu Ostrava
 - S2 – trasování linky z Ostravy hl.n. do Českého Těšína přes Havířov
 - S7 – zavedení okružní linky Ostrava-Svinov – Bohumín – Český Těšín – Frýdek-Místek – Ostrava-Vítkovice – Ostrava-Svinov
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - vybudování zastávky Ostrava-Zábřeh
 - úprava nástupišť na výšku 550 mm pro bezbariérový přístup do vozidel s délkou hrany minimálně 170 metrů
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - zkrácení cestovních dob zastávkových vlaků v úseku Ostrava-Kunčice – Český Těšín na 28/30 minut
 - rozvojové záměry
 - zavedení spěšných vlaků Ostrava – Mosty u Jablunkova v pásmovém provozu s pásmováním ve stanici Český Těšín
- **trať 322 (Český Těšín – Frýdek-Místek), linka S7**
 - plánovaný rozsah dopavy: zachování stávajícího rozsahu
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - S7 – zavedení okružní linky Ostrava-Svinov – Bohumín – Český Těšín – Frýdek-Místek – Ostrava-Vítkovice – Ostrava-Svinov
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - s ohledem na nemožnost dosažení požadovaných přípojů v Českém Těšíně je klíčové zejména zkrácení cestovní doby v úseku Hnojník – Český Těšín na maximálně 12 minut pro zastávkové osobní vlaky
 - zkrácení provozních intervalů ve stanici Hnojník
 - úprava nástupišť pro bezbariérový přístup do vozidel s délkou hrany min. 110 m

- vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
- rozvojové záměry
 - celková revitalizace trati spočívající ve zvýšení rychlosti, odstranění rychlostních propadů a umožnění využití rychlostního profilu V130 v celé délce trati
- **trať 323 (část Ostrava hl.n. – Frýdek-Místek), linky (R27), (R60), (R61), S6**
 - plánovaný rozsah dopravy: rozšíření provozu o 1 pár vlaků / hod celotýdenně
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - S7 – zavedení okružní linky Ostrava-Svinov – Bohumín – Český Těšín – Frýdek-Místek – Ostrava-Vítkovice – Ostrava-Svinov
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - zkapacitnění a elektrizace trati v uvedeném úseku
 - úprava nástupišť pro bezbariérový přístup do vozidel s délkou hrany minimálně 170 metrů
 - rozvojové záměry
 - viz plánované koncepční změny
- **trať 323 (část Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm město), linka S6**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, rozšíření rozsahu dopravy v souvislosti s modernizací trati
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - úprava linkového vedení v souvislosti s modernizací trati
 - předpoklad zavedení pásmového provozu spěšných vlaků Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm město / Valašské Meziříčí v podobě linek R62 a R63 s pásmováním ve Frýdlantě nad Ostravicí
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - zřízení obratové koleje u zastávky Frenštát pod Radhoštěm město s užitečnou délkou alespoň 120 metrů
 - úprava nástupišť ve stanicích a zastávkách na výšku 550 mm nad TK s nástupní hranou délky minimálně 170 metrů
 - rozvojové záměry
 - viz plánované koncepční změny
- **trať 323 (část Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí), linka S6**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, rozšíření rozsahu dopravy v souvislosti s modernizací trati
 - plánované koncepční změny v následujících letech: -
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - úprava nástupišť pro bezbariérový přístup do vozidel s délkou hrany minimálně 110 metrů
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - zřízení obratové koleje u zastávky Frenštát pod Radhoštěm město s užitečnou délkou alespoň 120 metrů

- rozvojové záměry
 - elektrizace a celková modernizace trati, zvýšení normativu na D4
 - zavedení přímých spěšných vlaků v trase Ostrava – Kopřivnice – Valašské Meziříčí vedených dvouzdrojovými jednotkami kategorie BEMU nebo jednotkami EMU
 - prodloužení vybraných vlaků ze zastávky Frenštát pod Radhoštěm město do Veřovic
- **trať 323 (část Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice), linka S5**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, zavedení přímých víkendových turistických vlaků
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - přizpůsobení konstrukčních poloh úpravám na trati 323 v úseku Ostrava – Frýdlant nad Ostravicí
 - posílení turistického potenciálu o víkendech a v letní sezóně
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - úprava nástupišť pro bezbariérový přístup do vozidel s délkou hrany minimálně 110 metrů
 - prověření zvýšení normativu na kategorii C3
 - rozvojové záměry
 - elektrizace a celková modernizace trati, zvýšení normativu na D4
 - prověření zřízení zastávky Ostravice osada
 - výhledové zavedení 30 min taktu ve špičkách pracovních dní a v turisticky atraktivních částech dne
- **trať 325 (Studénka – Veřovice), linky (S4), S8**
 - plánovaný rozsah dopravy: zachování stávajícího rozsahu, rozšíření rozsahu dopravy v souvislosti s modernizací trati
 - plánované koncepční změny v následujících letech
 - S8 – vedení většiny vlaků v relaci Štramberk – Ostrava (bez přestupu)
 - požadavky na infrastrukturu v následujících letech
 - „zdopravnění štramberské spojky“ ve stanici Veřovice (umožnění jízdy vlaku v relaci Štramberk – Valašské Meziříčí
 - odstranění omezení přechodnosti značné části vozidel v úseku Štramberk – Veřovice
 - úprava nástupišť pro bezbariérový přístup do vozidel s délkou hrany minimálně 110 metrů, v úseku Štramberk – Veřovice postačuje délka hrany 60 metrů
 - vybavení stanic a zastávek audiovizuálním informačním systémem
 - rozvojové záměry
 - modernizace a elektrizace trati minimálně v úseku Sedlnice – Štramberk
 - zavedení přímých spěšných vlaků v trase Ostrava – Kopřivnice – Valašské Meziříčí vedených dvouzdrojovými jednotkami kategorie BEMU
 - prodloužení linky S4 z Mošnova do Štramberka s využitím dosud nepojížděné strany kolejového trojúhelníku z Mošnova do stanice Sedlnice