

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje

na období 2017 - 2021

OBSAH

Úvod	3
1. Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.....	3
1.1. Železniční doprava.....	3
1.2. Autobusová doprava	4
1.3. Městská hromadná doprava	5
1.4. Vodní doprava.....	5
1.5. Stávající zapojení dopravy do IDS Moravskoslezského kraje ODIS	6
1.6. Popis stávající koordinace jednotlivých dopravních systémů a definice problémů	7
2. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace.....	7
2.1. Veřejná linková doprava	8
2.2. Veřejná drážní osobní doprava	10
2.3. Předpokládaný vývoj kompenzace	10
3. Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv	11
3.1. Možnosti uzavírání smluv	11
3.2. Návrh časového harmonogramu	11
4. Harmonogram a způsob integrace	13
4.1. Návrh postupu rozvoje IDS (orientační nezávazné termíny).....	13
4.2. Návrh rozvoje ODIS v železniční dopravě	14
4.3. Návrh rozvoje ODIS v autobusové dopravě	46
4.4. Koncepce bezbariérové dopravy.....	56
4.5. Vodní doprava.....	57
4.6. Požadavky na infrastrukturu	57
4.7. Rozvoj dispečerského řízení	58
4.8. Rozvoj bezkontaktního odbavovacího systému.....	58
4.9. Rozvoj informačních systémů, marketing	59
4.10. Související dokumentace.....	60
Závěr	60

Úvod

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje je zpracován na základě a v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb. ze dne 20. května o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

V § 5 (Dopravní plánování a integrované veřejné služby) je mimo jiné uvedeno:

Dopravní plánování zajišťují Ministerstvo dopravy a kraje prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti.

Plán obslužnosti území jsou povinni pořizovat Ministerstvo dopravy a kraj.

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 stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

Plán dopravní obslužnosti území pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup. Cílem plánu je formulace představ Moravskoslezského kraje o rozvoji veřejné osobní dopravy v kraji, a to z pohledu kvality dopravy, organizace dopravy, rozvoje dopravní infrastruktury včetně zohlednění ekonomického a tarifního. Plán není závazný, jeho praktické naplňování je podmíněno vytvořením zejména ekonomických, případně i provozních podmínek, a to na základě schválených dílčích projektů a záměrů. Plán vychází z analýzy a stavu současného zajišťování přepravních potřeb.

1. Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

Veřejná doprava v Moravskoslezském kraji je zajištěna prostřednictvím železniční, příměstské autobusové a městské hromadné dopravy a nejnověji i vodní dopravy. Naprostá většina linek je již zařazena do Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS. Za veřejnou dopravu se v tomto dokumentu nepovažují lanové dráhy.

Aktuální níže uvedená data jsou vztažena k 1. 7. 2016, v případě celoročního souhrnu se jedná o data za rok 2015.

1.1. Železniční doprava

Železniční osobní doprava v Moravskoslezském kraji je zajištěna příměstskými spoji osobních a spěšných vlaků a dálkovou železniční dopravou s kategorií vlaků rychlík, expres, Euronight, Intercity, Eurocity a Supercity. Osobní železniční dopravu v kraji zajišťují České dráhy a.s., GW Train Regio a.s., Railway Capital a.s., Slezské zemské dráhy, o.p.s., RegioJet, a.s. a LEO Express a.s.

Délka provozní sítě na území kraje činí 568 km. Na území Moravskoslezského kraje se nachází 160 stanic a zastávek.

Železniční síť v Moravskoslezském kraji tvoří hlavní (páteřní) tratě a do nich zaústěné tratě vedlejší.

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 60 minutový nebo kratší a na linkách R interval 120 minutový nebo kratší.

Problémy stávajícího systému příměstské železniční dopravy jsou zejména:

- celkově velmi nízká kvalita přepravy zejména na trati č. 323 v úseku Ostrava – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm (cestovní rychlost, vozidla, umístění a četnost zastávek),
- celkově velmi nízká kvalita přepravy zejména na trati č. 317 v úseku Opava – Hlučín (cestovní rychlost, vozidla, četnost zastávek),
- celkově nízká kvalita přepravy zejména na trati č. 313 v úseku Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem (cestovní rychlost, vozidla, docházková vzdálenost ve Vrbně pod Pradědem),
- celkově nízká kvalita přepravy i na většině ostatních tratí (cestovní rychlost, vozidla, nástupiště),
- problematická tvorba a dodržování jízdního řádu na trati č. 270 vlivem hustého provozu ostatních vlaků,
- problematické dodržování jízdního řádu na trati č. 320 vlivem pokračující modernizace trati a doznívajících důlních vlivů,
- pouze částečná tarifní integrace na většině tratí.

Celkově nízká kvalita přepravy na většině tratí se odráží i v poklesu přepravených cestujících.

1.2. Autobusová doprava

Území Moravskoslezského kraje je obsluhováno 53 mezinárodními, 19 dálkovými a 345 příměstskými autobusovými linkami.

Dopravní obslužnost na území Moravskoslezského kraje v rámci závazku veřejné služby zajišťují dopravci ARRIVA MORAVA a.s., TQM – holding s.r.o., ČSAD Frýdek-Místek a.s., ČSAD Havířov a.s., ČSAD Karviná a.s., ČSAD Vsetín a.s., Dopravní podnik Ostrava a.s., Městský dopravní podnik Opava, a.s., Osoblažská dopravní společnost, s.r.o., Ján Kypús – BUS s.r.o. Ostatní dopravní obslužnost na území Moravskoslezského kraje včetně sezónních linek je zajišťována i dalšími dopravci.

Nejvýznamnějším dopravcem zajišťujícím pravidelnou autobusovou dopravu je společnost ARRIVA MORAVA a.s., která zajišťuje dopravu na významné části území Moravskoslezského kraje s ročním výkonem 17 282 816 vozokm.

Dalším významným provozovatelem autobusové dopravy je společnost TQM – holding s.r.o., která zajišťuje spojení zejména v okrese Opava, ale také spojení města Opavy a okolních obcí s Bílovcem, Bruntálem, Fulnekem, Novým Jičínem, Odrami a Ostravou. TQM – holding s.r.o. provozuje 39 autobusových linek s ročním výkonem 4 318 636 vozokm.

Další velkou dopravní společností zabývající se osobní dopravou na území Moravskoslezského kraje je trojice společností ČSAD Frýdek-Místek a.s., ČSAD Havířov a.s. a ČSAD Karviná a.s. Společnost ČSAD Frýdek-Místek a.s. zajišťuje dopravní spojení zejména města Frýdek-Místek s okolními obcemi a městy Havířov, Kopřivnice, Nový Jičín, Ostrava a Příbor na 28 linkách s ročním výkonem 2 469 467 vozokm. ČSAD Havířov a.s. obsluhuje město Havířov a spojení do okolních obcí a také spojení s městy Bohumín, Frýdek-Místek, Karviná, Orlová a Ostrava na 21 příměstských autobusových linkách a 3 linkách dálkových. Roční výkon společnosti činí 2 346 358 vozokm. Společnost ČSAD Karviná a.s. je rozdělena do dvou provozoven Karviná a Orlová a provozovna 35 příměstských linek s celkovým ročním výkonem 4 772 625 vozokm. ČSAD Karviná zajišťuje spojení měst Karviná a Orlová s okolními obci a městy Bohumín, Český Těšín, Havířov a Ostrava.

Dopravce ČSAD Vsetín a.s. zajíždí na území Moravskoslezského kraje 6 příměstskými autobusovými linkami a 5 dálkovými autobusovými linkami, dále pak jako první vysoutěžený dopravce zajišťuje dopravní obslužnost v oblastech Třinecko a Jablunkovsko celkem 17 linkami. Celkový roční výkon dopravce na území kraje činí 393 612 vozokm.

Osoblažská dopravní společnost s.r.o. provozuje 5 autobusových linek v okolí Krnova a Města Albrechtic. Roční výkon autobusů činí 484 414 vozokm.

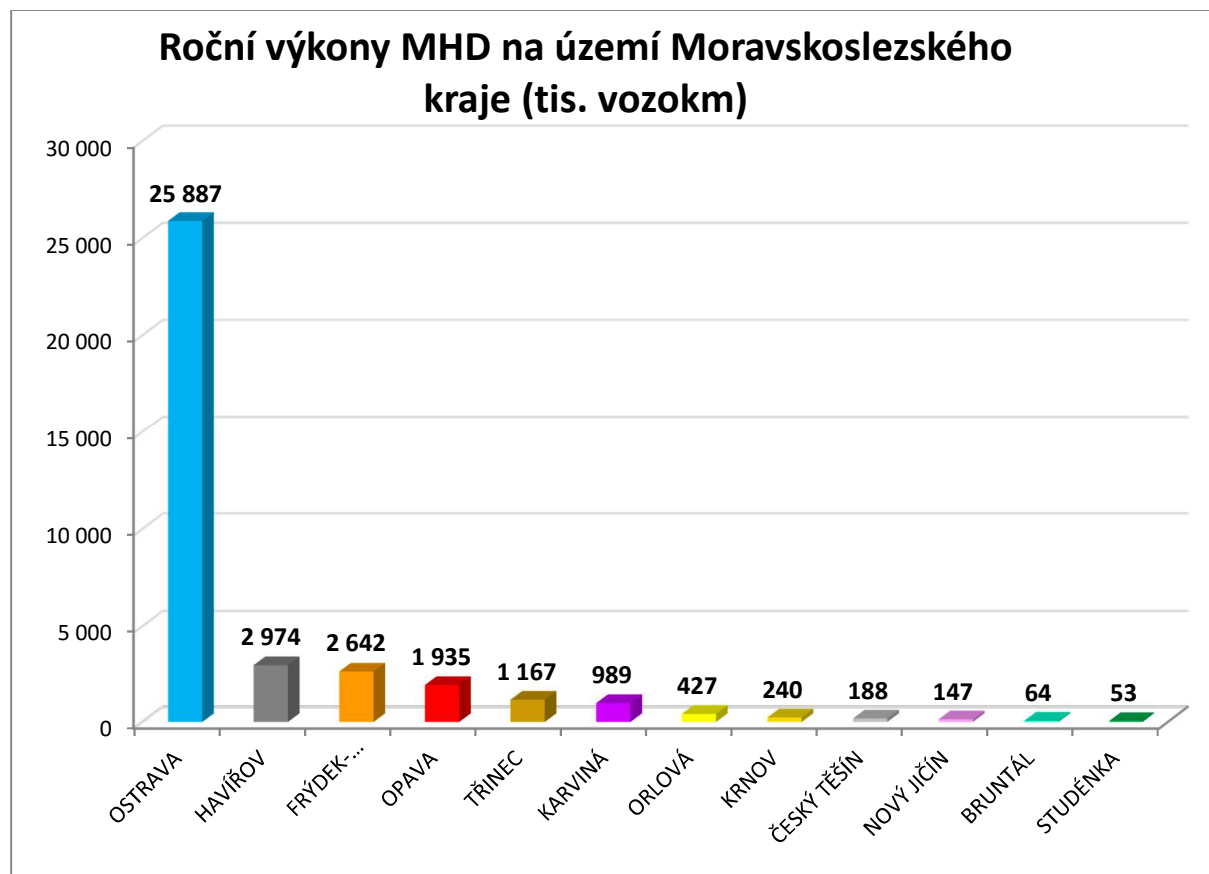
Dopravce Ján Kypús – BUS s.r.o. provozuje 2 autobusové linky spojující Karvinou a Stonavu s Horní Suchou a Albrechticemi. Roční výkon dopravce činí 322 082 vozokm.

Problémy stávajícího systému příměstské autobusové dopravy jsou zejména:

- stav zastávek zejména v malých obcích
- provázanost autobusové a železniční dopravy (je postupně řešeno)

1.3. Městská hromadná doprava

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



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.

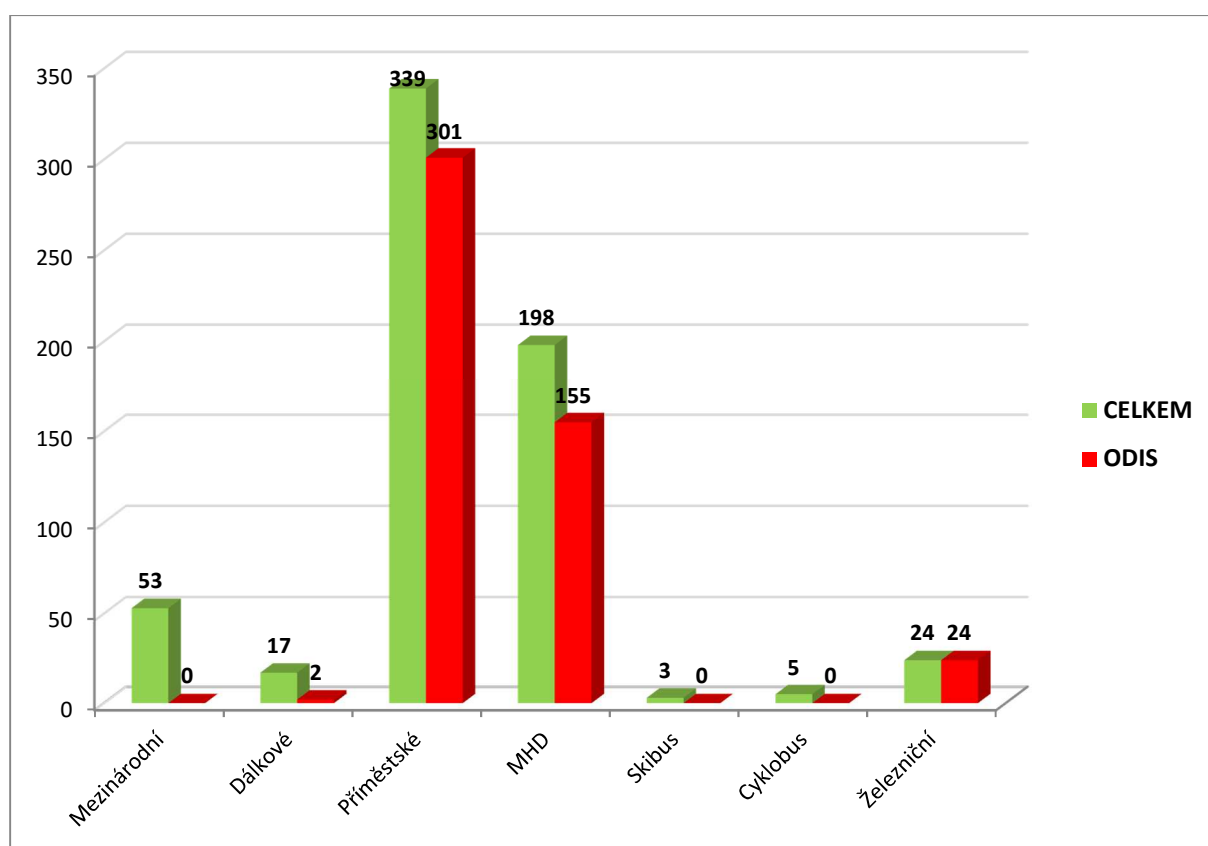
1.4. Vodní doprava

Pravidelná vodní doprava nemá v Moravskoslezském kraji prakticky žádnou tradici, v novodobých dějinách byla pravidelná vodní doprava zahájena 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 Moravskoslezský kraj.

1.5. Stávající zapojení dopravy do IDS Moravskoslezského kraje ODIS

Na území Moravskoslezského kraje zajišťuje k 31. 7. 2016 dopravní obsluhu celkem 615 linek (viz graf níže), z toho:

- z 53 mezinárodních linek celkem je 0 linek v ODIS
- z 17 dálkových linek celkem je 2 linek v ODIS, tj. 12 %
- z 339 příměstských linek celkem je 301 linek v ODIS, tj. 89 %
- z 198 linek MHD celkem je 155 linek v ODIS, tj. 78 %
- z 3 linek Skibusu celkem je 0 linek v ODIS
- z 5 linek Cyklobusu celkem je 0 linek v ODIS
- z 24 železničních linek je 24 linek v ODIS, tj. 100 %



V Integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje ODIS jsou zařazeny linky s různým stupněm tarifní integrace. Nachází se zde čtyři druhy zaintegrovaných linek, a to:

- linky s plnou tarifní integrací (naprostá většina linek regionální autobusové dopravy a linek MHD, pilotní provoz v železniční dopravě),
- linky s částečnou tarifní integrací, tzn. vydávání a uznávání pouze předplatního jízdného ODIS (linky MHD Opava, MHD Havířov)
- linky s uznáváním předplatního jízdného ODIS vedle vlastního tarifu dopravce (vybrané linky mimo ODIS, např. v části trasy).

Cílem 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.

1.6. Popis stávající koordinace jednotlivých dopravních systémů a definice problémů

Tarifní koordinace - v rámci ODIS jsou jednotlivé dopravní systémy propojeny jednotným tarifem, který umožňuje cestujícímu volbu dopravního prostředku nebo dopravce v jednotlivých úsecích své cesty. U linek, které do ODIS dosud zařazeny nejsou, tarifní propojení neexistuje (s výjimkou lokální IDS v Karviné a Orlové).

Problém nekompatibility odbavovacích systémů jednotlivých dopravců byl rozhodující měrou postupně v uplynulých letech vyřešen.

Dopravní koordinace - vytváření přestupních uzlů a návazností mezi jednotlivými spoji různých linek a různých dopravních subsystémů včetně záchytných parkovišť pro přestup mezi dopravou individuální a hromadnou. V uplynulém nedávném období byly dokončeny a předány do užívání přestupní terminály v Ostravě (Hranečnick, Dubina) nebo v Bruntále a Třinci. Cestujícím je nabídnut jednotný vzhled jízdních řádů ODIS pro snazší přehlednost a jednotné poskytování informací o odjezdech spojů na elektronických informačních panelech po celém kraji.

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

Dalším problémem je chybějící preference veřejné dopravy před dopravou individuální ve městech. Tento problém se týká nejen dopravy tramvajové v Ostravě, která by měla tvořit rychlé spojení ve městě, ale i veřejné dopravy silniční ve velkých městech – např. formou vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy.

2. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace v období let 2017 – 2021 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., o veřejných službách v přepravě cestujících 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 zajišťují dopravní obslužnost obce nad rámec dopravní obslužnosti území kraje.

Pro období let 2017 - 2021 se předpokládá v zásadě zachování stejného rozsahu výkonů upraveného pouze o případné drobné nepředvídatelné změny, při snaze zachovat stejný objem finanční kompenzace, který bude upravován s ohledem na rostoucí inflaci a případně v závislosti na těžko předvídatelných legislativních změnách. Při stanovení výše kompenzace v roce 2017 se bude vycházet z výše kompenzace hrazené z prostředků Moravskoslezského kraje v roce 2016, tedy cca 596,4 mil. Kč pro veřejnou linkovou dopravu a cca 890 mil. Kč pro veřejnou drážní dopravu s upřesněním na základě ekonomického vývoje a schváleného rozpočtu kraje.

Rozsah kompenzace bude rovněž 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, 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.

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

2.1. Veřejná linková doprava

Veřejná linková doprava je Moravskoslezským krajem financována na základě smluv o závazku veřejné služby, které jsou uzavřeny ve dvou režimech: podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (bez výběrového řízení) a na základě provedeného výběrového řízení podle zák. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

A. Smlouvy o závazku veřejné služby uzavřené v režimu zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Smlouvy jsou uzavřené na období let 2007 – 2018 na základě rozhodnutí rady kraje ze dne 1. 11. 2006 (usnesení č. 92/3499). U dopravců ČSAD Frýdek-Místek a.s., ČSAD Karviná a.s., ČSAD Havířov a.s. je platnost smlouvy u vybraných linek prodloužena do 31. 12. 2020 ve vztahu k linkám zajišťovanými vozidly s pohonem na CNG pořízenými s využitím prostředků EU v rámci projektu ministerstva životního prostředí „LVII. Výzva Operačního programu Životní prostředí v Prioritní ose 2 - Zlepšení kvality ovzduší a snižování emisí“.

Rozsah základní dopravní obslužnosti na období roku 2015 a let následujících stanovilo zastupitelstvo kraje dne 25. 9. 2015 usnesením č. 16/1589, v rozsahu schválených platných jízdních řádů ve veřejné osobní linkové dopravě:

- po všechny dny v týdnu, a to v rozsahu všech spojů ve dnech pondělí až pátek a vybraných spojů do zaměstnání o sobotách a nedělích a státem uznaných svátků (převážně dvou párů spojů),
- vybrané spoje linek městské hromadné dopravy, které zabezpečují dopravní obslužnost kraje v rámci závazku veřejné služby mimo území města,
- spoje na linkách, které zajišťují dopravní obslužnost za zrušené vlakové spoje na železniční trati 326 Hostašovice - Nový Jičín horní nádraží,
- spoje na linkách, které zajišťují dopravní obslužnost za zrušené vlakové spoje na železniční trati 314 Opava, východ – Jakartovice od 7. 4. 2014 a případně další spoje na linkách, které budou zajišťovat dopravní obslužnost za zrušené vlakové spoje na jiných vybraných železničních tratích.

Rozsah poskytované kompenzace může být také ovlivněn investicemi do vozového parku, kterými jsou služby zajišťovány, protože vstupují prostřednictvím odpisů do jednotkové nákladové ceny. Moravskoslezský kraj v rámci zlepšování životního prostředí podporuje provoz nízkoemisních a nízkopodlažních vozidel zejména s pohonem na CNG, který sebou nese kromě ekologických výhod i finanční úspory v pohonných hmotách.

Kraj hradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši předběžného odborného odhadu. Ve výjimečných případech je možné uhradit i nepředvídatelné prokazatelné náklady, které nemohl dopravce dříve předpokládat.

B. Smlouvy o veřejné službě uzavřené v rámci výběrového řízení dle zák. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách

V rámci výběrových řízení je rozsah dopravní obslužnosti jednotlivých oblastí nastaven tak, aby jízdní řády splnily podmínku 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 období kraje.

Vlivem vytvoření tržního prostředí by mělo dojít ke snížení ceny dopravního výkonu v rámci celého kraje a tím k dosažení finanční úspory finančních prostředků. Přesná výše kompenzace je závislá na nabídkách jednotlivých dopravců a na vývoji tržeb od cestujících, a proto ji lze pro budoucí období jen velmi obtížně předvídat, zejména riziko spojené s vývojem tržeb, které spočívá na Moravskoslezském kraji, může do jisté míry výrazně ovlivnit kompenzaci. Dopravce nese pouze riziko nákladové.

Kromě Moravskoslezského kraje se na kompenzaci ztráty z provozu linek mohou podílet i obce a města na základě Smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti na území Moravskoslezského kraje veřejnou linkovou dopravou, která je/bude uzavřena mezi Moravskoslezským krajem a jednotlivými obcemi a městy. Základní principy smlouvy:

- Dohoda kraje s obcemi na společném jízdním řádu a společném financování zakázky, včetně určení celkové výše příspěvku od obcí na danou oblast.
- Výše příspěvku obcí se bude odvíjet od celkové výše kompenzace linek, které jsou předmětem výběrového řízení, a které obce hradí v režimu ostatní dopravní obslužnosti v době před zahájením výběrového řízení.
- Podíl kompenzací všech obcí dané oblasti bude po dobu 3 let neměnný. Riziko poklesu tržeb a nárůstu inflace ponese kraj. V dalších letech se bude příspěvek obcí odvíjet od celkové kompenzace hrazené krajem, tj. z částky, která bude stanovena po vyhodnocení předcházejícího roku, v závislosti na změně objednávaných výkonů, změně tržeb, uplatnění inflační doložky (krajem schválené navýšení nákladů) a stanoveného procentuálního podílu obce.
- V případě uplatnění požadavku obce na zrušení spoje v rámci JŘ vzešlých z výběrového řízení kraj vyhodnotí nepotřebnost a spoj bude vyjmut z JŘ, finanční úspora se promítne stanoveným podílem mezi jednotlivé obce a kraj;
- V případě, že kraj vyhodnotí spoj jako potřebný – bude zahrnut do JŘ a financován stanoveným podílem mezi jednotlivými obcemi a krajem;
- V případě, že obec uplatní požadavek na zcela nový spoj, který bude nad rámec JŘ vzešlých z výběrového řízení, a kraj neuzná jeho potřebnost, pak obec, která požadavek uplatňuje, uhradí dopravci nově vzniklou kompenzaci.

Předpokládaná hodnota veřejné zakázky se stanovuje jako násobek předpokládaného maximálního rozsahu plnění této veřejné zakázky, tj. celkového předpokládaného rozsahu dopravního výkonu zvýšeného o 30 % (stanoveného ve Vozokm za celou dobu plnění veřejné zakázky) a předpokládané ceny za 1 ujetý Vozokm. Předpokládaná cena za 1 ujetý Vozokm vychází z aktuální průměrné ceny dopravního výkonu v dané oblasti.

Předpokládaná hodnota veřejné zakázky vychází z nákladové jednice, která se odvíjí od současné nákladové jednice se zohledněním vývoje cen v oblasti předmětných služeb.

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 bylo stanoveno maximální navýšení o 30 % z předpokládaného rozsahu plnění v prvním dopravním roce.

Celková výše finančních prostředků, která bude vybranému dopravci na základě uzavřené Smlouvy ze strany kraje hrazena, bude však 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 Moravskoslezského kraje veřejnou linkovou dopravou v dané oblasti obdrží kraj od dotčených obcí příspěvky na zajištění této dopravní obslužnosti.

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

V případě, že předmětem výběrového řízení budou i linky, které zasahují na území sousedních krajů, předpokládá se uzavření smluv i s těmito kraji, popřípadě i některými obcemi na území těchto krajů, jejichž prostřednictvím budou přispívat na úhradu kompenzace dopravcům, kteří budou zajišťovat dopravní obslužnost i na území sousedních krajů a obcí.

S ohledem na výše uvedené bude zastupitelstvo kraje stanovovat nový rozsah dopravní obslužnosti.

Městská hromadná doprava provozovaná mimo území měst

V rámci Moravskoslezského kraje 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 smluv

uzavřených v režimu zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších změn, přímo s dopravci.

Jelikož jsou linky městské hromadné dopravy provozovány zejména tzv. vnitřními dopravci (právně samostatným subjektem, nad kterým vykonává příslušný místní orgán kontrolu) nebudou tyto linky městské hromadné dopravy předmětem výběrových řízení a Moravskoslezský kraj již nebude ani objednatelem dopravy na těchto linkách. V roce 2016 činila kompenzace kraje 23,2 mil. Kč. Zde bude potřeba nalézt vhodný způsob budoucího financování po roce 2018.

2.2. Veřejná drážní osobní doprava

Veřejná drážní osobní doprava je Moravskoslezským krajem financována na základě smluv o závazku veřejné služby, které jsou uzavřené v podle zákona zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

Smlouvy jsou uzavřeny na období let 2007 – 2018 s výjimkou Českých drah, a.s., kde je smlouva uzavřená na období od roku 2007 – do 2. 12. 2019 a na vybraných linkách „S“ je platnost prodloužena ve vztahu k vozidlům pořízených z prostředků EU.

Rozsah základní dopravní obslužnosti na období roku 2015 a let následujících stanovilo zastupitelstvo kraje dne 25. 9. 2015 usnesením č. 16/1589, v rozsahu schválených platných jízdních řádů v drážní dopravě:

- vlaků kategorie osobní a spěšný po všechny dny v týdnu,
- vybraných spojů tramvajové linky č. 5 na traťových úsecích mimo území města Ostravy v úseku Ostrava, Poruba, koupaliště – Vřesina, Nová Plzeň a Ostrava, Krásné Pole – Budišovice, Zátíší.

2.3. Předpokládaný vývoj kompenzace

Výše kompenzace pro zajištění provozu regionální železniční dopravy pro období let 2017 – 2019 vychází z platného „Memoranda o finanční účasti státu na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou“, které bylo uzavřeno mezi kraji, a Českou republikou na základě usnesení Vlády ČR č. 1132 ze dne 31. 8. 2009 k finanční účasti státu na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou.

Účelová dotace představovala v roce 2016 pro Moravskoslezský kraj cca 23,6 % (208.810.853 Kč) z celkově alokovaných finančních prostředků do regionální železniční dopravy (883.118.000 Kč). Zbývající kompenzace je hrazena přímo z rozpočtu kraje. Pro rok 2017 a další období se předpokládá, že účelová dotace bude Ministerstvem dopravy vymezena s ohledem na vývoj inflace.

Usnesením vlády č. 191 ze dne 9. 3. 2016 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 navýšování v letech 2011 - 2013) navýšené 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 navýšen o standardní inflační navýšení z předchozích let (tedy např. pro rok 2020 bude při přípravě návrhu státního rozpočtu v roce 2019 započtena inflace za roky 2013 až 2018).

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.

Právní zajištění spolufinancování bude řešeno uzavřením smlouvy mezi státem a kraji.

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

Zastupitelstvo kraje usnesením č. 18/1824 ze dne 25. 2. 2016 a usnesením č. 20/2057 ze dne 23. 6. 2016 schválilo záměr zahájit výběr provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici na vybraných tratích zveřejněním prenotifikace v Ústředním věstníku Evropské unie. Jedná se o dlouhodobý proces a předpokládaný rozsah poskytované kompenzace lze v tuto chvíli jen těžce určit.

Vzhledem ke skutečnosti vedení vlaků i mimo území Moravskoslezského kraje na území sousedních krajů se předpokládá uzavření smluv, kterými bude zajištěno jejich financování.

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

3.1. Možnosti uzavírání smluv

3.1.1. Železniční doprava

Zastupitelstvo kraje usnesením č. 18/1824 ze dne 25. 2. 2016 a usnesením č. 20/2057 ze dne 23. 6. 2016 schválilo záměr zahájit výběr provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici na vybraných tratích zveřejněním prenotifikace v Úředním věstníku Evropské unie. Jedná se o dlouhodobý proces a předpokládaný rozsah poskytované kompenzace lze v tuto chvíli jen těžce určit. Vzhledem ke skutečnosti vedení vlaků i mimo území Moravskoslezského kraje na území sousedních krajů se předpokládá uzavření smluv, kterými bude zajištěno jejich financování.

3.1.2. Autobusová doprava

Zastupitelstvo kraje schválilo dne 20. 6. 2013 usnesením č. 4/381 postup při zajištění dopravní obslužnosti na území Moravskoslezského kraje v návaznosti na otevírání trhu a řešení výběrových řízení na provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou v budoucím období dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů. Zadávací řízení je realizováno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 a v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

3.2. Návrh časového harmonogramu

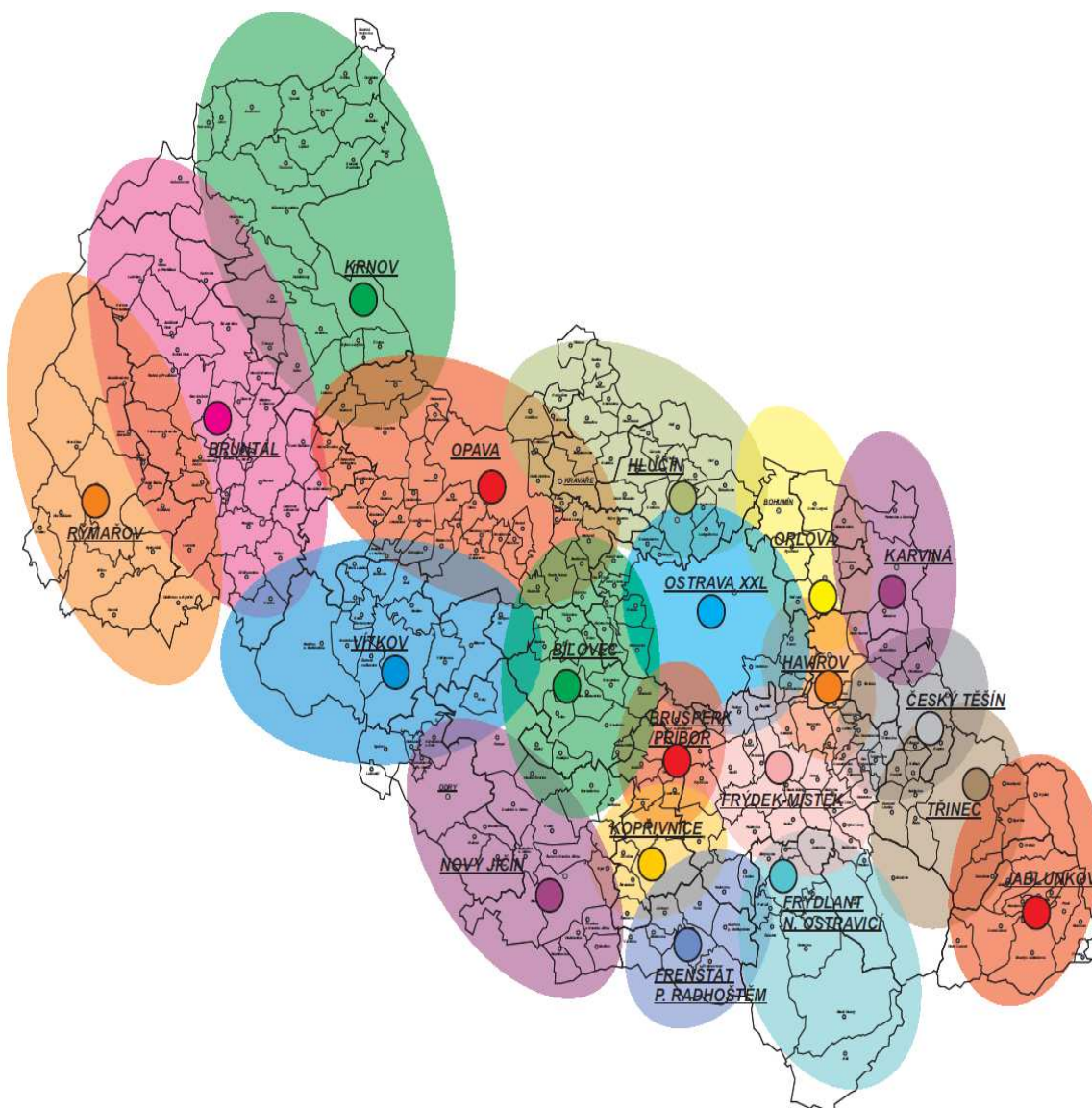
3.2.1. Železniční doprava

Termíny uzavření smluv s dopravci provozující železniční (drážní) dopravu vycházejí z usnesení zastupitelstva kraje, tj. smlouvy by měly být uzavřeny dle zveřejněného záměru v Úředním věstníku Evropské unie.

3.2.2. Autobusová doprava

Časový harmonogram schvalování zadávací dokumentace orgány kraje a zahájení smluvního plnění je rozložen do období let 2015 – 2018 (resp. 2020) podle jednotlivých provozních oblastí.

Oblast	předpoklad schválení ZD	podpis smlouvy	zahájení plnění
Třinecko		07/2015	12/2015
Jablunkovsko		07/2015	12/2015
Českotěšínsko		03/2016	12/2016
Karvinsko	12/2016		06/2018
Orlovsko	12/2016		06/2018
Frýdlantsko	12/2016		12/2017
Brušpersko/Příborsko	02/2017		06/2018
Kopřivnicko	02/2017		06/2018
Novojičínsko	02/2017		06/2018
Frenštátsko	02/2017		06/2018
Bílovecko	06/2017		06/2018
Hlučínsko	06/2017		06/2018
Opavsko	06/2017		06/2018
Vítkovsko	06/2017		06/2018
Krnovsko	06/2017		12/2018
Bruntálsko	06/2017		12/2018
Rýmařovsko	06/2017		12/2018
Frýdecko-Míšecko	06/2017		12/2018
Ostravsko	06/2017		12/2018
Havířovsko – oblast CNG	12/2018		12/2020



4. Harmonogram a způsob integrace

4.1. Návrh postupu rozvoje IDS (orientační nezávazné termíny)

Integrovaný dopravní systém ODIS z pohledu tarifní integrace je aktuálně před úplným dokončením.

- na konec roku 2016 je připravováno zavedení plné tarifní integrace na všech železničních linkách s dočasnou výjimkou tratí s „S“ provozem, kde dosud chybí potřebné technické zařízení.
- autobusové linky dopravců Jan Kypús – BUS s.r.o. a ČSAD Vsetín a.s. (mimo linky na Třinecku a Jablunkovsku) budou plně integrovány v rámci výběrových řízení nejpozději do konce roku 2018,
- v případě linek MHD v Opavě a Havířově (dosud v ODIS pouze na předplatní jízdenky) a linek MHD Karviná, Orlová a Nový Jičín (dosud zcela mimo ODIS) je k zapojení do ODIS pouze zájem a souhlas dotčených měst,
- systém MHD ve Frýdku-Místku se již více než pět let vyvíjí jako systém dosud nekompatibilní s krajským systémem ODIS, možnosti jeho propojení s ODIS budou řešeny v rámci přípravy výběrového řízení na dopravce v předmětné lokalitě.

4.2. Návrh rozvoje ODIS v železniční dopravě

Základní charakteristika

Železniční dopravu v Moravskoslezském kraji lze rozdělit na dvě oblasti: První oblastí je Oblast severozápad zahrnující tratě číslo 292 (úsek Krnov – Jindřichov ve Slezsku), 298, 310 (úsek Opava východ – Moravský Beroun), 311, 313, 315, 317, 318 a 321 (úsek Ostrava-Svinov – Opava východ). Druhou oblastí je Oblast jihovýchod zahrnující tratě číslo 270 (úsek Bohumín – Jeseník nad Odrou), 276, 277, 278, 279, 320 (úsek Bohumín – Mosty u Jablunkova zastávka), 321 (úsek Ostrava-Svinov – Český Těšín), 322 (úsek Frýdek-Místek – Český Těšín), 323, 324, 325 a 326.

Uvedené oblasti se od sebe odlišují hustotou provozu, stejně jako svou poptávkou po přepravní kapacitě. Zvláštní postavení v regionální osobní dopravě zaujímá trať 270, kterou lze rozdělit na dva menší úseky, a to Bohumín – Mošnov, Ostrava Airport, a Studénka – Jeseník nad Odrou.

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

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

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

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

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

Oblast severozápad

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

Základní charakteristika tratě

Trať 292 je jednokolejná regionální trať, která vede ze stanice Krnov peážním úsekem přes Glucholazy do Jeseníku. Část trati z Krnova do Jindřichova ve Slezsku je 23 km dlouhá. Na trati je provoz zajištěn osobními a spěšnými vlaky. Spěšné vlaky zastávkově doplňují osobní vlaky, čímž na trati vzniká obousměrný dvouhodinový interval mezi vlakovými spoji. Tento interval je doplňován celkem pěti vlaky pro zajišťování odvozu zaměstnanců ze zaměstnání, studentů ze škol a dále slouží k pokrytí poptávky po přepravě ve špičce. Přes léto je počet vlaků na trati snížen právě o zmíněné posilové spoje.

Osobní vlaky jsou obsluhovány převážně motorovým vozem řady 810 ČD, spěšné vlaky motorovou jednotkou řady 814 ČD.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Výchozí stanicí této tratě je stanice Krnov. Odtud odjíždějí osobní vlaky v L:08 a spěšné vlaky v L:05 v prokladu, čímž dochází k vytvoření dvouhodinového taktu. V opačném směru odjíždí ze stanice Jindřichov ve Slezsku osobní vlaky S:31, spěšné vlaky v S:32. Příjezd do Krnova je v případě spěšných vlaků v S:58, v případě osobních vlaků v S:59. První možnou stanicí pro křižování vlaků je stanice Město Albrechtice, další stanicí pro křižování je Třemešná ve Slezsku a následně Jindřichov ve Slezsku.

Systémové vazby na trati

V žst. Třemešná ve Slezsku je možnost přestupu na osobní vlaky směr Osoblaha linky S16.

V žst. Krnov je nutné zachovávat přestupní vazby na vlaky ve směru Opava a Moravský Beroun. Osobní a spěšné vlaky z této tratě jsou navázány především na rychlíky jak ve směru Opava, tak ve směru Moravský Beroun.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Krnov:

- 850816: Krnov – Krasov
- 850822: Krnov – Hošťálkovy, Staré Purkartice
- 850823: Krnov – Heřmanovice – Zlaté Hory
- 850824: Krnov – Heřmanovice – Vrbno pod Pradědem
- 850825: Krnov – Město Albrechtice, Žáry
- 850826: Krnov – Město Albrechtice - Jindřichov
- 851891: Krnov – Město Albrechtice – Dívčí Hrad – Osoblaha – Slezské Pavlovice
- 851892: Krnov – Město Albrechtice – Slezské Rudoltice – Bohušov – Osoblaha – Slezské Pavlovice
- 851894: Krnov – Město Albrechtice – Jindřichov – Vysoká, Bartultovice
- 851895: Krnov – Město Albrechtice – Slezské Rudoltice – Rusín – Bohušov – Osoblaha – Slezské Pavlovice
- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Jindřichov ve Slezsku:

- 850828: Jindřichov – Zlaté Hory
- 851893: Jindřichov – Osoblaha – Slezské Pavlovice
- 851894: Krnov – Město Albrechtice – Jindřichov ve Slezsku – Vysoká, Bartultovice

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	23	18	16	18

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy**, nízkopodlažní, klimatizovaná, s audiovizuálním systémem.
- **Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť** na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK), prioritně v žst. Krnov.
- **Zvýšit traťovou rychlost** podle stavebních parametrů trati až na 100 km/h; odstranit rychlostní propady na trati.
- **Zavést audiovizuální systém** ve vybraných stanicích, prioritně v žst. Krnov, Jindřichov ve Slezsku a Třemešná ve Slezsku.
- **Rozsah provozu**: zachování stávajícího rozsahu, v případě poptávky vést vlaky na trati celodenně každou hodinu.
- **Zachovat přípojně vazby v Krnově.**

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

Základní charakteristika tratě

Trať 298 je úzkorozchodnou 20 km dlouhou odbočnou tratí od tratě 292. Je provozována úzkorozchodnými vozidly (lokomotiva 705 ČD + jeden přípojný vůz). Vzhledem k tomu, že trať je jednou ze dvou posledních úzkorozchodných tratí v České republice, na kterých je provozována pravidelná osobní doprava, má charakter technické památky. Na trati jsou provozovány nostalgické a turistické vlaky v motorové i v parní trakci dopravcem Slezské zemské dráhy, o.p.s. Oblast Osoblažska má v turistické sezóně velký potenciál návštěvnosti a přílišná modernizace tratě by mohla uškodit jejímu historickému rázu. Na této trati lze uvažovat pouze o zefektivnění provozu investicemi do vozidlového parku.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Jízda vlaku z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy trvá 44 minut. Z Osoblahy do Třemešné ve Slezsku 47 minut. Trať je vedena četnými oblouky, což v zásadě neumožňuje zkrátit jízdní dobu jednotlivých vlaků. Z této tratě již nevedou žádné další odbočky, vše by proto mělo směřovat na zjednodušení přípojných vazeb v žst. Třemešná ve Slezsku. Odjezdy vlaků z Třemešné ve Slezsku jsou po většinu dne v L:30, do Osoblahy vlaky přijíždějí v S:14; z Osoblahy odjíždějí vlaky v L:50, do Třemešné ve Slezsku přijíždí vlaky v S:47 v zásadě ve čtyřhodinovém taktu.

Systémové vazby na trati

Na trati samotné nejsou systémové vazby kromě železniční stanice Třemešná ve Slezsku – návaznost především na spěšné vlaky a ze spěšných vlaků ve směru do a z Krnova.

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	10	8	6	8

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Pořídít motorové vozidlo (podle možností nízkopodlažní)** – s cílem zajistit provoz bez průvodčího, tj. specifický způsob odbavování cestujících.
- **Rozsah provozu:** zachování stávajícího rozsahu, v případě poptávky vést nové vlaky navazující na osobní vlaky od Krnova.

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

Základní charakteristika tratě

Úsek trati 310 je 80 km dlouhý. Provoz na trati je organizován tak, že jsou zde ve vzájemném prokladu vedeny osobní vlaky a rychlíky. Rychlíková linka zajišťuje průběžné spojení obcí Opavy, Krnova, Bruntálu, Valšova a Moravského Berouna. Osobní vlaky jsou vedeny v zastávkovém režimu, slouží především pro spojení cestujících s okresními městy Opavou a Bruntálem. Počty cestujících jsou rozkolísané - v osobních vlacích v úseku Opava – Krnov jsou velmi silné, v rychlících jsou silné v úseku Krnov – Bruntál a z části i v úseku Bruntál – Moravský Beroun, neboť se jedná o jediné průběžné spojení za osobní vlaky, které v úseku Valšov – Moravský Beroun jezdí spíše nepravidelně. Osobní vlaky jsou provozovány motorovými vozy řady 809 a 810 ČD s přípojným vozem či motorovou jednotkou řady 814/914 ČD, rychlíková linka je provozována motorovým vozem řady 843 ČD s vozem vloženým a řídicím vozem.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Výchozí stanicí této tratě je Opava východ, odkud odjíždějí osobní vlaky v prokladu s rychlíky. Odjezd osobních vlaků je časován na L:38 po většinu dne, odjezd rychlíků je časován na S:22 od šesté hodiny ranní do šesté hodiny večerní. Vlaky lze křížovat ve stanicích Opava západ, Skrochovice, Krnov. Dále se

jedná o jednokolejné úseky mezi stanicemi Krnov – Milotice nad Opavou, Milotice nad Opavou – Bruntál, Bruntál – Valšov, dále Lomnice u Rýmařova, Dětrichov nad Bystřicí a Moravský Beroun. Větší křižování u rychlíků probíhá ve stanici Krnov, kam přijíždí rychlíky od Moravského Berouna v S:55, od Opavy v S:57. Odjedy směr Opava L:03, směr Bruntál L:05.

Systémové vazby na trati

Vlaky plní vazby ve stanici Krnov na linku S15 přibližně v X:55-X05. Ve stanici Milotice nad Opavou probíhá křižování vlaků a vazba na vlaky z trati 313 (Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem, linka S17) v L:26. Ve stanici Bruntál již vazby mezi vlaky neprobíhají, ve stanici Valšov jsou vyloučeny až na pár výjimek v průběhu dne od vlaků z Moravského Berouna.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Opava východ:

- 900**240**: Opava – Hradec nad Moravicí – Žimrovice – Melč – Vítkov
- 900**241**: Opava – Štáblovice – Melč – Vítkov
- 900**242**: Opava – Hradec nad Moravicí – Větrkovice - Vítkov
- 900**243**: Opava – Melč – Kružberk – Budišov nad Budišovkou
- 900**244**: Opava – Raduň – Chvalíkovice – Hradec nad Moravicí
- 900**245**: Opava – Hradec nad Moravicí, Žimrovice – Hradec nad Moravicí, Benkovice
- 900**246**: Opava – Mladecko – Jakartovice, Hořejší Kunčice – Leskovec nad Moravicí
- 900**247**: Opava – Stěbořice – Litultovice – Kružberk
- 900**248**: Opava – Stěbořice – Hlavnice – Svobodné Heřmanice
- 900**249**: Opava – Velké Heraltice, Sádek – Velké Heraltice, Tábor
- 900**250**: Opava – Holasovice – Brumovice, Úblo
- 900**251**: Opava – Velké Hoštice – Chlebičov
- 900**252**: Opava – Kobeřice – Sudice – Třebom
- 900**253**: Opava – Chlebičov – Oldřišov – Hněvošice – Kobeřice
- 900**254**: Opava – Kravaře – Bolatice – Chuchelná – Bělá
- 900**255**: Opava – Kobeřice – Chuchelná – Bělá
- 900**256**: Opava – Dolní Benešov – Píšť
- 900**257**: Opava – Nové Sedlice – Štítina – Kravaře
- 900**258**: Opava – Štítina – Nové Sedlice – Háj ve Slezsku, Jilešovice – Dolní Benešov
- 900**260**: Opava – Horní Benešov – Svobodné Heřmanice – Bruntál
- 900**261**: Opava – Hradec nad Moravicí – Fulnek – Kujavy
- 880**614**: Nový Jičín – Fulnek – Opava
- 880**680**: Bílovec – Hradec nad Moravicí – Opava
- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Holasovice:

- 900**250**: Opava – Holasovice – Brumovice, Úblo

Skrochovice

- 850**818**: Krnov – Brumovice, Úblo
- 900**250**: Opava – Holasovice – Brumovice, Úblo

Krnov:

- Viz trať 292

Bruntál:

- 900**260**: Opava – Horní Benešov – Svobodné Heřmanice - Bruntál
- 850**819**: Krnov – Bruntál
- 850**861**: Bruntál – Vrbno pod Pradědem – Karlova Studánka
- 850**862**: Bruntál – Malá Morávka, Karlov – Karlova Studánka
- 850**863**: Bruntál – Široká Niva – Vrbno pod Pradědem – Karlova Studánka
- 850**865**: Bruntál – Andělská Hora – Světlá Hora, Dětrichovice
- 850**866**: Bruntál – Světlá Hora – Andělská Hora
- 870**868**: Bruntál – Šternberk – Olomouc
- 850**869**: Bruntál – Rázová – Bílčice – Moravský Beroun
- 850**870**: Bruntál – Roudno – Dvorce – Moravský Beroun
- 850**871**: Bruntál – Moravskoslezský Kočov – Dětrichov nad Bystřicí – Moravský Beroun
- 850**872**: Bruntál – Milotice nad Opavou
- 850**873**: Bruntál – Václavov – Rýmařov
- 850**874**: Bruntál – Horní Benešov – Svobodné Heřmanice – Horní Životice – Horní Benešov
- 850**877**: Rýmařov – Břidličná – Bruntál
- Ná vazné linky městské hromadné dopravy.

Valšov:

- 850**868**: Bruntál – Šternberk - Olomouc
- 850**870**: Bruntál – Roudno – Dvorce – Moravský Beroun
- 850**871**: Bruntál – Moravskoslezský Kočov – Dětrichov nad Bystřicí – Moravský Beroun
- 850**877**: Rýmařov – Břidličná – Bruntál

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	59 + 1*	49	44	56 + 1*

*Vlak jedoucí pouze v pátky a vybrané dny.

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy**, nízkopodlažní, klimatizovaná, s audiovizuálním systémem.
- **Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť** na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK), prioritně v žst. Krnov.
- **Zvýšit traťovou rychlost** na 100 km/h (po elektrifikaci na 160 km/h) a odstranit rychlostní propady na trati v úseku Opava východ – Krnov; v úseku Krnov – Moravský Beroun zvýšit traťovou rychlost na 100 km/h a odstranit rychlostní propady v tomto úseku.
- **Zavést audiovizuální systém** ve vybraných stanicích a zastávkách, prioritně v žst. Krnov.
- **Rozsah provozu**: vlaky v úseku Opava východ – Krnov vést každou hodinu, stabilizovat časové polohy vlaků.

- **Elektrifikovat úsek** Opava východ – Krnov – Moravský Beroun – (Olomouc).
- **Zřídít výhybny Palhanec a Úvalno** pro eliminaci zpoždění a zvýšení propustnosti tratě.
- **Zřídít zastávku Krnov – Červený dvůr.** V oblasti uvažované zastávky je průmyslová zóna, která se rozšiřuje. Podmínkou je požadavek obce.
- Variantně je navrhován provozní koncept, aby vlaky ze stanice Krnov jely v sestavě dvou spojených souprav. V Miloticích nad Opavou dojde k rozdělení obou souprav. Jedna souprava bude pokračovat ve směru Bruntál a Rýmařov, druhá souprava ve směru Vrbno pod Pradědem. Ve směru do Krnova obě soupravy dojedou do Milotic nad Opavou, kde dojde k jejich spojení, přičemž budou pokračovat jako jeden vlak do Krnova. Tento koncept se bude týkat tratí 310, 311 a 313.

4.2.4. Trať 311 Valšov – Rýmařov (v ODIS linka S10)

Základní charakteristika tratě

Trať 311 je 15 km dlouhou jednokolejnou regionální tratí spojující Valšov s Rýmařovem. Trať je odbočnou tratí od tratě 310. Vlaky zde jezdí každé dvě hodiny celodenně, kromě prvního ranního a posledního večerního vlaku. Trať vykazuje po dlouhá léta spíše klesající poptávku po cestování, ale sehrává v oblasti významnou socio-ekonomickou roli. Všechny vlaky jsou obsluhovány motorovým vozem řady 809 či 810 ČD.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlak vyjíždí ze žst. Valšov v L:16, z Břidličné odjíždí v L:25 a do konečné stanice Rýmařov dojde v L:41. Zpět odjíždí v S:24, z Břidličné v S:43 a do Valšova dorazí v S:51. Případné křižování lze provést ve stanici Břidličná.

Systémové vazby na trati

Vlaky na této trati jsou vedeny jako linka S10 (tato linka je výchozí ze žst. Opava východ). Vlaky nevytvářejí žádné vazby ve stanici Valšov na příjezdu od Opavy (vlaky od Moravského Berouna přijíždějí cca 30 minut před příjezdem linky S10), rovněž nemají žádné vazby ve stanici Valšov na příjezdu od Rýmařova.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Valšov:

- Viz trať 310

Rýmařov:

- 850880: Rýmařov – Stará Ves, Žďárský Potok
- 850881: Rýmařov – Tvrdkov, Ruda - Uničov

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	18	16	14	18

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

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

- **Rozsah provozu:** zachování stávajícího rozsahu, v případě poptávky zavést nové vlaky v úseku Rýmařov – Valšov s návazností na rychlíky Olomouc – Opava – Ostrava.
- Variantně je navrhován provozní koncept, aby vlaky ze stanice Krnov jely v sestavě dvou spojených souprav. V Miloticích nad Opavou dojde k rozdělení obou souprav. Jedna souprava bude pokračovat ve směru Bruntál a Rýmařov, druhá souprava ve směru Vrbno pod Pradědem. Ve směru do Krnova obě soupravy dojedou do Milotic nad Opavou, kde dojde k jejich spojení, přičemž budou pokračovat jako jeden vlak do Krnova. Tento koncept se bude týkat tratí 310, 311 a 313.

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

Základní charakteristika tratě

Tuto 20 km dlouhou jednokolejnou regionální trať v roce 1997 postihly povodně, po kterých se následně rozhodlo o zastavení provozu a jejím celkovém zrušení. Trať však nakonec prošla rekonstrukcí. Nynějším vlastníkem tratě je společnost AWT. Dopravcem na této trati je společnost GW Train Regio, která zde provozuje motorový vůz řady 810.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Na trati jezdí vlaky v dvouhodinovém taktu s omezeními. Odjezdy bez omezení jsou od deváté do šestnácté hodiny. Z Milotic nad Opavou vyjede vlak v L:26, ze stanice Karlovice odjíždí v L:51 a do Vrbna pod Pradědem dorazí v L:58. Opačně vyjíždí v S:42, odjezd z Karlovice je v S:49 a příjezd do Milotic nad Opavou v L:16. Vlak nemá cestou z Milotic nad Opavou do Vrbna pod Pradědem žádné jiné přípoje na jiné vlaky, rovněž nikde nekřížuje.

Systémové vazby na trati

Vlaky tvoří vazby pouze v Miloticích nad Opavou na vlaky ve směru Krnov a ve směru Bruntál. Ve směru do Krnova je návaznost na rychlíky linky R 10, ve směru do Bruntálu na vlaky linky S10.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Vrbno pod Pradědem:

- 850824: Krnov – Heřmanovice – Vrbno pod Pradědem
- 850861: Bruntál – Vrbno pod Pradědem – Karlova Studánka
- 850863: Bruntál – Široká Niva – Vrbno pod Pradědem – Karlova Studánka
- 850867: Vrbno pod Pradědem – Vrbno pod Pradědem, Vidly – Zlaté Hory

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	14	14	12	14

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy**, nízkopodlažní, klimatizovaná, s audiovizuálním systémem.
- **Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť** na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK).
- **Zvýšit traťovou rychlost** podle možností na trati až na 80 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- **Zavést audiovizuální systém** ve vybraných stanicích a zastávkách.
- **Rozsah provozu:** zachovat stávající rozsah, v případě poptávky zavést nové vlaky v úseku Vrbno pod Pradědem – Milotice nad Opavou s návazností na rychlíky Olomouc – Opava - Ostrava.

- **Zřídít zastávku Vrbno pod Pradědem, centrum** a do/z této zastávky vést vlaky jako výchozí/koncové. Podmínkou je požadavek obce.
- Variantně je navrhován provozní koncept, aby vlaky ze stanice Krnov jely v sestavě dvou spojených souprav. V Miloticích nad Opavou dojde k rozdělení obou souprav. Jedna souprava bude pokračovat ve směru Bruntál a Rýmařov, druhá souprava ve směru Vrbno pod Pradědem. Ve směru do Krnova obě soupravy dojedou do Milotic nad Opavou, kde dojde k jejich spojení, přičemž budou pokračovat jako jeden vlak do Krnova. Tento koncept se bude týkat tratí 310, 311 a 313.

4.2.6. Trať 314 Opava východ – Svobodné Heřmanice

Základní charakteristika tratě

Trať z Opavy do Svobodných Heřmanic je 25 km dlouhou jednokolejnou regionální tratí. Na této trati došlo v roce 2014 k zastavení osobní dopravy objednávané Moravskoslezským krajem. Poptávka po přepravě byla na této trati vyšší především v letních měsících, a to z důvodu turistického ruchu. V současné době jsou na trati provozovány víkendové turistické vlaky dopravce Railway Capital a.s. Tyto vlaky jsou vypravovány cca od června do srpna v pátky, soboty, neděle a státní svátky jako tzv. Hvozdnický expres. V pátky je v provozu jeden pár vlaků; v soboty, neděle a svátky tři páry vlaků.

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

Základní charakteristika tratě

Jednokolejná regionální trať dlouhá 8 km spojuje Opavu s Hradcem nad Moravicí. Obsluhu zde zajišťuje motorová jednotka řady 814/914 ČD a motorový vůz řady 809 ČD. Na trati je provozována nákladní doprava jen minimálně, ale převážně v úseku Opava východ – Odbočka Moravice, odkud dále nákladní vlaky pokračují směrem do Svobodných Heřmanic. Trať je také využívána k příležitostným nostalgickým jízdám. Poptávka po přepravě do Hradce nad Moravicí stoupá s různými kulturními akcemi a festivaly, vzhledem k přívětivému okolí je zde i značný turistický potenciál.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlaky odjíždějí ze žst. Opava východ v X:40, cestovní doba trvá přibližně 14 minut, do Hradce nad Moravicí dorazí v X:52. Zpět do Opavy vlak odjíždí většinou v X:06, do Opavy přijíždí v X:20.

Systémové vazby na trati

Vlaky vytváří vazby pouze ve stanici Opava východ, ve které cestující přestupují z jiných regionálních vlaků, případně na jiné regionální vlaky. Vlaky této linky slouží k návozu cestujících do Opavy, kde cestující mohou dále přestoupit na dálkovou dopravu. Svým příjezdem do Opavy v X:20 zajišťuje vlak dostatečný přestup na jiné vlaky regionální dopravy, většinou s rezervou přibližně patnácti minut. Jediným případem, který se vymyká této časové rezervě, jsou rychlíky do Bruntálu s odjezdem v S:26.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Opava východ:

- Viz trať 310

Hradec nad Moravicí:

- 900**240**: Opava – Hradec nad Moravicí, Žimrovice – Melč – Vítkov
- 900**242**: Opava – Hradec nad Moravicí – Větrkovice – Vítkov
- 900**244**: Opava – Raduň Chvalíkovice – Hradec nad Moravicí
- 900**245**: Opava – Hradec nad Moravicí, Žimrovice – Hradec nad Moravicí, Benkovice
- 900**261**: Opava – Hradec nad Moravicí – Fulnek - Kujavy

- 900262: Opava – Hradec nad Moravicí – Skřípov - Bílovec

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	36	34	32	36

Nedostatky

Nedostatkem je problematické odbočení z hlavní silnice přes železniční přejezd do místní části Otice, Rybníčky. Přejezd se nachází v těsné blízkosti hlavní silniční komunikace mezi Odbočkou Moravice a Brankou u Opavy. Nedostatek bude odstraněn až po dokončení jižního obchvatu Opavy.

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

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

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

Základní charakteristika tratě

Trať 317 je jednokolejnou 22 km dlouhou trať, která spojuje Opavu s Hlučínem. Na trati jsou dvě místa určená ke křížování vlaků – stanice Kravaře ve Slezsku a stanice Dolní Benešov. Křížování vlaků se využívá jen v Kravařích ve Slezsku, odkud vede trať 318 do Chuchelné. Na lince jsou na základě dopravní poptávky provozována vozidla řad 810 (s přípojnými vozy), 814/914 a 714 (s přípojnými vozy) ČD. Vlaky jsou vedeny jako zastávkové, pouze jeden pár vlaků je zrychlený (navážení soupravy na trať 318).

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlaky odjíždějí ze stanice Opava východ v X:42, do Kravař ve Slezsku přijíždějí v X:55, zde probíhá křížování s protijedoucím vlakem od Hlučina, následně odjezd v X:57, příjezd do Hlučina v X:19. Zpět odjíždí vlak z Hlučina v X:32, do Kravař ve Slezsku přijíždí v X:53, po křížování odjíždí v X:58 a do Opavy východ přijíždí v X:12.

Systémové vazby na trati

Ve stanici Kravaře ve Slezsku navazují vlaky ve směru do Chuchelné s pravidelnými odjezdy v X:00. Doba na přestupy v obou směrech je zde dostatečná. Veškeré další vazby jsou vytvářeny ve stanici Opava východ, odkud odjíždějí regionální vlaky ve směru do Ostravy, Bruntálu a Hradce nad Moravicí.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Opava východ:

- Viz trať 310

Dolní Benešov:

- 900256: Opava – Dolní Benešov – Píšť

- 900**258**: Opava – Štítina – Nové Sedlice – Háj ve Slezsku, Jilešovice – Dolní Benešov
- 900**275**: Opava – Dolní Benešov – Hlučín
- 910**281**: Ostrava – Hlučín – Dolní Benešov – Kobeřice – Sudice – Třebom
- 910**282**: Ostrava – Hlučín – Bohuslavice – Závada – Píšť – Strahovice
- 910**283**: Ostrava – Hlučín – Štěpánkovice
- 910**284**: Dolní Benešov - Sudice

Hlučín:

- Návazná linka městské hromadné dopravy.

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	43	41	39	42

Nedostatky

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

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

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

- **Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy**, nízkopodlažní, klimatizovaná s audiovizuálním systémem.
- **Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť** na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK), prioritně v žst. Kravaře ve Slezsku a Hlučín.
- **Zvýšit traťovou rychlost** podle stavebních parametrů trati na 100 km/h, po elektrifikaci na 140 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- **Zavést audiovizuální systém** ve vybraných stanicích a zastávkách, prioritně v žst. Kravaře ve Slezsku a Hlučín.
- **Rozsah provozu**: v úseku Opava východ – Kravaře ve Slezsku zavést půlhodinový interval. Jeden spoj by pokračoval dále na Chuchelnou, druhý spoj ve stávající trase do Hlučína.
- **Připravit dokumentaci k elektrifikaci tratě** s možnou výstavbou výhybny Velké Hoštice.
- **Zřídí novou zastávku Dolní Benešov, U Kříže**. Podmínkou je požadavek obce.

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

Základní charakteristika tratě

Trať je jednokolejnou 10 km odbočkou tratě 317, provoz na trati je veden v hodinovém taktu a je přizpůsoben příjezdům a odjezdům vlaků ve směru z, resp. Do Opavy ve stanici Kravaře ve Slezsku. Zájem cestujících je zde malý a během dne nerovnoměrný. Na trati je provozována motorová jednotka 814/914 ČD, výjimečně motorový vůz řady 809 či 810 ČD.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Ze stanice Kravaře ve Slezsku odjíždí vlak v X:00 a do konečné stanice Chuchelná přijede v X:16, zpět se vlak vydá v X:36 a do Kravař přijíždí v X:52. Časové polohy vlaků zajišťují dostatečný čas na přestup cestujících.

Systémové vazby na trati

Vlaky jsou návaznými spoji na vlaky od Opavy a Hlučína v každou celou hodinu, rovněž tyto vazby vytvářejí.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Bolatice:

- 910281: Ostrava – Hlučín – Dolní Benešov – Kobeřice – Sudice – Třebom

Chuchelná:

- 910284: Dolní Benešov – Chuchelná – Sudice
- 910292: Ostrava – Hlučín – Píšť – Strahovice

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	40	38	36	40

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy**, nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená audiovizuálním systémem.
- **Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť** na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK). Prioritně v žst. Kravaře ve Slezsku.
- **Zvýšit traťovou rychlost** podle stavebních parametrů trati na 80 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- **Zavést audiovizuální systém** ve vybraných stanicích a zastávkách. Prioritně v žst. Kravaře ve Slezsku
- **Rozsah provozu**: zavést společný dopravní koncept tratí 317 a 318 (prodloužení spojů z Chuchelné do Opavy východu).
- **Přeložit zastávku ve Štěpánkovicích** blíže centru obce. Podmínkou je požadavek obce.

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

Základní charakteristika tratě

Část tratě 321 z Opavy východu do Ostravy-Svinova je jednokolejný, 28 km dlouhý úsek s možnostmi křižování ve stanicích Opava-Komárov, Štítina, Háj ve Slezsku, Děhylov a Ostrava-Třebovice. Na trati jsou provozovány jak vlaky zastávkové, tak vlaky zrychlené. Na této trati jsou také integrovány dva páry vlaků kategorie IC do IDS ODIS. Vlaky linek R1 a S1 jsou obsluhovány elektrickými jednotkami řady 471/971 a 460 ČD, které dostačují poptávce cestujících, vlaky linky R10 jsou obsluhovány motorovým vozem řady 843 ČD s jedním vloženým vozem a řídicím vozem (vlaky jsou v určité dny posíleny i na dvojnásobnou kapacitu v závislosti na poptávce cestujících po přepravě). Vzhledem k hustotě provozu a stoupajícímu zájmu o dálkovou dopravu má trať perspektivu do budoucna. Trať má vzhledem k zájmu o přepravu velmi limitující propustnost v celém svém úseku.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlaky vyjíždějí ze stanice Ostrava-Svinov v časech X:41 (linka S1), v L:13 (linka R1) a v S:02 (linka R10). Zastavování osobních vlaků je následující: v Děhylově vlak zastaví v X:49 a v X:52 odjíždí po křižování s projíždějícím rychlíkem linky R10. Dále pokračuje do Háje ve Slezsku (X:58-X:59), Štítiny (X:05-X:06) a Opavy východu, kam přijede v X:16. V opačném směru odjíždějí osobní vlaky z Opavy východu v X:42, ve Štítině jsou od X:49 do X:50, v Háji ve Slezsku v X:57 a odjíždějí v X:58, Děhylovem vlak projede v X:04-X:05 a do Ostravy-Svinova přijede v X:12 (v ostatních denních dobách i X:16, pokud křižuje s protijedoucím vlakem v Háji ve Slezsku). Po krátkém pobytu v žst. Ostrava-Svinov pokračuje dále ve směru Český Těšín s odjezdem X:22.

Spěšné vlaky vyjíždějí z Ostravy-Svinova L:13, následně zastaví v Háji ve Slezsku (L:23-L24), ve Štítině (L:29) a v Opavě východě v L:36, kde ukončí jízdu. V opačném směru se vlak vydává na cestu v S:08, ve Štítině zastavuje pro křižování v S:14 a odjíždí v S:17, v Háji ve Slezsku je v S:22 a odjíždí v S:23. Do Ostravy-Svinova přijíždí v S:33 a po osmi minutách pobytu pokračuje dále ve směru Ostrava hl. n.

Rychlíky odjíždí z Ostravy-Svinova v S:02 a jsou vedeny jako průběžné až do Opavy, kam přijíždí v S:22; v opačném směru je odjezd z Opavy v L:37 a příjezd do Ostravy-Svinova v L:57. Vlaky ve většině případů pokračují z Ostravy-Svinova do Ostravy střed.

Systémové vazby na trati

Vlaky vytvářejí přípojné vazby ve stanici Opava východ (návaznosti linek S10, S11 a S13) s odjezdy cca X:40 a ve stanici Ostrava-Svinov (linky R7, S2, S3 a S4) s odjezdy cca X:15, X:41 (dle možností tratě 270).

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Opava východ:

- Viz trať 310

Štítina:

- 900**257**: Opava – Nové Sedlice – Štítina – Kravaře
- 900**258**: Opava – Štítina – Nové Sedlice – Háj ve Slezsku, Jilešovice – Dolní Benešov
- 900**263**: Opava – Hrabyně – Pustá Polom – Hlubočec – Těškovice – Bílovec
- 900**272** – Opava – Hrabyně – Ostrava, Poruba

Ostrava-Svinov:

- 900**231**: Vítkov – Bílovec - Ostrava
- 900**271**: Opava – Hrabyně, Rehabilitační centrum – Ostrava
- 900**678**: Ostrava – Klimkovice – Bílovec - Fulnek
- 910**286**: Ostrava – Velká Polom – Hrabyně – Pustá Polom – Hradec nad Moravicí
- 910**287**: Ostrava – Velká Polom – Horní Lhota – Kyjovice – Pustá Polom
- 910**288**: Ostrava – Velká Polom – Čavisov
- 910**374**: Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Brušperk – Trnávka
- 910**386**: Ostrava – Nošovice
- 880**630**: Nový Jičín – Studénka – Klimkovice – Ostrava
- 910**671**: Ostrava – Těškovice – Bílovec, Výškovice – Skřípov
- 910**672**: Ostrava – Slatina – Bílovec, Stará Ves
- 910**673**: Ostrava – Velké Albrechtice – Bílovec - Fulnek

- 910**674**: Ostrava – Klimkovice – Zbyslavice
- 910**677**: Ostrava – Klimkovice – Studénka – Albrechtův Týn
- 910**678**: Ostrava – Klimkovice – Bílovec – Fulnek – Odry
- 910**679**: Ostrava – Vřesina – Klimkovice - Zbyslavice
- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
		74 + 1*	55	56

* Vlak jede pouze v pátky a vybrané dny.

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Proložit vlaky linek R1 a R10**, aby vytvářely hodinový takt z Opavy a nenarušovaly takt na zbývající části trati 321 do Českého Těšína.
- **Zvýšit traťovou rychlost** podle stavebních parametrů trati na 160 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- **Zavést audiovizuální systém** ve vybraných stanicích a zastávkách, které dosud nejsou takto vybaveny.
- **Rozsah dopravy**: zachování stávajícího rozsahu, připravit koncept linkového vedení: vlaky z Opavy východu vést do Ostravy střed a zpět.
- **Nahradit elektrické jednotky řady 460 ČD** novými vozidly - nízkopodlažními, klimatizovanými s audiovizuálním systémem.
- **Iniciovat částečné zdvoukolejnění trati pro letmé křižování na trati** z důvodu zvýšení propustnosti trati a možnosti přidání dalších vlaků (příprava dokumentace, sledování záměru),
- **Zřídit novou zastávku Háj ve Slezsku-Smolkov**. Podmínkou je požadavek obce.

Oblast jihovýchod

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

Základní charakteristika tratě

Trať 270 je jednou z páteřních tratí České republiky, čemuž odpovídá i hustota provozu na trati v průběhu celého dne. V Moravskoslezském kraji se na části trati objeví až sedm vlakových linek, které zajišťují obsluhu nejen města Ostravy, ale i dalších důležitých měst v kraji. Vzhledem k dálkové dopravě, která na trati dominuje, je složité stabilizovat časové polohy vlaků regionální osobní dopravy tak, aby nebyly dotčeny jízdou zpožděných vlaků dálkové dopravy. Největší nabídka spojů je v úseku Bohumín – Ostrava-Svinov. Úsek z Bohumína do Jeseníku nad Odrou je 46 km dlouhý.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Z Ostravy hl. n. jsou na lince S3 zavedeny stabilizované časové polohy vlaků s odjezdem v X:30, z Ostravy-Svinova v X:41-X:45, do Studénky vlak přijíždí přibližně v X:54-X:56, do Suchdola nad Odrou v rozmezí X:01-X:04. U osobních vlaků je problematickým místem zastávka Jeseník nad Odrou (hraniční zastávka MS kraje). Další stanicí je až žst. Polom, která už leží v Olomouckém kraji. Ze Suchdola nad Odrou jsou v rámci linky S3 vedeny vlaky do Hranic na Moravě (příp. až do Přerova), které zastávku Jeseník nad Odrou obsluhují přibližně v dvouhodinovém taktu obousměrně. Pravidelně dochází k zahuštění provozu po žst. Studénka vlaky linky S4.

Vlaky linky R7 jsou vedeny jako průběžné se zastavováním ve stanicích Studénka a Suchdol nad Odrou, z Bohumína odjíždějí v X:35, z Ostravy hl. n. v X:42, z Ostravy-Svinova v X:51, ze Studénky v X:01 a ze Suchdola nad Odrou v X:09.

Systémové vazby na trati

Při jízdě vlaků z Bohumína jsou vazby na trati v železniční stanici Ostrava hl. n., Ostrava-Svinov, Studénka a Suchdol nad Odrou. Je snaha tvořit vazby z odbočných tratí jak na osobní vlaky, tak na rychlíky ve všech stanicích.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Bohumín:

- 870555: Bohumín – Ostrava
- 870557: Orlová – Rychvald – Bohumín
- 870558: Orlová – Petřvald – Bohumín
- 870559: Orlová – Dolní Lutyně – Bohumín
- 870560: Orlová – Dolní Lutyně – Bohumín
- 870565: Dolní Lutyně – Bohumín
- 870566: Dolní Lutyně – Bohumín

Ostrava hlavní nádraží:

- 870553: Orlová – Rychvald – Ostrava
- 910591: Ostrava – Orlová, Lutyně
- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Ostrava-Svinov:

- Viz trať 321 (část Opava východ – Ostrava-Svinov).

Polanka nad Odrou:

- Návazná linka městské hromadné dopravy.

Jistebník:

- 880648: Bílovec – Bravantice – Jistebník

Studénka:

- 880612: Nový Jičín – Studénka – Bílovec
- 880613: Studénka – Pustějov – Fulnek
- 880623: Studénka – Sedlnice – Nový Jičín
- 880624: Bílovec – Pustějov – Studénka
- 880626: Suchdol nad Odrou – Hladké Životice – Pustějov - Studénka
- 880629: Bílovec – Velké Albrechtice – Studénka
- 880630: Nový Jičín – Studénka – Klimkovice – Ostrava
- 880642: Kopřivnice – Příbor – Studénka
- 910677: Ostrava – Klimkovice – Studénka – Albrechtický
- Návazná linka městské hromadné dopravy.

Suchdol nad Odrou:

- 880619: Fulnek – Suchdol nad Odrou – Odry – Pohoř
- 880620: Nový Jičín – Suchdol nad Odrou – Odry

- 880687: Suchdol nad Odrou – Jeseník nad Odrou – Blahutovice

Počet vlaků na trati (tabulka s počty cestujících je souhrná pro celou trať 270)

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	77	71	71	77

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nahradit soupravy tažené lokomotivou či elektrické jednotky řady 460 ČD** novými vozidly – nízkopodlažními, klimatizovanými s audiovizuálním systémem.
- **Rozsah provozu: zachování stávajícího rozsahu, ustálit spoje v časových polohách, aby nedocházelo k rozkolísanosti spojů.**

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

Základní charakteristika tratě

Část trati 270 vede ze Studénky do Mošnova na Letiště Leoše Janáčka. Úsek z Bohumína do Mošnova je 39 km dlouhý, přičemž úsek ze Studénky do Mošnova je 9 km dlouhý. Linka S4 plní funkci dopravního spojení z/na letiště. Základem je obsloužit nejen samotné letiště, ale také průmyslovou zónu, která se v Mošnově rozšiřuje. Výhledově se na trati počítá se zavedením vlečkového provozu do přilehlých podniků a po samotném rozšíření zóny je předpokládána vyšší četnost cestujících.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlaky jsou vedeny nepravidelně, vzhledem k jejich navázání na odlety a přílety na letišti. V období duben - říjen je provoz zahuštěn vlaky vedenými k charterovým letům. Vlaky pravidelné jsou vedeny do Mošnova na směny; příkladem může být vlak odjíždějící z Bohumína ve 4:43, z Ostravy-Svinova v 5:03, ze Studénky v 5:17 a do Mošnova přijíždějící v 5:29. Zpět odjíždí vlak v 6:32, ze Studénky v 6:44, do Ostravy-Svinova přijíždí v 6:57 a na ostravské hlavní nádraží v 7:04. Po většinu dne vlaky končí jak ve stanici Ostrava-Svinov, tak ve stanici Ostrava hl. n. Vlaky vytvářejí vazby především ve Studénce, tendence je vytvářet vazby i v Ostravě-Svinově a v Ostravě hl. n.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Mošnov, Ostrava Airport

- 880670: Nový Jičín – Sedlnice – Mošnov – Ostrava

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	24	24	22	24

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Ukončovat vlaky pouze v jedné z ostravských stanic** (Ostrava-Svinov, Ostrava hl. n.).
- **Vytvořit vazby** na vlaky z Opavy a Českého Těšína při rozšíření průmyslové zóny v Mošnově (podle poptávky).
- **Rozsah provozu:** v případě poptávky posílit provoz pro obsluhu průmyslové zóny v Mošnově.

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

Základní charakteristika tratě

Trať je jednokolejná 39 km dlouhá regionální trať, která navazuje na vlaky ve stanici Suchdol nad Odrou. Vlaky jsou zde provozovány ve dvouhodinovém taktu a tvoří návaznosti především na rychlíky z Ostravy a z Brna. Provozovány jsou zde motorové vozy řady 810 ČD s přípojnými vozy. Křižování vlaků se provádí ve stanicích Odry a Vítkov. Trať má v letních měsících značný turistický potenciál.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlak odjíždí ze Suchdola nad Odrou v L:16, ze stanice Odry v L:31, dále vlak pokračuje do stanice Vítkov, kde po většinu dne probíhá křižování, pobyty jsou zde i osm minut. Z Vítkova odjede vlak v S:02 a do konečné stanice Budišov nad Budišovkou přijíždí v S:24. Zpět se vydává v L:32, z Vítkova odjíždí po křižování v S:03, z Oder v S:32 a do Suchdola nad Odrou přijíždí v S:46, aby zde vytvořil vazbu na rychlíky a další regionální vlaky.

Systémové vazby na trati

Vlaky vytváří přípojně vazby ve stanici Suchdol nad Odrou na linky R7, S3, S32 a S34. Ve Vítkově a v Odřích jsou na vlaky navázány autobusy (většina linek na autobusových stanovištích).

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Suchdol nad Odrou:

- Viz trať 270

Vítkov:

- 900235: Vítkov – Vítkov, Klokočov, Odry, Klokočůvek

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	22	17	17	22

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy**, nízkopodlažní, klimatizovaná, s audiovizuálním systémem.
- **Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť** na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK).
- **Zvýšit traťovou rychlost** podle stavebních parametrů trati až na 100 km/h, odstranit rychlostní propady.
- **Zavést audiovizuální systém** ve vybraných stanicích a zastávkách.
- **Rozsah provozu**: všechny vlaky vést do Budišova nad Budišovkou; v úseku Suchdol nad Odrou – Odry ve špičce rozšířit provoz a vést vlaky každou hodinu.
- **Zřídít novou zastávku v Budišově nad Budišovkou** u křižení s ulicí Partyzánskou. Podmínkou je požadavek obce.

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

Základní charakteristika tratě

Trať 277 je 10 km dlouhou jednokolejnou odbočnou tratí od tratě 270. Doprava je zde organizována zhruba ve dvouhodinovém taktu mimo ranní a odpolední špičku, kdy je provoz hustší. Vazba v Suchdolu nad Odrou je tvořena především na rychlíky ve směru Ostrava i ve směru Přerov; dále je vazba i na

osobní vlaky v obou zmíněných směrech především v době dopravní špičky. Ve stanici Suchdol nad Odrou lze využít i spojení na další dvě odbočné tratě ve směru Nový Jičín město a Budišov nad Budišovkou.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlak ze Suchdola nad Odrou vyjíždí v L:16, do konečné stanice Fulnek přijíždí v L:28; zpět se vlak vydává z Fulneku v S:42, do Suchdola nad Odrou přijíždí v S:54, aby vytvořil přípojně vazby na osobní vlaky a rychlíky. Ve stanici Fulnek vlak tvoří vazby na regionální autobusové linky.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Suchdol nad Odrou:

- Viz trať 270

Fulnek:

- 900**231**: Vítkov – Bílovec – Ostrava
- 900**232**: Vítkov – Fulnek - Odry
- 900**234**: Vítkov – Březová – Fulnek
- 900**261**: Opava – Hradec nad Moravicí – Fulnek – Kujavy
- 880**613**: Studénka – Pustějov – Fulnek
- 880**614**: Nový Jičín – Fulnek - Opava
- 880**618**: Nový Jičín – Suchdol nad Odrou – Kletné – Fulnek
- 880**619**: Fulnek – Suchdol nad Odrou – Odry, Pohoř
- 910**673**: Ostrava – Velké Albrechtice – Bílovec – Fulnek
- 900**678** (910**678**): Ostrava – Klimkovice – Bílovec – Fulnek – Odry
- 880**684**: Odry – Tošovice – Fulnek
- 880**686**: Odry – Fulnek – Heřmanice u Oder - Vítkov

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	24	16	14	24

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nahradit motorový vůz řady 810 ČD vozidlem s vyšší dynamikou jízdy** a lepším komfortem pro cestující (nizkopodlažnost, klimatizace, audiovizuální systém).
- **Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť** na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK).
- **Zvýšit traťovou rychlost** podle stavebních parametrů trati až na 100 km/h, odstranit rychlostní propady.
- **Zavést audiovizuální systém** ve vybraných stanicích a zastávkách.
- **Rozsah provozu**: zachovat stávající rozsah, popř. podle poptávky zavést vlaky každou hodinu celodenně.
- **Zachovat uspořádání spojů tak, aby byly zachovány dostatečné přestupní vazby** na vlaky v Suchdolu nad Odrou i na autobusové spoje ve Fulneku.

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

Základní charakteristika tratě

Trať do Nového Jičína je 8 km dlouhou, jednokolejnou regionální trati, která je odbočkou z tratě 270. Je obsluhována nízkopodlažním vozidlem nezávislé trakce řady 814/914 ČD. Vlaky zde jezdí po celý den v dvouhodinovém taktu; ve špičku funguje takt jednohodinový. Vlaky jsou navázány na rychlíky od Ostravy a od Hranic na Moravě. Další vazby fungují od vlaků z Fulneku a z Budišova nad Budišovkou.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlak vyjede ze stanice Suchdol nad Odrou v L:16, do Nového Jičína města dorazí v L:30; zpět vyjíždí v S:40 a do Suchdola nad Odrou dorazí v S:54, aby vytvořil přípojně vazby na osobní vlaky a rychlíky.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Suchdol nad Odrou:

- Viz trať 270

Nový Jičín:

- 880**612**: Nový Jičín – Studénka – Bílovec
- 880**614**: Nový Jičín – Fulnek – Opava
- 880**615**: Nový Jičín – Jeseník nad Odrou – Vážné – Odry
- 880**616**: Nový Jičín – Bernartice nad Odrou – Nový Jičín, Blahutovice
- 880**617**: Nový Jičín – Hodslavice – Valašské Meziříčí
- 880**618**: Nový Jičín – Suchdol nad Odrou – Kletné – Fulnek
- 880**620**: Nový Jičín – Suchdol nad Odrou - Odry
- 880**621** (860**621**): Nový Jičín – Příbor – Frýdek-Místek
- 880**622**: Nový Jičín – Hodslavice – Mořkov
- 880**623**: Studénka – Sedlnice – Nový Jičín
- 880**625**: Nový Jičín – Pustějov – Bílovec
- 880**628**: Nový Jičín – Příbor – Staříč
- 880**630**: Nový Jičín – Studénka – Klimkovice – Ostrava
- 880**646**: Kopřivnice – Štramberk – Rybí – Nový Jičín
- 880**647**: Nový Jičín – Frýdek-Místek – Nošovice
- 880**658**: Frýdek-Místek – Nový Jičín – Hranice – Olomouc
- 880**663**: Kopřivnice – Lichnov – Veřovice – Nový Jičín
- 880**665**: Nový Jičín – Životice u Nového Jičína – Mořkov
- 880**688**: Hodslavice – Nový Jičín, Straník – Nový Jičín
- 880**696**: Nový Jičín – Veřovice – Frenštát pod Radhoštěm
- 880**697**: Nový Jičín – Ženkla – Kopřivnice
- 880**698**: Nový Jičín – Rybí – Závišice – Kopřivnice
- 880**699**: Nový Jičín – Příbor – Kopřivnice – Štramberk
- Návazné linky městské autobusové dopravy.

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	28	23	21	28

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy**, nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená audiovizuálním systémem.
- **Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť** na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK), prioritně v žst. Nový Jičín město.
- **Zvýšit traťovou rychlost** podle stavebních parametrů trati až na 80 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- **Zavést audiovizuální systém** ve vybraných stanicích a zastávkách, prioritně v žst. Nový Jičín město.
- **Rozsah provozu:** přidat dva páry spojů po sedmé hodině ráno a šesté hodině večer z Nového Jičína a následně zpět, zavést celodenní hodinový interval.
- **Stabilizovat provoz v obou směrech**, aby zanikly rozdílné časy v odjezdech z výchozí stanice a v příjezdech do koncové stanice.

4.2.16. Trať 279 Studénka – Bílovec (v ODIS linka S31)

Základní charakteristika tratě

Trať do Bílovce je 7 km dlouhou, jednokolejnou odbočnou tratí ze Studénky. Trať je obsluhována motorovou jednotkou řady 814/914 ČD. Vlaky zde slouží jako návazné spoje na osobní vlaky z tratě 324 a na rychlíky z tratě 270. V koncové stanici Bílovec na vlaky navazují autobusové linky. Vlaky jsou na této trati provozovány zhruba v hodinovém intervalu s určitými mezerami během dne (dopolední a večerní hodiny). Nevýhodou na této trati jsou nepravidelnosti v odjezdech vlaků ze Studénky.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlaky odjíždějí ze Studénky většinou v rozmezí X:12-X:24 v průběhu celého dne. Do konečné stanice Bílovec přijíždí v rozmezí X:24-X:36. Zpět je vlak veden s odjezdem v rozmezí X:29-X:43, do stanice Studénka přijíždí v rozmezí X:41-X:55, aby vytvořil vazbu na dálkové a regionální vlakové spoje.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Studénka:

- Viz trať 270

Bílovec:

- 900**231**: Vítkov – Bílovec – Ostrava
- 900**262**: Opava – Hradec nad Moravicí – Skřípov – Bílovec
- 900**263**: Opava – Hrabyně – Pustá Polom – Hlubočec – Těškovice – Bílovec
- 900**264**: Opava – Hlubočec – Pustá Polom – Těškovice - Bílovec
- 880**612**: Nový Jičín – Studénka – Bílovec
- 880**624**: Bílovec – Pustějov – Studénka
- 880**625**: Nový Jičín – Pustějov – Bílovec
- 880**627**: Bílovec – Tísek – Slatina
- 880**629**: Bílovec – Velké Albrechtice – Studénka

- 880**648**: Bílovec – Bravantice – Jistebník
- 910**673**: Ostrava – Velké Albrechtice – Bílovec - Fulnek
- 880**678** (910**678**): Ostrava – Klimkovice – Bílovec – Fulnek (Ostrava – Klimkovice – Bílovec – Fulnek – Odry)
- 880**680**: Bílovec – Hradec nad Moravicí – Opava
- 880**692**: Bílovec – Pustá Polom - Hlubočec
- 880**693**: Bílovec – Slatina – Těškovice – Pustá Polom

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	34	24	20	32

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

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

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

Základní charakteristika tratě

Trať 320 je 51 km dlouhá, dvoukolejná elektrifikovaná trať. Na trati jsou převážně provozovány elektrické jednotky 471/971 ČD, ve špičce doplňují výkony elektrické jednotky řady 460 ČD. Vlaky spojují Třinec, Český Těšín, Karvinou a Bohumín s Ostravou. Vlaky jsou provozovány v hodinovém intervalu s půlhodinovým prokladem dvou párů vlaků ve špičce. Takt je zde ustálený. Trať v úseku Mosty u Jablunkova – Český Těšín je rekonstruovaná do koridorových parametrů a doprava zde funguje bez problémů. Vlaky jsou doplňovány návaznými autobusovými spoji do okolních obcí od Českého Těšína po Mosty u Jablunkova. Úsek kolem Karviné je problematický z hlediska traťové rychlosti a poddolovaného území, určité úseky v současné době prochází rekonstrukcí železničního svršku i spodku. Z Mostů u Jablunkova pokračují vlaky do Mostů u Jablunkova zastávky (a dále do Čadce) vedené motorovou jednotkou řady 810 ZSSK (kapacitně postačuje).

Konstrukční poloha vlaků na trati

Linka plní účel návazného spoje dálkových linek z Prahy, Brna a Břeclavi, rovněž je navázána na linky S3, S4 a S6 v Ostravě hl. n. Linka ve stanici Český Těšín navazuje na linku S1, R1 a S6. Do Českého Těšína ve směru Mosty u Jablunkova přijíždí X:19-X:21, ve směru do Bohumína pak v X:35-X:37. Vlaky následně končí v Mostech u Jablunkova, kde je po dobu špičky navázána linka S22 do Mostů u Jablunkova. Příjezd do Mostů u Jablunkova je X:55, odjezd zpět v X:02 z Mostů u Jablunkova, z Návsi v X:11, z Třince centra v X:23, pobyt v Českém Těšíně je X:35-X:37, Karvinou vlak opouští v X:58, Bohumín v X:16 a do Ostravy hl. n. přijíždí v X:23.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Bohumín:

- Viz trať 270

Dětmarovice:

- 870**537**: Karviná – Petrovice u Karviné – Dětmarovice
- 870**539**: Karviná – Dětmarovice – Orlová
- Návazná linka městské hromadné dopravy.

Karviná hl. n.:

- 870**531**: Karviná – Orlová – Ostrava
- 870**532**: Karviná – Orlová – Ostrava
- 870**533**: Karviná – Havířov
- 870**534**: Karviná – Orlová
- 870**536**: Karviná – Petrovice u Karviné, Marklovice
- 870**537**: Karviná – Petrovice u Karviné – Dětmarovice
- 870**538**: Karviná – Petrovice u Karviné, Prstná
- 870**539**: Karviná – Dětmarovice – Orlová
- 870**540**: Karviná – Stonava
- 870**541**: Karviná – Stonava
- 870**542**: Karviná – Stonava – Karviná
- 870**543**: Karviná – Stonava – Albrechtice
- 870**544**: Karviná – Orlová
- 870**546**: Karviná – Dětmarovice – Dolní Lutyně - Bohumín
- 870**547**: Karviná – Český Těšín
- 870**548**: Karviná – Český Těšín – Nošovice
- 870**556**: Bohumín – Rychvald – Dětmarovice – Karviná
- 861**734**: Karviná – Český Těšín – Třinec
- 861**745**: Komorní Lhotka – Hnojník – Těrlicko – Karviná
- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Český Těšín:

- 870**547**: Karviná – Český Těšín
- 870**548**: Karviná – Český Těšín – Nošovice
- 861**731**: Český Těšín – Albrechtice – Stonava – Karviná
- 861**732**: Český Těšín – Těrlicko – Havířov – Orlová
- 861**733**: Český Těšín – Těrlicko
- 861**734**: Karviná – Český Těšín – Třinec
- 861**735**: Český Těšín – Třanovice – Těrlicko – Havířov – Ostrava
- 861**736**: Chotěbuz – Český Těšín
- 861**737**: Český Těšín – Stonava
- 861**739**: Český Těšín – Třanovice – Dobrá – Frýdek-Místek
- 861**747**: Hnojník – Střítež – Vělopolí – Český Těšín
- 861**749**: Třinec – Český Těšín – Třanovice – Těrlicko – Havířov

- 861**752**: Jablunkov – Třinec – Český Těšín – Těrllicko – Havířov – Ostrava
- 861**754**: Třinec – Ropice – Český Těšín
- 861**760**: Třinec – Český Těšín – Těrllicko – Havířov
- 861**761**: Třinec – Český Těšín
- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Třinec:

- 861**734**: Karviná – Třinec – Český Těšín
- 861**748**: Třinec – Střítež – Řeka
- 861**749**: Třinec – Český Těšín – Třanovice – Těrllicko – Havířov
- 861**752**: Jablunkov – Třinec – Český Těšín – Těrllicko – Havířov – Ostrava
- 861**760**: Třinec – Český Těšín – Těrllicko – Havířov
- 861**761**: Třinec – Český Těšín
- 862**766**: Třinec – Třinec, Karpetná – Vendryně – Třinec
- 862**768**: Třinec – Třinec, Dolní Líštná – Vendryně
- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Třinec centrum:

- 861**752**: Jablunkov – Třinec – Český Těšín – Těrllicko – Havířov – Ostrava
- 861**764**: Třinec – Vendryně – Třinec, Karpetná - Třinec
- 861**774**: Jablunkov – Třinec – Frýdek-Místek
- 862**766**: Třinec – Třinec, Karpetná – Vendryně – Třinec
- 862**769**: Třinec – Třinec, Lyžbice – Vendryně – Vendryně, konečná
- 862**770**: Třinec – Bystřice – Bystřice, Paseky, konečná
- 862**771**: Třinec – Bystřice – Nýdek – Nýdek, Hluchová
- 862**772**: Třinec – Bystřice – Nýdek – Nýdek, Gora
- 862**776**: Jablunkov – Třinec – Hnojník – Nošovice
- 862**781**: Třinec – Návsí – Jablunkov – Mosty u Jablunkova – Hřčava
- 862**783**: Třinec – Návsí – Jablunkov – Písečná – Písek – Bukovec
- 862**784**: Třinec – Návsí – Jablunkov – Dolní Lomná – Horní Lomná
- 862**786**: Třinec – Bystřice – Košařiska – Milíkov – Bocanovice – Jablunkov – Návsí
- 862**787**: Třinec – Bystřice – Milíkov – Košařiska – Návsí – Jablunkov
- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Vendryně:

- 862**763**: Třinec – Třinec, Dolní Líštná – Venryně, Záolší
- 862**769**: Třinec – Třinec, Lyžbice – Vendryně – Vendryně, konečná

Bystřice:

- 862**770**: Třinec – Bystřice – Bystřice, Paseky, konečná
- 862**772**: Třinec – Bystřice – Nýdek – Nýdek, Gora
- 862**773**: Bystřice – Nýdek, Střelmá, Pod Sošovem

- 862**786**: Třinec – Bystřice – Košařiska – Milíkov – Bocanovice – Jablunkov – Návší
- 862**787**: Třinec – Bystřice – Milíkov – Košařiska – Návší – Jablunkov

Návší:

- 862**781**: Třinec – Návší – Jablunkov – Mosty u Jablunkova – Hřčava
- 862**782**: Návší – Jablunkov – Jablunkov, Radvanov
- 862**783**: Třinec – Návší – Jablunkov – Písečná – Písek – Bukovec
- 862**784**: Třinec – Návší – Jablunkov – Dolní Lomná – Horní Lomná
- 862**786**: Třinec – Bystřice – Košařiska – Milíkov – Bocanovice – Jablunkov – Návší
- 862**787**: Třinec – Bystřice – Milíkov – Košařiska – Návší – Jablunkov
- 862**788**: Návší – Jablunkov – Jablunkov, Lísky

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	74	54	56	74

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nahradit soupravy tažené lokomotivou nebo elektrické jednotky řady 460 ČD** novými vozidly – nízkopodlažními, klimatizovanými s audiovizuálním systémem.
- **Rozsah dopravy:** v případě poptávky zavést odjezdy vlaků každou půlhodinu během dopravní špičky.
- **Zavést audiovizuální systém** ve vybraných stanicích a zastávkách, které dosud nejsou takto vybaveny.
- **Zrekonstruovat úsek Bohumín – Český Těšín** – nástupištní hrany, audiovizuální informační systém pro cestující, kolejový svršek i spodek.

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

Základní charakteristika tratě

Úsek tratě 321 z Ostravy-Svinova do Českého Těšína přes Havířov je dvoukolejný (s výjimkou úseku Ostrava-Svinov – Odbočka Odra), 41 km dlouhý a elektrifikovaný, na kterém není problém vytvořit taktovou dopravu bez ohledu na křižování ve stanicích. Vlaky jsou obsluhovány elektrickými jednotkami řady 471/971 a 460 ČD. Vlaky při své cestě tvoří vazby na linky S2, S3, S4, S6, R1, R7 a R10. Na trati jsou provozovány vlaky zastávkové a zrychlené; zrychlené osobní o víkendy a průběžné spěšné vlaky v pracovních dnech.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlaky vyjíždějí ze stanice Český Těšín přibližně vždy v X:43, X:17 (ve špičku). Další důležitou stanicí je stanice Havířov, odkud je odjezd vždy X:05 a X:39. Vazbu na vlaky linky S6 vytváří osobní vlaky ve stanici Ostrava-Kunčice v pracovních dnech v době dopravní špičky (X:23-X:25, X:53-X:55). Do Ostravy-Svinova přijíždí vlaky v X:37, X:07.

Spěšné vlaky jsou vedeny tak, aby měly návaznost na návazné vlaky přes Ostravu-Vítkovice do Ostravy-Svinova (odjezd těchto vlaků je stanoven na X:55 s příjezdem do Ostravy-Svinova v X:07). Tyto vlaky jsou o víkendy prodlouženy do Havířova a vyjíždějí z Havířova X:42. V případě spěšných vlaků je odjezd stanoven z Českého Těšína na S:09; vlak funguje po Havířov jako zastávkový vlak s příjezdem do Havířova v S:31 a odjezdem S:32. Dále vlak pokračuje jako vlak zrychlený se zastavením v Ostravě Kunčicích, Ostravě-Středu, Ostravě-Stodolní, Ostravě hlavním nádraží a Ostravě-Svinově, kam přijíždí v L:02 a má zde 11 minut pobyt.

Vlaky, které neukončují svou jízdu ve stanici Ostrava-Svinov, pokračují dále do stanice Opava východ.

Z Ostravy-Svinova na Český Těšín odjíždí vlak v X:22, v Ostravě Kunčicích vytváří vazby na osobní vlaky ve směru Frýdek-Místek; pobyt X:34-X:37; následuje Havířov s příjezdem v X:48 a odjezdem v X:49. Příjezd do Českého Těšína je v X:11, kde na tyto vlaky mají přípoje vlaky linky S2 ve směru Mosty u Jablunkova.

Osobní vlaky vedené z Ostravy-Svinova do Ostravy-Kunčic přes Ostravu-Vítkovice ve špičku v X:45, do Ostravy-Kunčic přijíždějí v X:57. Většina z těchto vlaků tvoří přípojnou vazbu na spěšné vlaky z Opavy východu do Českého Těšína. Spěšné vlaky vyjíždějí z Ostravy-Svinova v S:41 po osmi minutách pobytu. Další stanicí je Ostrava hl. n.: příjezd S:47, odjezd S:48. Do Ostravy-Kunčic přijíždí v L:00 a odjíždí v L:01 jako zrychlený vlak do Havířova s příjezdem L:10 a odjezdem L:11. Z Havířova pokračují spěšné vlaky jako zastávkové do Českého Těšína s příjezdem v L:34.

Trať 321

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Ostrava-Svinov:

- Viz trať 321 (část Opava východ – Ostrava-Svinov).

Havířov:

- 860**369**: Frýdek-Místek – Sedliště – Šenov – Havířov
- 872**441**: Havířov – Ostrava
- 872**443**: Havířov – Ostrava
- 872**444**: Havířov – Ostrava
- 872**445**: Havířov – Ostrava
- 872**451**: Havířov – Orlová – Dětmarovice
- 872**453**: Havířov – Rychvald – Bohumín
- 872**456**: Havířov – Orlová
- 872**461**: Šenov – Havířov – Nošovice
- 861**735**: Český Těšín – Třanovice – Těrlicko – Havířov – Ostrava
- 861**752**: Jablunkov – Třinec – Český Těšín – Těrlicko – Havířov – Ostrava
- 861**760**: Třinec – Český Těšín – Těrlicko – Havířov
- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Havířov-Suchá

- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Horní Suchá

- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Albrechtice u Českého Těšína

- Návazná linka městské hromadné dopravy.

Český Těšín

- Viz trať 320.

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	84	55	55	84

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nahradit elektrické jednotky řady 460 ČD** novými vozidly – nízkopodlažními, klimatizovanými s audiovizuálním systémem.
- **Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť** na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK) v rámci modernizace úseku.
- **Zvýšit traťovou rychlost** podle stavebních parametrů trati v rámci modernizace úseku až na 160 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- **Zavést audiovizuální systém** ve vybraných stanicích a zastávkách, prioritně v žst. Havířov a Ostrava-Kunčice.
- **Rozsah provozu:** zvážit koncept linkového vedení: vlaky z Českého Těšína vést pouze do Ostravy-Svinova a zpět. Ponechat stávající počet osobních vlaků, zavést nové spěšné vlaky Havířov-město – Havířov – Ostrava střed – Ostrava-Stodolní – Ostrava hl.n.
- **Zřídít zastávky Havířov-město a Ostrava-Zábřeh.**

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

Základní charakteristika tratě

Trať 322 je jednokolejná 27 km dlouhá trať s možností křížování ve stanicích Dobrá u Frýdku-Místku a Hnojník. Vlaky zde jezdí v hodinovém taktu po celý den. V dopravní špičce se jednotky 814 ČD zdvojují, případně jsou posilovány vozem 810 ČD + 2 přípojnými vozy. Dopravní špička na trati je přibližně od 04:30 do 08:30 a od 13:30 do 17:30.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlaky jsou vedeny jako zastávkové (bez vlaků zrychlených. Z trati krom+ výchozí a koncové stanice nevedou žádné odbočné tratě, stanice na trati jsou pouze dvě. Vlaky odjíždějí z Frýdku-Místku v X:33, příjezd do Dobré u Frýdku-Místku X:40-X:41, v Hnojníku X:55-X:57, příjezd do Českého Těšína v X:13. Opačně odjezd X:39, Hnojník X:55-X:56, Dobrá u FM X:09-X:10, příjezd do Frýdku-Místku v X:17.

Systémové vazby na trati

Systémové vazby na trati probíhají v obou výchozích/koncových stanicích – Frýdku-Místku a Českém Těšíně. Pravidelný příjezd do Frýdku-Místku je X:17, vlaky směr Frýdlant nad Ostravicí odjíždějí v X:29, směr Ostrava v X:33. Do Českého Těšína je příjezd v X:13, vlaky směr Havířov odjíždějí v X:17 (ve špičku), pravidelně X:41; vlaky směr Třinec odjíždějí v X:21, vlaky směr Karviná v X:37. Přestupní vazby jsou dostatečné, v případě vlaků ve směru Havířova ve špičku jsou poměrně krátké.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Frýdek-Místek:

- 860348: Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí – Staré Hamry – Bílá
- 860351: Ostrava – Frýdek-Místek – Dobrá – Raškovice – Morávka
- 860352: Ostrava – Řepiště – Frýdek-Místek – Dobrá – Raškovice – Morávka
- 860353: Ostrava – Frýdek-Místek
- 860354: Ostrava – Vratimov – Řepiště – Frýdek-Místek
- 860355: Frýdek-Místek – Dobrá – Raškovice – Morávka
- 860356: Frýdek-Místek – Staré Město – Raškovice – Krásná
- 860357: Frýdek-Místek – Dobrá – Vyšší Lhoty – Dobratice – Vojkovice
- 860358: Frýdek-Místek – Nošovice
- 860360: Frýdek-Místek – Palkovice – Metylovice – Lhotka – Kozlovice
- 860361: Ostrava – Frýdek-Místek – Palkovice – Kozlovice

- 860**362** (880**362**): Frýdek-Místek – Příbor – Kopřivnice
- 860**363**: Frýdek-Místek – Janovice – Pržno – Raškovice
- 860**365** (872**365**): Frýdek-Místek – Horní Domaslavice – Lučina – Pazderna – Frýdek-Místek (Dolní Domaslavice – Žermanice – Lučina)
- 860**367**: Frýdek-Místek – Bruzovice – Žermanice – Havířov
- 860**368**: Frýdek-Místek – Bruzovice – Havířov
- 860**369**: Frýdek-Místek – Sedliště – Šenov – Havířov
- 860**621** (880**621**): Nový Jičín – Příbor – Frýdek-Místek
- 861**739**: Český Těšín – Třanovice – Dobrá – Frýdek-Místek
- 861**765**: Třinec – Hnojník – Dobrá – Frýdek-Místek
- 861**774**: Jablunkov – Třinec – Frýdek - Místek
- 861**775**: Třinec – Hnojník – Třanovice – Dobrá – Frýdek-Místek
- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Střítež u Českého Těšína:

- 861**743**: Řeka – Střítež – Hnojník
- 861**747**: Hnojník – Střítež – Vělopolí – Český Těšín
- 861**765**: Třinec – Hnojník – Dobrá – Frýdek-Místek
- 861**774**: Jablunkov – Třinec – Frýdek - Místek
- 861**775**: Třinec – Hnojník – Třanovice – Dobrá – Frýdek-Místek
- 862**776**: Jablunkov – Třinec – Hnojník - Nošovice

Hnojník:

- 861**744**: Komorní Lhotka – Hnojník – Horní Tošanovice – Třanovice
- 861**746**: Komorní Lhotka – Hnojník

Český Těšín:

- Viz trať 320.

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	40	40	38	40

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy**, nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená audiovizuálním systémem.
- **Zřídit zastávku Frýdek-Slezská**. Podmínkou je požadavek obce.
- **Modernizace infrastruktury podléhá Studii proveditelnosti Beskydy (obecně):**
 - Studie řeší modernizaci tratí 322, 323, 324 a 325 (úsek Sedlnice – Veřovice).

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

Základní charakteristika tratě

Trať 323 je 72 km dlouhá trať, z větší části jednokolejná a neelektrifikovaná. Elektrifikován je úsek Ostrava hl. n. – Ostrava-Kunčice v délce 8 km, dvoukolejný úsek končí stanicí Vratimov, tj. délka 10 km. Zbytek trati je jednokolejný, křižování vlaků lze provádět téměř všude s výjimkou zastávek Čeladná, Frenštát pod Radhoštěm město a Mořkov hlavní trať. Na trati dominují zastávkové vlaky, ale jsou zde vedeny i vlaky zrychlené.

Trať lze rozdělit na dva úseky: 1. úsek: Ostrava hl. n. – Frenštát pod Radhoštěm, 2. úsek: Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí.

Na trati je zaveden takt převážně v prvním úseku pro potřeby spojení a vytvoření přípojných vazeb ve Frýdlantu nad Ostravicí, Frýdku-Místku a Ostravě. Vlaky ve druhém úseku doplňuje spojení ve Veřovicích a ve Valašském Meziříčí. Takt ve druhém úseku je spíše nepravidelný.

Frekvence cestujících je v pracovní dny nejvyšší v úseku Ostrava – Frýdlant nad Ostravicí, o víkendu se frekvence cestujících zvyšuje i v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm zejména za účelem turistického ruchu. Vlaky na této trati tvoří páteřní dopravní prostředek nejen do zaměstnání, ale i na výlety a kulturní akce v Beskydech.

Nasazovány jsou čtyři klasické soupravy – lokomotiva řady 754 ČD + 4 vozy – a čtyři motorové vozy řady 842 ČD + 2 vozy. Tyto soupravy jsou doplňovány motorovou jednotkou řady 814/914 ČD, která je využívána v denní dobu v úseku Valašské Meziříčí – Frenštát pod Radhoštěm a ve večerních a nočních hodinách doplňuje spojení v úseku Frenštát pod Radhoštěm – Ostrava.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlak vyjíždí ze stanice Ostrava hl. n. v X:53 (X:23); ve stanici Ostrava-Kunčice má přípojnou vazbu na vlak z trati 321 (z Ostravy-Svinova). Do této stanice přijíždí v X:05 (X:35) a odjíždí v X:06 (X:36). Ve stanici Paskov má následně vlak pobyt z důvodu křižování vlaků; příjezd X:14, odjezd X:16. Následuje příjezd do Frýdku-Místku, kde vlak tvoří přípojnou vazbu od vlaku z Českého Těšína (trať 322); příjezd do Frýdku-Místku v X:26, odjezd v X:30. Následnou stanicí s odbočnou tratí je Frýdlant nad Ostravicí, odkud vede trať 324 do železniční stanice Ostravice. Vlak zde přijíždí v X:44, odjíždí v X:47. Následně vlak křižuje s protijedoucím vlakem ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem. Pobytu jsou zde různé, od tří do pěti minut: X:00 (X:30)-X:05 (X:35). Do Frenštátu pod Radhoštěm přijíždí vlak v X:11 (X:13), potažmo X:13 (X:33). Některé vlaky pokračují dále do zastávky Frenštát pod Radhoštěm město s odjezdy v X:14.

V druhém úseku trati z Frenštátu pod Radhoštěm do Valašského Meziříčí je situace následující: Je-li vlak veden přímo z Ostravy, tak jsou z Frenštátu pod Radhoštěm odjezdy stanoveny od X:13 po X:34. minutu. Odjezdy ve směru Valašské Meziříčí jsou proměnlivé v průběhu dne. Vlaky dále po většinu dne křižují ve stanici Veřovice s příjezdem od X:40-X:55 s pobytem od dvou do čtyř minut (v průběhu dne jsou časy proměnlivé kvůli nepravidelným časovým polohám z Frenštátu pod Radhoštěm). Dále už vlak přijíždí pouze do konečné stanice Valašské Meziříčí většinou X:17, avšak časy příjezdů bývají v průběhu dne odlišné.

V opačném směru vyjíždí vlak z Valašského Meziříčí v různých časech, po většinu dne však v X:24, přijíždí do Veřovic v X:43 a ve stejnou dobu odjíždí (i v případě křižování). Do Frenštátu pod Radhoštěm přijíždí v X:5. Cestující pokračující do Ostravy zde musí přestoupit na navazující vlak do Ostravy.

Z Frenštátu pod Radhoštěm vyjíždí vlak od X:53 do X:56. Do Kunčic pod Ondřejníkem přijíždí na křižování v X:01-X:03, odjíždí v X:03. Další vazbu vlak tvoří ve Frýdlantu nad Ostravicí na vlaky z Ostravice, kam přijede většinou v X:13 a odjíždí v X:16 (X:46). Z Frýdlantu nad Ostravicí vyjíždí ve špičku spoje v půlhodinovém prokladu do Ostravy. Ve Frýdku-Místku probíhá další křižování – příjezd X:29 (X:59), odjezd v X:33 (X:03). Vlak zde vytváří vazbu na vlak z a do Českého Těšína pouze s příjezdy v X:29. Ve stanici Paskov probíhá křižování s protijedoucím vlakem, příjezd v X:43 (X:13), odjezd v X:45 (X:15). Následuje vazba v Ostravě-Kunčicích, kam vlak přijíždí v X:53 (X:23) a odjíždí v X:55 (X:25). Zde vlaky tvoří přípojnou vazbu do stanic Ostrava-Svinov a Opava východ. O víkendech pravidelná vazba není, neboť vlaky se ve směru do Ostravy míjejí o cca půl hodiny – příjezd od Frýdku-Místku v X:53, příjezd od Českého Těšína v X:18. Výjimka však nastává v sudé hodiny, kdy jsou v žst. Ostrava-Kunčice

přípoje v S:53-S:55 přibližně od 8. do 18. hodiny. Vlak následně přijede do Ostravy hl. n., kde mají cestující možnost přestoupit na dálkové vlaky ve směru Praha, Brno, Bohumín a Břeclav a na regionální vlaky ve směru Studénka a Bohumín.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Ostrava:

- Návazné linky směr Havířov, Karviná, Opava, Mošnov, Orlová, Frýdek-Místek, Kopřivnice.

Vratimov:

- 860**352**: Ostrava – Řepiště – Frýdek-Místek – Dobrá – Raškovice – Morávka
- 860**354**: Ostrava – Vratimov – Řepiště – Frýdek-Místek
- Návazné linky městské hromadné dopravy.

Paskov:

- 910**370**: Ostrava – Krmelín – Paskov – Řepiště

Frýdek-Místek:

- Viz trať 322

Pržno:

- 860**341**: Frýdlant nad Ostravicí – Pržno – Janovice
- 860**348**: Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí – Staré Hamry – Bílá
- 860**363**: Frýdek-Místek – Janovice – Pržno – Raškovice

Frýdlant nad Ostravicí:

- 860**341**: Frýdlant nad Ostravicí – Pržno – Janovice
- 860**342**: Frýdlant nad Ostravicí – Metylovice – Lhotka – Kozlovice
- 860**343**: Čeladná – Kunčice pod Ondřejníkem – Frýdlant nad Ostravicí
- 860**344**: Nošovice – Raškovice – Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
- 860**345**: Frýdlant nad Ostravicí - Malenovice
- 860**346**: Frýdlant nad Ostravicí – Pstruží – Frýdlant nad Ostravicí
- 860**347**: Ostravice – Frýdlant nad Ostravicí – Palkovice – Staříč
- 860**348**: Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí – Staré Hamry – Bílá
- 880**651**: Frenštát pod Radhoštěm – Frýdlant nad Ostravicí
- 880**657**: Frenštát pod Radhoštěm – Tichá – Frýdlant nad Ostravicí

Čeladná

- 860**343**: Čeladná – Kunčice pod Ondřejníkem – Frýdlant nad Ostravicí

Kunčice pod Ondřejníkem:

- 880**636**: Kopřivnice – Kunčice pod Ondřejníkem
- 880**651**: Frenštát pod Radhoštěm – Frýdlant nad Ostravicí
- 880**657**: Frenštát pod Radhoštěm – Tichá – Frýdlant nad Ostravicí

Frenštát pod Radhoštěm:

- 910**380**: Ostrava – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva
- 910**381**: Ostrava – Frýdek-Místek – Kozlovice – Tichá – Frenštát pod Radhoštěm
- 880**633**: Kopřivnice – Veřovice – Frenštát pod Radhoštěm

- 860**634**: Kopřivnice – Lichnov – Frenštát pod Radhoštěm
- 880**635**: Kopřivnice – Frenštát pod Radhoštěm – Rožnov pod Radhoštěm
- 880**651**: Frenštát pod Radhoštěm – Frýdlant nad Ostravicí
- 880**652**: Frenštát pod Radhoštěm – Tichá – Kozlovice
- 880**653**: Frenštát pod Radhoštěm – Tichá - Kozlovice
- 880**654**: Frenštát pod Radhoštěm – Trojanovice
- 880**655**: Frenštát pod Radhoštěm – Trojanovice
- 880**656**: Frenštát pod Radhoštěm – Trojanovice, Bystré
- 880**657**: Frenštát pod Radhoštěm – Tichá – Frýdlant nad Ostravicí
- 880**659**: Frenštát pod Radhoštěm – Kopaná - Trojanovice
- 880**660**: Frenštát pod Radhoštěm – Horečky – Trojanovice
- 880**664**: Frenštát pod Radhoštěm – Kopřivnice – Příbor – Mošnov - Ostrava
- 880**696**: Nový Jičín – Veřovice – Frenštát pod Radhoštěm

Mořkov hlavní trať

- 880**622**: Nový Jičín – Hodslavice – Mořkov
- 880**665**: Nový Jičín – Životice u Nového Jičína - Mořkov
- 880**617**: Nový Jičín – Hodslavice – Valašské Meziříčí

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	83	77	64	76

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Pořídít jednotky typu push-pull** pro úsek Ostrava hl. n. – Frenštát pod Radhoštěm město; **nahradit motorové vozy řady 842 ČD vozidly s vyšší dynamikou jízdy.**
- **Modernizace infrastruktury podléhá Studii proveditelnosti Beskydy (obecně):**
 - Studie řeší modernizaci tratí 322, 323, 324 a 325 (Sedlnice – Veřovice).
 - Výstavba druhých kolejí na tratích (nebo úsecích tratí), elektrifikace tratí, rekonstrukce stanic a staničních zabezpečovacích zařízení, maximální možné zvýšení traťové rychlosti.
 - Zvýšení rozsahu dopravy v návaznosti na modernizaci tratí (zahuštění provozu – možnost vedení průběžných vlaků, zlepšení časových poloh vlaků).

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

Základní charakteristika tratě

Trať 324 je jednokolejná 7 km dlouhá regionální trať se zastávkovým systémem obsluhy. Stanice Ostravice je stanicí koncovou s možností objíždění soupravy hnacím vozidlem. V současné době zde převažují nepravidelné odjezdy vlaků ze stanice Frýdlant nad Ostravicí; tyto nepravidelnosti jsou vyrovnávány pravidelnými odjezdy ze stanice Ostravice. Na trati funguje ve špičku hodinový takt, mimo špičku výjimečně dvouhodinový. Od GVD 2016/2017 na této trati bude zavedena taktová doprava, která zamezí nepravidelným odjezdům ze stanice Frýdlant nad Ostravicí. Pevné odjezdy budou z obou stanic. Na celé trati budou zavedeny zastávky na znamení.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlaky ve směru Ostravice odjíždějí mezi X:45 – X:50 minutou a navazují tak na spoje linky S6 z Ostravy. Z Ostravice je pravidelný odjezd v X:01 a příjezd do Frýdlantu nad Ostravicí přibližně v X:12, aby se tak vytvořily vazby opět na linku S6 na Ostravu. Návaznost spojů směr Frenštát pod Radhoštěm není počítána, vzhledem k dlouhodobému směřování cestujících převážně ve směru do Ostravy.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Frýdlant nad Ostravicí:

- Viz trať 323

Ostravice:

- 860348: Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice – Staré Hamry – Bílá

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	30	26	26	28

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy**, nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená audiovizuálním systémem.
- **Modernizace infrastruktury podléhá Studii proveditelnosti Beskydy (obecně):**
 - Studie řeší modernizaci tratí 322, 323, 324 a 325 (úsek Sedlnice – Veřovice).
 - Elektrifikace tratě, rekonstrukce stanic a staničních zabezpečovacích zařízení, maximální možné zvýšení traťových rychlostí.
 - Zvýšení rozsahu dopravy v návaznosti na modernizaci tratí (zahuštění provozu, zlepšení časových poloh vlaků).

4.2.22. Trať 325 Studénka – Veřovice (v ODIS linka S8)

Základní charakteristika tratě

Trať o celkové délce 27 km je vystavěna jako jednokolejná regionální trať pro provoz v nezávislé trakti. 6 kilometrů tratě v úseku Studénka-Sedlnice prošla rekonstrukcí, elektrifikací a od roku 2015 na ní přibyla odbočná trať dlouhá 3 kilometry vedoucí na letiště v Mošnově. Tato odbočná trať náleží pod trať 270.

Vlaky v úseku Studénka – Veřovice jsou vedeny v hodinovém taktu po celý den s dvouhodinovou prolukou v dopoledních hodinách a ve večerních hodinách. Vlaky jsou vedeny motorovými jednotkami řady 810 ČD s přípojnými vozy (úsek Veřovice-Štramberk) nebo jsou vedeny samotným motorovým vozem 810 ČD (úsek Štramberk – Veřovice; výjimečně i s přípojným vozem). V dopoledních hodinách jsou vlaky vedeny v relaci Studénka – Štramberk a Kopřivnice – Veřovice (a zpět).

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlaky jsou vedeny jako zastávkové, na trati se nevyskytují vlaky průběžné. Ze žst. Studénka odjíždějí vlaky v pevné časové poloze v X:11, Příbor X:27, Kopřivnice X:36, Štramberk X:40, příjezd do Veřovic v X:53. V opačném směru odjezd z Veřovic v X:08, ze Štramberku v X:21, z Kopřivnice v X:26, z Příbora v X:36 a do Studénky přijíždí v X:51.

Systémové vazby na trati

Ve stanicích Veřovice a Studénka jsou vazby na regionální vlaky. Ve Studénce i na rychlíky ve směru Brno a Ostrava.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Studénka:

- Viz trať 270

Kopřivnice zastávka:

- 860**362** (880**362**): Frýdek-Místek – Příbor – Kopřivnice
- 910**373**: Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Brušperk – Kateřnice – Příbor – Kopřivnice
- 880**631**: Kopřivnice – Mořkov – Nový Jičín, Stráník
- 880**633**: Kopřivnice – Veřovice – Frenštát pod Radhoštěm
- 860**634**: Kopřivnice – Lichnov – Frenštát pod Radhoštěm
- 880**635**: Kopřivnice – Frenštát pod Radhoštěm – Rožnov pod Radhoštěm
- 880**636**: Kopřivnice – Kunčice pod Ondřejníkem
- 880**637**: Kopřivnice – Kozlovice – Lhotka
- 880**638**: Kopřivnice – Kopřivnice, Lubina – Příbor, Hájov
- 880**639**: Kopřivnice – Hukvaldy, Horní Sklenov
- 880**640**: Kopřivnice – Příbor – Trnávka – Petřvald, Petřvaldík
- 880**641**: Kopřivnice – Příbor – Mošnov – Ostrava
- 880**642**: Kopřivnice – Příbor – Studénka
- 880**643**: Kopřivnice – Bartošovice
- 880**644**: Kopřivnice – Štramberk, Libotín
- 880**646**: Kopřivnice – Štramberk – Rybí – Nový Jičín
- 880**649**: Studénka – Příbor – Kopřivnice
- 880**653**: Frenštát pod Radhoštěm – Tichá - Kozlovice
- 880**663**: Kopřivnice – Lichnov – Veřovice – Nový Jičín
- 880**664**: Frenštát pod Radhoštěm – Kopřivnice – Příbor – Mošnov – Ostrava
- 880**690**: Nový Jičín – Rybí – Štramberk – Kopřivnice
- 880**697**: Nový Jičín – Ženklava – Kopřivnice
- 880**698**: Nový Jičín – Závěšice – Kopřivnice
- 880**699**: Nový Jičín – Příbor – Kopřivnice – Štramberk

Kopřivnice:

- 860**362** (880**362**): Frýdek-Místek – Příbor – Kopřivnice
- 880**631**: Kopřivnice – Mořkov – Nový Jičín, Stráník
- 880**633**: Kopřivnice – Veřovice – Frenštát pod Radhoštěm
- 860**634**: Kopřivnice – Lichnov – Frenštát pod Radhoštěm
- 880**635**: Kopřivnice – Frenštát pod Radhoštěm – Rožnov pod Radhoštěm
- 880**636**: Kopřivnice – Kunčice pod Ondřejníkem
- 880**637**: Kopřivnice – Kozlovice – Lhotka
- 880**638**: Kopřivnice – Kopřivnice, Lubina – Příbor, Hájov
- 880**639**: Kopřivnice – Hukvaldy, Horní Sklenov

- 880**640**: Kopřivnice – Příbor – Trnávka – Petřvald, Petřvaldík
- 880**641**: Kopřivnice – Příbor – Mošnov – Ostrava
- 880**643**: Kopřivnice – Bartošovice
- 880**644**: Kopřivnice – Štramberk, Libotín
- 880**646**: Kopřivnice – Štramberk – Rybí – Nový Jičín
- 880**653**: Frenštát pod Radhoštěm – Tichá – Kozlovice
- 880**663**: Kopřivnice – Lichnov – Veřovice – Nový Jičín
- 880**664**: Frenštát pod Radhoštěm – Kopřivnice – Příbor – Mošnov – Ostrava
- 880**690**: Nový Jičín – Rybí – Štramberk – Kopřivnice
- 880**697**: Nový Jičín – Ženkla – Kopřivnice
- 880**698**: Nový Jičín – Závišice – Kopřivnice
- 880**699**: Nový Jičín – Příbor – Kopřivnice – Štramberk

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	43	38	34	43

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

- **Nasadit výkonnější vozidla s vyšší dynamikou jízdy**, nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená audiovizuálním systémem.
- **Eliminovat dlouhé pobyty ve stanici Štramberk**
- **Modernizace infrastruktury podléhá Studii proveditelnosti Beskydy (obecně):**
 - Studie řeší modernizaci tratí 322, 323, 324 a 325 (úsek Sedlnice – Veřovice).
 - Elektrifikace tratě, rekonstrukce stanic a staničních zabezpečovacích zařízení, maximální možné zvýšení traťových rychlostí.
 - Zvýšení rozsahu dopravy v návaznosti na modernizaci tratí (zahuštění provozu, zlepšení časových poloh vlaků).

4.2.23. Trať 326 Dětmorovice – Petrovice u Karviné (v ODIS linka S21)

Základní charakteristika tratě

Trať 326 je dvoukolejná elektrifikovaná, 6 km dlouhá trať. Samotná trať 326 začíná v Dětmorovicích, ovšem určitý počet spojů je výchozích již z Bohumína. V opačném směru pokračují některé z Dětmorovic dále do Bohumína, kde svou jízdu ukončí; v případě úseku Dětmorovice – Petrovice u Karviné vlak zastavuje pouze v zastávce Závada. Vlaky jsou provozovány motorovým vozem řady 810 ČD.

Konstrukční poloha vlaků na trati

Vlak vyjíždí ze stanice Dětmorovice po většinu dne v X:11, do Petrovic u Karviné přijíždí v X:18. V opačném směru odjíždí v X:55 a do Dětmorovic přijíždí v X:03. Zastávka Závada je provozována jako zastávka na znamení. Vlak tvoří přípojné vazby v Dětmorovicích na vlaky linky S2 – střídavě na vlaky v obou směrech.

Systémové vazby na autobusovou dopravu

Dětmorovice:

- Viz trať 320

Počet vlaků na trati

Počet vlaků	PD	SO	NE, svátky	Léto
	28	18	18	26

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Varianta 1:

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

Varianta 2:

- **Nahradit motorový vůz řady 810 ČD jiným vozidlem** s vyšší dynamikou jízdy, nízkopodlažní, klimatizovaná s audiovizuálním systémem.
- **Rozsah provozu:** v novém konceptu vést vlaky v úseku Bohumín – Zebrzydowice s návazností na regionální spoje směr Czechowice-Dziedzice a zpět.

4.3. Návrh rozvoje ODIS v autobusové dopravě

4.3.1. Bílovecko

Základní charakteristika oblasti

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 Ostravsko, Opavsko, Vítkovsko, Novojičínsko, Kopřivnicko, Brušpersko/Příborsko.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Bílovce, Fulneku, popř. do Ostravy. Provoz je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS – 900231, 880612, 880613, 880624, 880626, 880627, 880629, 880630, 880648, 880671, 880672, 880673, 880675, 880677, 880678, 880692, 880693. V oblasti jsou dále provozovány linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí a také linka 930455 (Mohelnice - Ostrava), kde je uznáváno předplatní jízdné ODIS vedle vlastního tarifu dopravce.

Dále je v oblasti provozována linky mimo ODIS – jedná se o mezikrajskou linku 820131 (Zlín – Ostrava).

Převážná většina linek je v současné době provozována dopravcem ARRIVA MORAVA a.s., v menší míře dopravcem TQM-holding s.r.o.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v Bílovci, Studénce a Jistebníku na železniční dopravu (žst. Bílovec/zastávka Bílovec,žel.st., žst. Studénka/zastávka Studénka,žel.st., žst. Jistebník/zastávka Jistebník,žel.st.).

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Předběžně jsou navrhovány dílčí změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy a dílčí úpravy směřující ke zlepšení návazností na železniční dopravu.

4.3.2. Bruntálsko

Základní charakteristika oblasti

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.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Bruntálu, významná je rovněž rekreační doprava v okolí Karlovy Studánky včetně linky k horskému

letovisku Ovčárna. Provoz je zajišťován především linkami plně zařazenými do ODIS – 850861, 850862, 850863, 850864, 850865, 850866, 850867, 850868, 850869, 850870, 850871, 850872, 850874 a 850885. Na území města Bruntál jsou dále provozovány linky MHD Bruntál a v oblasti linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – jedná se o mezikrajské linky 850129 (Krnov – Brno), 930201 (Šumperk – Ostrava), rekreační linky 850121 (Krnov – Malá Morávka, Ovčárna), 910129 (Ostrava – Malá Morávka, Ovčárna), 910132 (Ostrava – Malá Morávka, Ovčárna), 940058 (Rožnov pod Radhoštěm – Jeseník) a mezistátní linku 000001 (Ostrava – Thessaloniki).

Převážná většina linek je provozována v současné době dopravcem ARRIVA MORAVA a.s.

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.).

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Předběžně nejsou navrhovány žádné zásadní změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy, ani jiné zásadní požadavky. Navrhovány budou dílčí úpravy směřující ke zlepšení zejména rekreační dopravy a návazností na železniční dopravu.

4.3.3. Brušpersko/Příbořsko

Základní charakteristika oblasti

Oblast se nachází v okolí měst Brušperk a Příbor, kde jsou umístěna klíčová oblastní autobusová stanoviště. V Brušperku se jedná o zastávku „Brušperk, střed“. V Příboře pak jde o uzel tří zastávek s názvy „Příbor, u škol“, „Příbor, u pošty“ a „Příbor, u kostela“. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Ostravsko, Kopřivnicko, Frýdecko-Místeko a Bílovecko.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám. Zejména se jedná o vyhovění přepravní poptávce do větších měst regionu, tedy do Ostravy, Nového Jičína, Kopřivnice, Příbora a Frýdku-Místku. V Brušperku jsou zavedeny návaznosti s linkou MHD pro spojení do Frýdku-Místku. Provoz je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS – 910333, 860362, 880362, 910370, 910371, 910372, 910373, 910374, 910376, 910378, 910379, 860621, 880621, 880639, 880640, 880641, 880658, 880664 a 880670. V oblasti jsou dále provozovány linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – jedná se o mezikrajské linky 720282 (Brno – Ostrava), 721308 (Brno – Karviná), 820150 (Zlín – Ostrava), 820151 (Zlín – Ostrava), 820175 (Valašské Klobouky/Luhačovice – Ostrava), a rekreační linky 880133 (Nový Jičín – Bílá), 880650 (Nový Jičín – Bílá).

Okrajově do oblasti zasahují taktéž linky 000002 (Praha /Ostrava/ – Napoli), 000079 (Frenštát pod Radhoštěm – Korňa), 000141 (Kopřivnice – Čadca), 000155 (Ostrava – Čadca), 000202 (Liberec – Drohobych), 000265 (Ostrava – Turzovka), 730800 (Tišnov – Ostrava), 870407 (Haviřov – Prostřední Bečva), 870428 (Haviřov – Luhačovice), 910123 (Ostrava-Zlín), 910126 (Ostrava – Rožnov pod Radhoštěm), 910127 (Ostrava – Velké Karlovice), 910128 (Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm), 940058 (Rožnov pod Radhoštěm – Jeseník), 940082 (Rožnov pod Radhoštěm – Nový Jičín), 940096 (Horní Bečva – Ostrava), 940097 (Rožnov pod Radhoštěm – Ostrava)

Převážná většina linek je v současné době provozována dopravcem ARRIVA MORAVA a.s., v menší míře pak jinými dopravci.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v Mošnově na železniční dopravu (žst. Mošnov Ostrava Airport/zastávka Mošnov, Airport nádraží) a taktéž v Řepištích (žst. Paskov/zastávka Řepiště, žst. Paskov) a Příboře (žst. Příbor/zastávka Příbor,žel.st.). V zastávce Ostrava, Dubina jsou linky navázány taktéž na linky městské hromadné dopravy v Ostravě.

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou, a to společně s oblastí Frenštátsko a Kopřivnicko. Předběžně jsou navrhovány dílčí změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy. Ke změnám dojde zejména ve vztahu k dopravní obsluze průmyslové zóny v Mošnově vzhledem k předpokladům navýšení počtu zaměstnanců.

4.3.4. Českotěšínsko

Základní charakteristika oblasti

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 Polskem.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Českého Těšína, popř. do Třince. Od 11. 12. 2016 bude veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže - ČSAD Havířov a.s. Provoz bude zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS – 871731, 871732, 871733, 871734, 871735, 871736, 871737, 871738, 871739, 871740, 871741, 871743, 871745, 871747, 871748, 871750, 871751, 871754. Na území města Český Těšín jsou dále provozovány linky MHD Český Těšín a v oblasti linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Linky spadající do oblasti Českotěšínska jsou provozovány vysoutěženým dopravcem ČSAD Havířov a.s.

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

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast byla v roce 2016 předmětem veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Navrženy byly dílčí změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy.

Nedostatkem je aktuální stav autobusového stanoviště v Českém Těšíně u železniční stanice, řešení není v kompetenci Moravskoslezského kraje.

4.3.5. Frenštátsko

Základní charakteristika oblasti

Oblast se nachází v okolí města Frenštátu pod Radhoštěm, kde jsou umístěna dvě klíčová oblastní autobusová stanoviště, a to „Frenštát p.Radh.,u škol“ a „Frenštát p.Radh.,žel.st.“ nacházející se vedle železniční stanice Frenštát pod Radhoštěm. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Frýdlantsko, Frýdecko-Místecko, Kopřivnicko, Novojičínsko, dále sousedí se Zlínským krajem.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Frenštátu pod Radhoštěm. Provoz je zajišťován především linkami plně zařazenými do ODIS – 880633, 880634, 880635, 880636, 880651, 880652, 880653, 880654, 880655, 880656, 880657, 880659, 880660, 880661, 880696. V oblasti jsou dále provozovány linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – jedná se o mezikrajské linky 820150 (Zlín – Ostrava), 820175 (Valašské Klobouky – Ostrava), 870428 (Havířov – Luhačovice), 910123 (Ostrava – Zlín), 940072 (Rožnov p.R. – Trojanovice), 940096 (Horní Bečva – Ostrava), 940097 (Rožnov p.R. – Ostrava), rekreační linky 880133 (Nový Jičín – Bílá), 880650 (Nový Jičín – Bílá), 910127 (Ostrava - Velké Karlovice) a mezistátní linky 000079 (Frenštát p.R. – Korňa) a 000141 (Kopřivnice – Čadca).

Převážná většina linek je provozována v současné době dopravcem ARRIVA MORAVA a.s., v menší míře dopravcem ČSAD Vsetín a.s. a dvě mezistátní linky jsou provozovány slovenským dopravcem ALMITOUR, s.r.o.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují ve Frenštátě pod Radhoštěm na železniční dopravu (žst. Frenštát pod Radhoštěm/zastávka Frenštát p.Radh.,žel.st.).

Mimo autobusovou a železniční dopravu v rámci ODIS v oblasti existuje taktéž lanová dráha Trojanovice, Ráztoka – Pustevny.

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou, a to společně s oblastí Brušpersko/Příborsko a Kopřivnicko. Předběžně jsou navrhovány změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy směřující ke zjednodušení systému dopravní obsluhy a k posílení víkendové dopravy.

Nedostatkem je aktuální stav autobusového stanoviště ve Frenštátě pod Radhoštěm u železniční stanice, řešení není v kompetenci Moravskoslezského kraje.

4.3.6. Frýdecko-Místecko

Základní charakteristika oblasti

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 Česko-těšínsko, Ostravsko, Frýdlantsko, Brušpersko/Příborsko, 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. Jedná se o autobusové linky plně integrované do IDS ODIS 860351, 860352, 860353, 860354, 860355, 860356, 860357, 860358, 860360, 860361, 860363, 860364, 910380, 910381, 910382 a také linky dosud do IDS ODIS neintegrovány 940096 a 940097. Na území města Frýdek-Místek a v jeho širším okolí jsou dále provozovány linky MHD Frýdek-Místek a v oblasti linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí. Vybrané výkony výše uvedených linek či jejich části nebudou soutěženy, avšak budou provozovány dopravcem MHD Frýdek-Místek. Částečně se jedná o linky 860351, 860352, 860354, 860360, 860361, 860363, kompletně pak o linky 860355, 860356, 860357, 860358, 860364.

Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – jedná se o mezikrajské linky 720282 (Brno – Ostrava), 721308 (Brno – Karviná), 730800 (Tišnov – Ostrava), 820150 (Zlín – Ostrava), 820151 (Zlín – Ostrava), 820175 (Valašské Klobouky/Luhačovice – Ostrava), 910123 (Ostrava-Zlín), rekreační linky 910126 (Ostrava – Rožnov pod Radhoštěm), 910127 (Ostrava – Velké Karlovice), 910128 (Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm), a linky mezistátní 000002 (Praha /Ostrava/ – Napolí), 000079 (Frenštát pod Radhoštěm – Korňa), 000155 (Ostrava – Čadca), 000265 (Ostrava – Turzovka).

Okrajově do oblasti zasahují taktéž linky 000202 (Liberec – Drohobych), 870407 (Havířov – Prostřední Bečva), 870428 (Havířov – Luhačovice), 880133 (Nový Jičín – Bílá) a 940072 (Rožnov pod Radhoštěm – Trojanovice). Převážná většina linek je provozována dopravcem ČSAD Frýdek-Místek, v menší míře ARRIVA MORAVA a.s. a také jinými dopravci.

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

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Navrženy budou dílčí změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy, a to zejména vzhledem k souběhům s linkami MHD ve Frýdku-Místku.

4.3.7. Frýdlantsko

Základní charakteristika oblasti

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 Frenštátsko a Frýdecko-Místecko, dále sousedí se Slovenskem.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Frýdlantu nad Ostravicí. Provoz je zajišťován především linkami plně zařazenými do ODIS – 860341, 860342, 860343, 860344, 860345, 860346, 860347, 860348, 860349, 860363, 860364. V oblasti jsou dále provozovány linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí (Frenštátsko, Frýdeckomístecko). Vybrané výkony výše uvedených linek či jejich části nebudou soutěženy, avšak budou provozovány dopravcem MHD Frýdek-Místek. Částečně se jedná o linky 860347, 860363, kompletně pak o linku 860364.

Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – jedná se o mezikrajské linky 870428 (Havířov – Luhačovice) a 940080 (Rožnov p.R. – Bílá), rekreační linky 870407 (Havířov – Prostřední Bečva), 880133 (Nový Jičín – Bílá), 880650 (Nový Jičín – Bílá), 910126 (Ostrava - Rožnov p.R.), 910128 (Ostrava – Frenštát p.R.), 910130 (Ostrava – Velké Karlovice) a mezistátní linky 000141 (Kopřivnice – Čadca), 000155 (Ostrava – Čadca), 000265 (Ostrava – Turzovka) a 000126 (Lučenec – Ostrava). Do uvedené oblasti okrajově zajíždí také linky MHD Frýdek-Místek.

Převážná většina linek je provozována v současné době dopravcem ČSAD Frýdek-Místek a.s., v menší míře dopravcem ARRIVA MORAVA a.s. a dvě linky provozuje dopravce ČSAD Havířov a.s. Mezistátní linky jsou provozovány výhradně slovenskými dopravci.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují ve Frýdlantě nad Ostravicí, Ostravici, Čeladné a Pržně 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.).

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast je v roce 2016 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Navrženy byly dílčí změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy směřující k posílení víkendové dopravy.

Nedostatkem je aktuální stav autobusového stanoviště ve Frýdlantě nad Ostravicí a v Pržně, řešení není v kompetenci Moravskoslezského kraje.

4.3.8. Havířovsko (oblast CNG) včetně obsluhy Petrovic u Karviné

Základní charakteristika oblasti

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 Ostravsko.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, jedná se zejména o relace Ostrava – Havířov, Havířov – Frýdek-Místek, Havířov – Karviná a Karviná – Petrovice u Karviné. Provoz je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS – 860365, 872365, 860366, 872366, 860367, 860368, 860369, 910383, 910387, 872440, 872441, 872442, 872443, 872444, 872445, 872446, 872455, 872457, 872459, 872461, 872462, 872463, 872466, 870533, 870536, 870537, 870538, 870540. Na území města Havířova jsou dále provozovány linky MHD Havířov a linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – rekreační linky 870407 (Havířov – Prostřední Bečva), 870426 (Havířov – Komorní Lhotka), 870428 (Havířov – Luhačovice), 870514 (Orlová – Havířov – Krásná), 870515 (Karviná – Havířov – Morávka) a také linka 910593 (Ostrava – Havířov – Orlová).

Převážná většina linek je v současné době provozována dopravcem ČSAD Havířov a.s., v menší míře dopravci ČSAD Karviná a.s., ČSAD Frýdek-Místek a ARRIVA MORAVA a.s.

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

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou v roce 2018. Navrženy budou dílčí změny v rozsahu a organizace autobusové dopravy.

4.3.9. Hlučínsko

Základní charakteristika oblasti

Oblast se nachází v okolí města Hlučín, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Hlučín,aut.nádr.“. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Ostravsko a Opavsko, dále sousedí s Polskem.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Hlučína, popř. dále do Ostravy. Provoz je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS – 910068, 910069, 900075, 910075, 915075, 900275, 910281, 910282, 910283, 910284, 910290, 910292 a 910293. Na území města Hlučína jsou dále provozovány linky MHD Ostrava a v oblasti linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Převážná většina linek je v současné době provozována dopravcem ARRIVA MORAVA a.s., v menší míře potom dopravci TQM-holding s.r.o. a Dopravní podnik Ostrava a.s. v rámci MHD Ostrava.

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.).

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Předběžně jsou navrhovány dílčí změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy směřující ke zjednušení systému dopravní obsluhy.

4.3.10. Jablunkovsko

Základní charakteristika oblasti

Oblast se nachází v okolí města Jablunkov, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Jablunkov,aut.st.“, další významnou zastávkou je „Návší,žel.st.“. Oblast bezprostředně sousedí s oblastí Třinecko, dále je obklopena hranicemi s Polskem, Slovenskem a horským masívem Moravskoslezských Beskyd.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Jablunkova a Třince. Provoz je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS – 862776, 862781, 862782, 862783, 862784, 862786, 862787, 862788.

Od 13. 12. 2015 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže - ČSAD Vsetín a.s. Do oblasti dále zasahují linky příměstské autobusové dopravy, zasahující zde z okolních oblastí (Třinecko, Českotěšínsko).

Provoz autobusových linek je od 13. 12. 2015 přizpůsoben souběžně provozované železniční dopravě v úseku Jablunkov (Návší) – Třinec. V době mimo špičku v pracovních dnech a mimo obsluhu směnných provozů v TŽ je v souběžném úseku provoz autobusové dopravy výrazně redukován.

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

Mimo autobusovou a železniční dopravu v rámci ODIS v oblasti existuje dálková železniční doprava (žst. Návší).

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Nejsou navrhovány žádné zásadní změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy, ani jiné zásadní požadavky.

Nedostatkem je aktuální stav autobusového stanoviště v Jablunkově, řešení není v kompetenci Moravskoslezského kraje.

4.3.11. Karvinsko

Základní charakteristika oblasti

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, Orlovsko a Ostravsko, dále sousedí s Polskem.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Karviné, respektive Orlové. Provoz je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS – 870531, 870532, 870534, 870539, 870541, 870542, 870543, 870544. Navíc je provoz zajišťován linkami mimo systém IDS ODIS – 870197, 870198. Na území města Karviné jsou dále provozovány linky MHD Karviná a v oblasti linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Dále je v oblasti provozována linka mimo IDS ODIS – rekreační linka 870515 (Karviná – Havířov – Morávka).

Okrajově do oblasti zasahují také linky 870514 (Orlová – Havířov – Krásná) a 910593 (Ostrava – Havířov – Orlová).

Většina linek je v současnosti provozovány dopravcem ČSAD Karviná a.s. Dvě linky, které v současné době nejsou integrovány do systému ODIS, jsou provozovány dopravcem Ján Kypús – BUS s.r.o.

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.).

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast je v roce 2016 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Navrženy byly dílčí změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy. K nejdůležitější změně dojde vzhledem k integraci relace Karviná – Stonava – Albrechtice/Horní Suchá do IDS ODIS.

4.3.12. Krnovsko

Základní charakteristika oblasti

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. Provoz je zajišťován především linkami plně zařazenými do ODIS – 850811, 850812, 850813, 850814, 850815, 850816, 850817, 850818, 850819, 850822, 850823, 850824, 850825, 850826, 850827, 850828, 851891, 851892, 851893, 851894 a 851895. Na území města Krnov jsou dále provozovány linky MHD Krnov a linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – jedná se o mezikrajské linky 850129 (Krnov – Brno), 950110 (Jeseník – Ostrava), rekreační linka 850121 (Krnov – Malá Morávka,Ovčárna) a mezinárodní linka 000001 (Ostrava – Thessaloniki).

Převážná většina linek je provozována v současné době dopravcem ARRIVA MORAVA a.s., v lokalitě Osoblažska pak dopravcem Osoblažská dopravní společnost s.r.o.

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).

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Předběžně nejsou navrhovány žádné zásadní změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy, ani jiné

zásadní požadavky. Navrhovány budou dílčí úpravy směřující ke zjednodušení organizace veřejné dopravy zejména na Osoblažsku.

4.3.13. Kopřivnicko

Základní charakteristika oblasti

Oblast se nachází v okolí města Kopřivnice, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Kopřivnice,aut.nádr.“ nacházející se vedle železniční stanice Kopřivnice zastávka. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Bílovesko, Novojičínsko, Brušpersko/Příborsko, Frýdecko-Místeco, Frenštátsko.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná zajištění požadavků po přepravě do Kopřivnice a do okolních měst a obcí. Důležitá je zejména relace mezi Kopřivnicí a Novým Jičínem. Provoz je zajišťován především linkami plně zařazenými do IDS ODIS – , 880637, 880638, 880642, 880643, 880644, 880646, 880649, , 880690, 880697, 880698 a 880699. V oblasti jsou dále provozovány linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – jedná se mezikrajskou linku 820150 (Zlín – Ostrava), o rekreační linky 880133 (Nový Jičín – Bílá), 880650 (Nový Jičín – Bílá) a o mezistátní linku 000141 (Kopřivnice – Čadca).

Okrajově do oblasti zasahují taktéž linky 720282 (Brno – Ostrava), 721308 (Brno – Karviná), 730800 (Tišnov – Ostrava), 820151 (Zlín – Ostrava), 820175 (Valašské Klobouky/Luhačovice – Ostrava), 940058 (Rožnov pod Radhoštěm – Jeseník), 940082 (Rožnov pod Radhoštěm – Nový Jičín). Všechny linky předmětné oblasti jsou provozovány v současné době dopravcem ARRIVA MORAVA a.s.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v Kopřivnici na železniční dopravu (žst. Kopřivnice zastávka/zastávka Kopřivnice,aut.nádr., žst. Kopřivnice/zastávka Kopřivnice, žel.st.).

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou, a to společně s oblastí Brušpersko/Příborsko a Frenštátsko. Předběžně jsou navrhovány změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy směřující ke zjednodušení systému dopravní obsluhy a k posílení víkendové dopravy.

4.3.14. Novojičínsko

Základní charakteristika oblasti

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 Bílovesko, Kopřivnicko, Vítkovsko, Frenštátsko. Dále sousedí se Zlínským krajem.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Nového Jičína. Provoz je zajišťován především linkami plně zařazenými do ODIS – 880614, 880615, 880616, 880617, 880618, 880619, 880620, 880622, 880623, 880625, 880628, 880631, 880647, 880663, 880665, 880667, 880668, 880669, 880681, 880684, 880685, 880687, 880688, 880689, 880696, 880697, 920076, 920083, 920086. Na území města Nový Jičín jsou dále provozovány linky MHD Nový Jičín a linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – jedná se o mezikrajské linky 720282 (Brno – Ostrava), 820131 (Zlín – Ostrava), 820150 (Zlín – Ostrava), 820151 (Zlín – Ostrava), 820175 (Valašské Klobouky/Luhačovice – Ostrava), 870104 (Karviná – Brno), 870428 (Havířov – Luhačovice), 910122 (Ostrava – Brno), 940082 (Rožnov pod Radhoštěm – Nový Jičín) a rekreační linky 880133 (Nový Jičín – Bílá), 880650 (Nový Jičín – Bílá), 940058 (Rožnov pod Radhoštěm – Jeseník).

Převážná většina linek je provozována v současné době dopravcem ARRIVA MORAVA a.s., některé dálkové linky pak také dopravcem ČSAD Vsetín.

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.).

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Předběžně jsou navrhovány změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy směřující ke zjednodušení systému dopravní obsluhy a k posílení víkendové dopravy a spojení mezi Novým Jičínem a dalšími významnými městy v kraji.

4.3.15.Opavsko

Základní charakteristika oblasti

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 Polskem.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Opavy. Provoz je zajišťován především linkami plně zařazenými do ODIS – 900240, 900241, 900242, 900243, 900244, 900245, 900246, 900247, 900248, 900249, 900250, 900251, 900252, 900253, 900254, 900255, 900256, 900257, 900258, 900259, 900260, 900261, 900262, 900263, 900264, 900269, 900271, 900272, 900275, 880614, 880678, 880680, 890716, 920086. Na území města Opavy jsou dále provozovány linky MHD Opava a linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – jedná se o mezikrajské linky 930201 (Šumperk – Ostrava), rekreační linky 910132 (Ostrava - Malá Morávka,Ovčárna), 940058 (Rožnov pod Radhoštěm - Jeseník), 950110 (Jeseník - Ostrava) a mezinárodní 000001 (Ostrava – Thessaloniki).

Převážná většina linek je provozována v současné době dopravcem TQM-holding s.r.o., v menší míře dopravcem ARRIVA MORAVA a.s. a ČSAD Vsetín a.s., několik obcí v okolí Opavy je obsluhováno rovněž Městským dopravním podnikem Opava a.s.

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.).

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Předběžně nejsou navrhovány žádné zásadní změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy, ani jiné zásadní požadavky. Navrhovány budou dílčí úpravy směřující ke zlepšení zejména rekreační dopravy a návazností na železniční dopravu.

4.3.16.Orlovsko

Základní charakteristika oblasti

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

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Orlové. Provoz je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS – 872451, 872452, 872453, 872456, 872460, 870546, 870551, 870552, 870553, 870554, 870555, 870556, 870557, 870558, 870559, 870560, 870561, 870562, 870563, 870564, 870565, 870566 a 910591. Na území města Orlové jsou dále provozovány linky MHD Orlová a v oblasti linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí.

Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – jedná se o linku 910593 (Ostrava – Orlová), kdy její hlavní úlohou je zajištění spojení Orlové a Havířova s průmyslovou zónou v Ostravě Hrabové a o rekreační linku 870514 (Orlová – Krásná).

Převážná většina linek je provozována v současné době provozovány dopravcem ČSAD Karviná a.s., v menší míře dále dopravci ČSAD Havířov a.s. a ARRIVA MORAVA a.s.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v Bohumíně na regionální i dálkovou železniční dopravu (žst. Bohumín/zastávka Bohumín,Nový Bohumín,žel.st.) a v Dětmovicích na železniční dopravu (žst. Dětmovice/zastávka Dětmovice,žel.st.), avšak pouze linkou MHD Orlová.

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast je v roce 2016 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Navrženy byly dílčí změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy.

4.3.17.Ostravsko

Základní charakteristika oblasti

Oblast je vymezena územím obsluhovaným linkami MHD Ostrava dopravce Dopravní podnik Ostrava a.s.

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Předběžně nejsou navrhovány žádné zásadní změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy, ani jiné zásadní požadavky.

4.3.18.Rýmařovsko

Základní charakteristika oblasti

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.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Rýmařova a Břidličné. Provoz je zajišťován především linkami plně zařazenými do ODIS – 850**873**, 850**875**, 850**876**, 850**877**, 850**878**, 850**879**, 850**880**, 850**881**, 850**882**, 850**883**, 890711, 980760, 950104. Dále jsou v oblasti provozovány linky mimo ODIS – jedná se o mezikrajské linky 890726 (Olomouc – Karlova Studánka), 930201 (Šumperk – Ostrava) a rekreační linky 890726 (Olomouc – Karlova Studánka), 890727 (Olomouc – M. Morávka,Ovčárna točna) a 930241 (Šumperk – Malá Morávka).

Převážná většina linek je provozována v současné době dopravcem ARRIVA MORAVA a.s.

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

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Předběžně nejsou navrhovány žádné zásadní změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy, ani jiné zásadní požadavky. Navrhovány budou dílčí úpravy směřující ke zlepšení zejména rekreační dopravy a návazností na železniční dopravu.

4.3.19.Třinecko

Základní charakteristika oblasti

Oblast se nachází směrem na jih od města Třinec, kde je umístěno klíčové oblastní autobusové stanoviště „Třinec,aut.st.“, další významné zastávky jsou „Třinec,Lyžbice,nám.T.G.Masaryka“,

„Třinec,žel.st.“ a „Bystřice,žel.st.“. Oblast bezprostředně sousedí s oblastmi Jablunkovsko a Českotěšínsko, dále je obklopena hranicí s Polskem a horským masívem Moravskoslezských Beskyd.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Třince. Provoz je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS –862763, 862764, 862766, 862768, 862769, 862770, 862771, 862772, 862773. Od 13. 12. 2015 je veřejná doprava provozována dopravcem vzešlým z veřejné soutěže - ČSAD Vsetín a.s. Na území města Třince jsou dále provozovány linky MHD Třinec. Do oblasti dále zasahují linky příměstské autobusové dopravy, zasahující zde z okolních oblastí (Českotěšínsko, Jablunkovsko).

Provoz autobusových linek je od 13. 12. 2015 přizpůsoben souběžně provozované železniční dopravě v úseku Bystřice – Třinec. V době mimo špičku v pracovních dnech a mimo obsluhu směnných provozů v TŽ je v souběžném úseku provoz autobusové dopravy redukován.

Systémové vazby na jiné druhy veřejné dopravy existují v Třinci a v Bystřici na železniční dopravu (žst. Třinec/Třinec,žel.st., žst. Třinec centrum/Třinec, Lyžbice, nám.T.G.Masaryka, žst. Bystřice/Bystřice, žel.st.).

Mimo autobusovou a železniční dopravu v rámci ODIS v oblasti existuje dálková železniční doprava (žst. Třinec a Třinec centrum) a lanová dráha Oldřichovice – Javorový vrch.

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Nejsou navrhovány žádné zásadní změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy, ani jiné zásadní požadavky.

Nedostatkem je stav přednádražního prostoru včetně autobusové zastávky v Bystřici, řešení není v kompetenci Moravskoslezského kraje.

4.3.20. Vítkovsko

Základní charakteristika oblasti

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, Novojičínsko.

Organizace autobusových linek je přizpůsobena zcela lokálním potřebám, zejména se jedná o svoz do Opavy. Provoz je zajišťován především linkami plně zařazenými do ODIS – 900232, 900233, 900234, 900235, 900236, 900237, 900238, 880682, 880686. V oblasti jsou dále provozovány linky příměstské autobusové dopravy zasahující zde z okolních oblastí a také linka 930455 (Mohelnice - Ostrava), kde je uznáváno předplatní jízdné ODIS vedle vlastního tarifu dopravce.

Převážná většina linek je provozována v současné době dopravcem TQM-holding s.r.o., v menší míře dopravcem ARRIVA MORAVA a.s.

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.).

Střednědobý výhled – plánované koncepční změny, jiné požadavky

Oblast bude v roce 2017 připravena k vyhlášení veřejné zakázky na obsluhu autobusovou dopravou. Předběžně nejsou navrhovány žádné zásadní změny v rozsahu a organizaci autobusové dopravy, ani jiné zásadní požadavky.

4.4. Koncepce bezbariérové dopravy

K 31. 12. 2013 byl ukončen sledovaný rozvoj bezbariérové dopravy v Moravskoslezském kraji v rámci projektu „Moravskoslezským krajem veřejnou dopravou bez bariér“. Samotný proces zpřístupňování veřejné dopravy formou bezbariérových vozidel však nadále pokračuje dle zásad v uvedeném projektu, a to v rámci naplňování programu „Moravskoslezský krajský plán vyrovnávání příležitostí pro občany se zdravotním postižením na léta 2014 – 2020“ a v návaznosti na obnovu vozového parku.

Počínaje 13. 12. 2015 byl zahájen proces výběrových řízení na autobusové dopravce, na jehož konci – v prosinci 2018 – by měly být veškeré linky příměstské autobusové dopravy s výjimkou oblasti Havířovska, kde tento termín nastane až v roce 2020, provozovány dopravci vzešlymi z veřejných soutěží. Jednou ze soutěžních podmínek je 100% bezbariérovost provozovaných vozidel.

Do konce roku 2018 bude veškerý provoz vysoutěžené příměstské autobusové dopravy zajišťován bezbariérovými vozidly.

Vozový park železničních dopravců provozujících vlakové spoje v objednávce Moravskoslezského kraje bude postupně obnovován výhradně vozidly bezbariérovými, tj. nízkopodlažními nebo umožňujícími nástup a výstup osob na vozíku jiným způsobem.

Souběžně bude uplatňován Moravskoslezským krajem požadavek na potřebné úpravy nástupišť a přístupových komunikací u železničních zastávek a stanic tak, aby k bezbariérovým vozidlům byl umožněn vhodný přístup.

Informace o provozovaných bezbariérových spojích jsou k dispozici v jízdních řádech jednotlivých linek nebo v jednotlivých dopravních infocentrech, o aktuálním provozu jsou informace rovněž na elektronických panelech na vybraných zastávkách.

4.5. Vodní doprava

V případě reálného zájmu cestující veřejnosti je předpokládán provoz v přehradní nádrži Slezská Harta, a to formou přívozu mezi obcemi Razová a Roudno. Financování provozu přívozu bude zajištěno vedenými obcemi a taktéž Moravskoslezským krajem. Současně je předpokládáno začlenění tohoto spojení do integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS včetně potřebného technického dovybavení.

4.6. Požadavky na infrastrukturu

4.6.1. Železniční doprava

Změny zásadního charakteru navržené a připravené k realizaci na železniční infrastrukturu 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 a

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

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

- trať 318 (Kravaře ve Slezsku – Chuchelná) – zvýšení traťové rychlosti až na 80 km/h,
- trať 321 (část Opava východ – Ostrava-Svinov) – zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h,
- trať 321 (část Ostrava-Svinov – Český Těšín) – zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h,

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

4.6.2. Autobusová doprava

V autobusové dopravě bude Moravskoslezským krajem podporována aktivita vedoucí k rekonstrukci a modernizaci autobusových zastávek tak, aby vyhovovaly parametrům pro zastávky nově zřizované.

4.7. Rozvoj dispečerského řízení

Centrální dispečink ODIS zpracovává online informace o poloze vozidel dopravců České dráhy, GW Train Regio, ARRIVA MORAVA, TQM-holding, Dopravní podnik Ostrava a ČSAD Vsetín. Od 25. 5. 2016 jsou do Centrálního dispečinku ODIS zasílány informace o poloze vlaků dopravců Regiojet a LEO Express.

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.

V současné době je naplňován především první bod.

Systém dozoruje denně celkem 1 052 návazností. Od 13. 12. 2015 je dispečink používán nově ke kontrolní činnosti u prvního dopravce vzešlého z výběrového řízení – ČSAD Vsetín.

Provoz dispečinku bude postupně rozšiřován o sledování dalších dopravců vzešlých z výběrových řízení, kteří mají za povinnost poskytovat on-line informace o pohybu svých vozidel do Centrálního dispečinku ODIS. Nejpozději v roce 2019 bude mít Kordinátor ODIS informace o poloze všech vozidel zajišťující dopravní obslužnost území ODIS. V souvislosti s tímto dojde k personálnímu posílení pracoviště Centrálního dispečinku ODIS, tak aby mohly být plně naplňovány další výše uvedené úlohy Centrálního dispečinku.

4.8. Rozvoj bezkontaktního odbavovacího systému

4.8.1. ODISka

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

- zapojení zbývajících dopravců provozujících MHD do ODIS (Karviná, Orlová, Nový Jičín), zapojení MHD Frýdek-Místek bude s ohledem na odlišný tarifní systém složitější,
- doplnění karetních automatů na vybrané železniční stanice pro zrychlení odbavení

- rozšíření funkcionalit ODISky o možnost platby parkovného a využití ODISky jako identifikátoru pro dopravní i mimodopravní aplikace

4.8.2. Bankovní platební karty

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

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

4.9. Rozvoj informačních systémů, marketing

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 komunikaci s veřejností (podávání informací o jízdních řádech, tarifu apod.) je zřízena a provozována síť dopravních infocenter.

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

4.9.1. Poskytování informací veřejnosti - Dopravní infocentra

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

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

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

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

V následujícím období, v závislosti na postupu výběrových řízení na autobusové dopravce, bude síť dále rozšiřována o dva typy dopravních infocenter, a to:

- samostatná dopravní infocentra provozovaná společností Koordinátor ODIS s.r.o. (ve větších městech)
- dopravní infocentra smluvně přidružená k městským informačním střediskům (v menších městech).

4.9.2. Poskytování informací veřejnosti – elektronické informační systémy

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

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

4.9.3. Dopravní výchova, marketing

Propagace veřejné dopravy probíhá a bude probíhat především v rámci programu „Propagace veřejné dopravy – ODISbus“, tj. dopravní výchova školní mládeže.

ODISbus je a bude nadále využíván k propagačním akcím zaměřených na veřejnou dopravu.

Marketing bude ve větší míře využívat k prezentaci novinek ve veřejné dopravě lokální televizní stanice a tištěná periodika vydávaná městy a obcemi v kraji.

4.10. Související dokumentace

Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje

Autobusová doprava

V souvislosti s výstavbou či rekonstrukcí silniční dopravní infrastruktury v Moravskoslezském kraji dojde k úpravám ve vedení linek veřejné linkové dopravy pouze v souvislosti s těmito stavbami. Nepředpokládá se výstavba samostatné dopravní infrastruktury určené veřejné linkové dopravě. S ohledem na provázanost sítě veřejné linkové dopravy a také veřejné linkové dopravy vzájemně s dopravou železniční se předpokládá v předmětném období s výstavbou vybraných přestupních uzlů. Výstavba těchto uzlů však není zpravidla v kompetenci Moravskoslezského kraje.

Železniční doprava

- Územím Moravskoslezského kraje prochází 2. a 3. tranzitní železniční koridor. Tyto koridory mají mezinárodní význam pro spojení České republiky s okolními státy.
- Mezi páteří tratě patří tratě 270, 310, 320, 321, 322 a 323.
- Na tratích regionálních probíhá postupné uvádění tratí do normového stavu pro zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti provozu.
- Na trati 320 probíhá stavba Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice. Plánovaná realizace stavby je dle zadání v letech 2016-2018. Stavba je prováděna na úseku trati mezi železniční stanicí Český Těšín (mimo) od km 320,126 až po železniční stanici Dětmárovice (včetně) do km 341,076 v celkové délce cca 20,95 km.
- Na tratích se ustalují stabilizované časové polohy vlaků – očekává se nárůst počtu cestujících oproti nesystematické časové koncepci vlakových spojů. Mezi hlavní výhody stabilizovaných časových poloh lze zařadit: minimální potřebu informací o jízdním řádu pro cestující, snadno zapamatovatelné informace při vyhledávání spojení, optimální strukturu přípojí ve stanicích.
- Elektrifikací úseku Opava východ – Krnov lze vést přímé vlaky Krnov – Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín (– Mosty u Jablunkova); lze vést jak vlaky zastávkové, tak vlaky zrychlené. Po realizaci Studie Beskydy lze vést zrychlené vlaky Ostrava-Svinov – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí (případná budoucí linka R2).

Závěr

Veřejná doprava na území Moravskoslezského kraje je nástroj udržitelného rozvoje regionu neustále zkvalitňována, 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 aktivních osob.

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje na období let 2017 – 2021 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 hospodárného, účelného a efektivního hospodaření s veřejnými prostředky.