

elektrizaci a částečněm zvýšení traťové rychlosti a z infrastrukturního hlediska v dobrém stavu. V oblasti nabídky lze doporučit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků (Nezamyslice / Prostějov - Olomouc - Zábřeh - Šumperk (ve výhledu až Velké Losiny). Již v krátkodobém horizontu je nutné sledovat i možnost zachování nabídky ve špičce pracovního dne v intervalu 30 min v úseku Zábřeh – Šumperk.

### 292 Šumperk – Mikulovice (– Krnov)

Z analytické části vyplývá, že se jedná jednu z nevytíženějších regionálních tratí v Olomouckém kraji, a to sice v úseku Šumperk – Hanušovice. V tomto úseku trati lze doporučit reorganizaci provozu a přechod na nabídkový jízdní řád s hodinovým intervalem ve špičce pracovního dne. Osobní vlaky doporučujeme již v krátkodobém výhledu přerušovat na relaci Šumperk – Hanušovice – Staré město pod Sněžníkem. Nárazně doporučujeme reorganizaci linkové dopravy v oblasti, aby nedocházelo k duplicitám dražní a linkové dopravy a posílili se páteřní charakter železnice v ose Šumperk – Hanušovice. Úsek Hanušovice – Mikulovice patří mezi nejméně využívané úseky v kraji – z pohledu obsazenosti osobních vlaků a zároveň v tomto prostoru dochází k mnoha duplicitám s linkovou dopravou. V celém úseku trati je zároveň patrná značná sezónnost, která se projevuje silně kolísavou obsazeností spěšných vlaků a rychlíků. Osobních vlaků se sezónnost dotýká pouze minimálně (jejich obsazení je nízké setrvale, bez ohledu na část roku). V oblasti organizace dopravy lze v úseku Hanušovice – Mikulovice doporučit zachování objednávkový spěšných vlaků a rychlíků ve dvouhodinovém intervalu při současném nahrazení osobních vlaků linkovou dopravou. (Rychlíky jsou v současné době objednávány společně MD ČR a Olomouckým krajem). Železniční doprava tak bude plnit funkci páteřní pro spojení krajského města a Jesenicka, přičemž obslužná funkce bude převedena na dopravu linkovou.

Pro posílení páteřní funkce železnice je nezbytné zkrácení cestovních dob zvýšením cestovní rychlosti, z tohoto důvodu doporučujeme prověření zvýšení traťové rychlosti na 80 km/h v úseku Bludov – Hanušovice a na 55-60 km/h v úseku Hanušovice – Mikulovice. S ohledem na omezující propustnost úseku Bludov – Ruda nad Moravou (kdy se tento úsek stává limitním pro konstrukci GVD) doporučujeme výstavbu výhybny Olšany (v místě stávajícího prostoru vlečkového kolejiště).

### 293 Šumperk – Kouty nad Desnou, Petrov nad Desnou – Sobotín

Je nutné zdůraznit, že na rozdíl od ostatních tratí v kraji, kde jsou dopravcem ČD a.s., na této trati není k dispozici dlouhodobá řada průzkumné sčítání frekvence cestujících. Sčítání vychází z vlastních průzkumů zpracovatelů a frekvenčních průzkumů spolupracujících subjektů. Doporučení uvedená v této části tak vychází pouze z těchto omezených dat a zároveň, doporučená opatření vychází z dat o celkové hybnosti obyvatelstva v regionu a dojížděcí a vyjížděcí (viz kapitola 2). Ze všech dostupných zdrojů i vlastních průzkumů vyplývá, že se jedná o trať se skokovým zařízením, které je relativně vysoké v úseku Šumperk – Velké Losiny, nízké v úseku Velké Losiny – Kouty nad Desnou a podprůměrně nízké v traťovém úseku Petrov nad Desnou – Sobotín.

V úseku trati Šumperk - Velké Losiny doporučujeme stabilizovat nabídku regionální dražní dopravy nabídkovým jízdním řádem s intervalem 60 min v období občanské části pracovního dne. V celém prostoru je nezbytné nutné vymezit funkci dražní a linkové dopravy, kde se oba druhy dnes účelově překrývají (a nedoplňují) a tudíž je nutné optimalizovat linkovou dopravu s ohledem na extrémně vysoké množství souběhů. Úsek Petrov nad Desnou – Sobotín doporučujeme obsluhovat pouze linkovou dopravou.

V oblasti investic doporučujeme elektrizaci tratě v úseku Šumperk – Velké Losiny a objednání přímých osobních vlaků (Nezamyslice / Prostějov -) Olomouc – Zábřeh – Šumperk – Velké Losiny. Tato linka musí mít funkci rychlé páteřní regionální dopravy, a proto je nutné zvýšit i traťovou rychlost v úseku Šumperk – Velké Losiny, a to až na 100 km/h v úseku Šumperk – Petrov nad Desnou a na 80 km/h v úseku Petrov nad Desnou Velké Losiny. Pro vzdálený strategický výhled je vhodné studijně prověřit výstavbu trati Kouty nad Desnou – Jeseník s tunelovým vedením pod Červenohorským sedlem (ve společné stopě se záměrem výstavby silničního tunelu). Do doby atraktivního dražního spojení Šumperka a Jesenicka je nutno akceptovat stav, že páteřním dopravním módem v této relaci bude doprava linková.

### 294 Hanušovice – Staré město pod Sněžníkem

Z analytické části vyplývá, že se jedná o podprůměrně vytiženou regionální trať. Z organizačního pohledu by byla úplná náhrada dopravou linkovou na této trati možná, avšak toto opatření v tomto případě nenavrhujeme. Z dat o celkové dojížděcí/vyjížděcí vyplývá, že většina cestujících ze Starého Města cestuje přes Hanušovice až do Šumperka. Proto je z pohledu atraktivit veřejné dopravy mnohem vhodnější vést přímou relaci osobních vlaků Šumperk – Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem, než náhrada částí úseku přepravu linkovou dopravou (v jiném případě by docházelo k nežádoucím duplicitám). Na základě dostupných údajů o dojížděcí / vyjížděcí lze říci, že přepravní potenciál trati není plně vyčerpan. Na této trati lze doporučit reorganizaci provozu a přechod na nabídkový jízdní řád

s hodinovým intervalem ve špičce pracovního dne. Osobní vlaky doporučujeme již v krátkodobém výhledu vést v relaci Šumperk – Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem. Návazně doporučujeme reorganizaci linkové dopravy v oblasti, aby nedocházelo k duplicitám drážní a linkové dopravy a posílili se pátešní charakter železnice v ose Šumperk – Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem.

Pro posílení pátešní funkce železnice je nezbytné zkrácení cestovních dob, z tohoto důvodu doporučujeme prověření traťové rychlosti na 55 - 60 km/h v úseku Hanušovice – Staré Město. Zároveň doporučujeme, aby zastávka Hanušovice zastávka byla ponechána trvale bez obsluhy drážní dopravou, neboť celková výměna frekvence na této zastávce nepřesahuje 10 osob / měsíc.

### **295 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku**

Z analytické části vyplývá, že se jedná o podprůměrně využízenou regionální trať. Z organizačního pohledu by byla úplná náhrada dopravou linkovou na této trati možná, avšak toto opatření v tomto případě nenavrhuje. Z vlastních průzkumů vyplývá, že většina cestujících využívajících tuto trať je tranzitních, tj. přestupujících ve stanici Lipová Lázně ze směru Olomouc, zatímco v místní obsluze preferují cestující linkovou dopravu. Tato trať tak může nadále fungovat jako pátešní napáječ k dálkové a rychlé regionální dopravě ve směru Olomouc. Na této trati lze doporučit reorganizaci provozu a přechod na nabídkový jízdní řád s celodenním a celodenním dvouhodinovým intervalem návazným na dálkové vlaky ve stanici Lipové Lázně. Návazně doporučujeme reorganizaci linkové dopravy v oblasti, aby nedocházelo k duplicitám drážní a linkové dopravy, neboť v této oblasti je v současnosti extrémně vysoké množství souděbní.

Pro zvýšení atraktivit železnice je nezbytné zkrácení cestovních dob, z tohoto důvodu doporučujeme prověření zvýšení traťové rychlosti na 50 km/h v úseku Lipová Lázně – Velká Kraš a úsekové až na 70 km/h v úseku Velká Kraš – Javorník ve Slezsku.

### **296 Velká Kraš – Vidnava**

Z analytické části vyplývá, že se jedná o extrémně nevyužízenou regionální trať. Z organizačního pohledu by byla úplná náhrada dopravou linkovou na této trati možná, avšak s ohledem na patrnou sezónnost v celém regionu Jesenicka navrhuje zachování víkendového a turistického provozu. Dopravní obsluhu Vidnavy doporučujeme realizovat dominantně linkovou dopravou.

### **297 Mikulovice – Zlaté Hory**

Z analytické části vyplývá, že se jedná o extrémně nevyužízenou regionální trať. Z organizačního pohledu by byla úplná náhrada dopravou linkovou na této trati možná, avšak s ohledem na patrnou sezónnost v celém regionu Jesenicka navrhuje zachování víkendového a turistického provozu. Dopravní obsluhu Zlatých Hor doporučujeme realizovat dominantně linkovou dopravou.

Ze strategického pohledu doporučujeme studijně prověřit výstavbu nové cca 13 km dlouhé trati Zlaté Hory – Jindřichov ve Slezsku. Účelem výstavby jednokolejné trati s rychlostními parametry na 100 km/h by bylo významné urychlení spojení Jesenicka a oblasti Opavska a Ostravska, s odstraněním využití pasáže přes Polsko. Traťovou rychlost na trati Mikulovice – Zlaté Hory by pak bylo vhodné zvýšit až na 80 km/h. Odhadovaná úspora cestovní doby činí 20 min na úseku Mikulovice – Jindřichov ve Slezsku. Tato úspora je jinak na stávající infrastrukturu (přes Polsko, s úvratí v žst. Glucholazy) nedosažitelná.

### **300 (Brno -) Vyškov – Přerov**

Z analytické části vyplývá, že se jedná o jeden z nadprůměrně využívaných úseků v krajské regionální dopravě. Lze doporučit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu (ve špičkách pracovního dne) osobních vlaků vedení Olomouc / Přerov – Kojetín – Nezamyslice / Vyškov. Po infrastrukturní stránce není sice trať v ideálním stavu, avšak přesto nabízí ještě přijatelnou cestovní rychlost. Základní zlepšení bude dosaženo připravovanou modernizací trati Brno – Přerov.

V oblasti infrastruktury doporučujeme doplnit modernizační záměr trati o výstavbu nových zastávek Dřevnovice a Bochoř, jakož i výstavbu nové zastávky v centru Němčic nad Hanou (náhradu za obsluhu stávající žst.). Všechny obce leží v bezprostřední blízkosti železniční trati, mají dostatečný potenciál obyvatel (Němčice nad Hanou 2110, Dřevnovice 490 a Bochoř 945), jakož i pravidelnou denní dojížděku do Olomouce, Přerova, Prostějova i Vyškova. Dále doporučujeme prověření výstavby trianglu mezi zast. Doloplazy (trať 301) a novou zast. Němčice nad Hanou pro možnost převedení celé přepravní osy Prostějov – Kojetín – Kroměříž na železniční dopravu. V případě realizace zmíněného trianglu doporučujeme zároveň výstavbu zastávky Víceměřice (potenciál 536 obyvatel) na příslušné koleji.

### **301 Olomouc – Nezamyslice**

Z analytické části vyplývá, že se jedná o jeden z nevyužívanějších úseků v krajské regionální dopravě. Lze doporučit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu osobních vlaků Nezamyslice – Olomouc / Zábřeh – Šumperk. Zároveň je nezbytné nutné stabilizovat v relaci Olomouc – Prostějov i nabídku rychlých vlaků ve špičce pracovního dne (proklady k vlakům kategorie R). Po infrastrukturní stránce není sice trať v ideálním stavu, avšak přesto nabízí ještě přijatelnou cestovní rychlost. Zásadní zlepšení bude dosaženo připravovanou modernizací tratě Nezamyslice – Olomouc navazující na Brno – Přerov. V rámci této akce doporučujeme s ohledem na silné přepravní vztahy Olomouc – Prostějov zdvoukolejnění tohoto traťového úseku.

V oblasti infrastruktury doporučujeme doplnit modernizační záměr trati o výstavbu nové zastávky Čehovice. Obec leží v bezprostřední blízkosti železniční trati, má dostatečný potenciál obyvatel (520), jakož i pravidelnou denní dojíždku do Olomouce a Prostějova. Dále doporučujeme studijní prověření 5 km spojek Blatec – Grygov (mimo) a výstavby trianglu mezi zast. Doloplazy a trati 300 - směr Němčice nad Hanou. Spojka Blatec – Grygov (mimo) umožní vedení rychlé regionální dopravy Prostějov – Blatec – Brodek u Přerova a Přerov s dosažitelnou cestovní dobou 20-25 min, což je bezkonkurenční cestovní doba a následně je možno očekávat zásadní dominanci železniční dopravy v relaci Prostějov – Přerov.

Spojku u zast. Doloplazy doporučujeme pro možnost bezúvratové jízdy v úseku Prostějov – Němčice nad Hanou (mimo Nezamyslice) a možnost převedení celé přepravní osy Prostějov – Kojetín / Kroměříž na železniční dopravu. V případě realizace zmíněného trianglu doporučujeme zároveň výstavbu zastávky Víceměřice (potenciál 536 obyvatel) na příslušné koleji. K prověření doporučujeme zároveň i odbočku ze zast. Blatec a výstavbu lehké regionální dráhy pro příměstskou dopravu v ose (Olomouc -) Blatec – Charváty – Dub nad Moravou – Věrovany – Tovačov s tím, že návazně by bylo možno v tomto režimu provozovat i trať Tovačov – Kojetín s (v současnosti) neobjednávanou osobní dopravou. Cílem stavby této lehké regionální dráhy pro příměstskou dopravu by bylo vytvoření železnice jako páteřního prvku dopravního systému v ose Olomouc – Tovačov – Kojetín / Kroměříž.

### 310 Olomouc – Moravský Beroun (- Krnov)

Z analytické části vyplývá, že se v příměstském úseku Olomouc – Hlubočky jedná o jeden z nevyužívanějších úseků v krajské regionální dopravě. Lze doporučit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu osobních vlaků Olomouc – Hrubá Voda. Zároveň je nezbytné nutně stabilizovat v relaci Olomouc – Moravský Beroun i nabídku rychlých vlaků ve špičce pracovního dne (proklady k vlakům kategorie R). Po infrastrukturní stránce je trať ve

špatném stavu. Doporučujeme zařazení příměstského úseku Olomouc – Hrubá Voda mezi investiční priority v Olomouckém kraji.

V oblasti infrastruktury doporučujeme studijně prověřit modernizaci a elektrizaci traťového úseku Olomouc – Hrubá Voda s prověřením propojení Šternberka a Moravského Berouna novou železniční trati o délce 14 km, což by přispělo k výraznému zkrácení cestovní doby mezi Olomoucí a Moravským Berounem (a dále Bruntálem, Krnovem) o cca 25 min. V případě realizace takového spojení by byl traťový úsek Hrubá Voda – Moravský Beroun bez náhrady zrušen.

### 3.2.3. Shrnutí investičních doporučení do železniční infrastruktury v Olomouckém kraji pro studijní prověření:

Nové zastávky:

- trať 271 – Kostelec na Haně zastávka
- trať 290 – Troubelice střed, Rybníček, Babice
- trať 300 – Dířemovice, Němčice nad Hanou zastávka, Bochoř
- trať 301 – Čehovice

Doporučená elektrizace a modernizace:

- trať 290 – úsek Olomouc – Uničov - Šumperk
- trať 275 – úsek Olomouc – Drahanovice, a to pouze v případě že bude realizována modernizace v ose Olomouc – Litovel
- trať 273 – úsek Senice – Červenka, a to pouze v případě že bude realizována modernizace v ose Olomouc – Litovel spolu s tratí 275
- trať 293 – úsek Šumperk – Velké Losiny
- trať 310 – úsek Olomouc – Hrubá Voda

Spojky a přeložky:

- spojka Blatec (301) – Grygov mimo (270), jednokolejná, elektrizovaná, délka cca 5 km, rychlost cca 120 – 140 km/h; pro rychlé spojení Prostějov – Přerov
- spojka Doloplazy (301) – trať 300, jednokolejná, elektrizovaná, délka cca 2 km, rychlost cca 80 -100 km/h, zastávka Víceměřice na spojení pro rychlé spojení Prostějov – Kojetín / Kroměříž
- spojka Senice na Haně zastávka (273) – trať 275, jednokolejná, elektrizovaná, délka cca 1 km, rychlost cca 100 km/h; pro rychlé příměstské spojení Olomouc – Litovel

- přeložka Hranice na Moravě (280) – Milotice nad Bečvou (280), jednokolejná, elektrizovaná, délka cca 8 km, rychlosti cca 120 - 160 km/h; pro urychlení spojení Olomouc / Přerov – Valašské Meziříčí / Vsetín

#### Nové železniční tratě:

- lehká příměstská železnice Blatec – Chanáry – Dub nad Moravou – Věrovany – Tovačov, s návaznou obnovou tratě Tovačov – Kojetín; předpokládá se jednokolejná elektrizovaná trať o délce cca 12 km s návrhovou rychlostí 100 - 140 km/h určená pro příměstskou dopravu ve špičkovém intervalu 30 min (s technologickou možností průvozu 15 min intervalu); trať ve směru silných regionálních přepravních vztahů v ose Olomouc – Tovačov – Kojetín – Kroměříž; celkový potenciál největších sídel v ose novostavby trati 5850 (mimo Kojetín) a to ve směrech silné dojížděky, blízkosti krajské města a územím s vysokým potenciálem další urbanizace, což je srovnatelné s potenciálem úseku Olomouc – Hrubá Voda, kde je dnes příměstská železniční doprava velmi atraktivní
- lehká příměstská železnice na bázi tram-train systému Olomouc Nová Ulice – Hněvošín – Lutín – Třebčín – Slatnice (- Drahanovice – Náměstí na Haně); předpokládá se jednokolejná elektrizovaná trať o délce cca 11 km s návrhovou rychlostí 100 km/h určená pro aglomerační dopravu ve špičkovém intervalu 15 min (s technologickou možností průvozu 7,5 min intervalu); trať ve směru silných regionálních přepravních vztahů v ose Olomouc – Lutín - Slatnice; celkový potenciál největších sídel v ose novostavby trati 6200 a to ve směrech silné dojížděky, blízkosti krajské města a územím s vysokým potenciálem další urbanizace, což je srovnatelné s potenciálem úseku Olomouc – Hrubá Voda, kde je dnes příměstská železniční doprava velmi atraktivní
- lehká příměstská železnice na bázi tram-train systému Olomouc Pavlovický – Chválkovice – Týneček – Samotšický – Továř – Dolany – Bělkovice – Laštany; předpokládá se jednokolejná elektrizovaná trať o délce cca 12 km s návrhovou rychlostí 100 km/h určená pro aglomerační dopravu ve špičkovém intervalu 15 min (s technologickou možností průvozu 7,5 min intervalu); trať ve směru silných regionálních přepravních vztahů v ose Olomouc – Samotšický – Bělkovice – Laštany; celkový potenciál největších sídel v ose novostavby trati 5500 a to ve směrech silné dojížděky, blízkosti krajské města a územím s vysokým potenciálem další urbanizace, což je srovnatelné s potenciálem úseku Olomouc – Hrubá Voda, kde je dnes příměstská železniční doprava velmi atraktivní

- konvenční železniční trať Zlaté Hory – Jindřichov ve Slezsku; předpokládá se jednokolejná trať o délce cca 13 km s návrhovou rychlostí 100 km/h určenou pro rychlou regionální dopravu v ose Jeseník – Krnov / Opava ve špičkovém intervalu 60 min (s technologickou možností průvozu 30 min intervalu – tj. bez nutnosti výhybny na úseku novostavby); trať umožní opustit nutnost využití pasáže přes Polsko a umožní zkrácení cestovní doby mezi Jeseníkem a Krnovem o cca 20 min
  - konvenční železniční trať Šumperk – Moravský Beroun; předpokládá se jednokolejná trať o délce cca 14 km s návrhovou rychlostí 130 km/h určenou pro rychlou regionální dopravu v ose Olomouc – Bruntál – Krnov / Opava ve špičkovém intervalu 30 min (s technologickou možností průvozu 15 min intervalu – tj. bez nutnosti výhybny na úseku novostavby); trať umožní zásadní zkrácení cestovní doby mezi Olomoucí a Krnovem o cca 25 min
  - konvenční železniční trať Šumperk / Kouty nad Desnou – Jeseník; předpokládá se jednokolejná trať o délce cca 21 km s návrhovou rychlostí 100-120 km/h určená pro rychlou regionální dopravu v ose Olomouc / Šumperk Jeseník ve špičkovém intervalu 60 min (s technologickou možností průvozu 30 min intervalu); trať umožní zásadní zkrácení cestovní doby mezi Olomoucí / Šumperkem a Jeseníkem o cca 45 min; důvodem pro studijní prověření této stavby je nemožnost modernizace s přínosem zásadního zlepšení traťového úseku Hanušovice – Jeseník
- Trati s doporučeným neobjednáním osobní drážní dopravy a organizací náhrady linkovou dopravou:
- 024 úsek Králky / Červená Voda – Štítý; autobusovou náhradu navrhneme v pracovní dny v trase Králky – Štítý (a linku vést dále ve směru Zábřeh na Moravě s návazností na vlaky ve směru Olomouc); možno až po společné dohodě s Pardubickým krajem
  - 025 úsek Hanušovice – Dolní Lipka; autobusovou náhradu navrhneme v pracovní dny v trase Hanušovice – Prostřední Lipka – Králky (linku vést od žst. Králky návaznou na spoje z Letohradu a z Hanušovic vést dále ve směru Bratrušov – Šumperk)
  - 271 úsek Konice – Chornice; autobusovou náhradu navrhneme v pracovní dny v trase Konice (nutno dorešit vhodné přestupní místo v bezprostřední blízkosti žst. Konice) – Chornice – Jevíčko (linku vést od žst. Konice návaznou na spoje z Prostějova)

- 273 – náhrada osobních vlaků vedených v relaci Červenka – Litovel – Senice na Hané Prosejov; autobusovou náhradou navrhneme celodenně identicky v trase vlaku (s možnou alternativou přes Smržice, místo Kostelce na Hané)
- 292 – náhrada osobních vlaků v úseku Hanušovice – Jeseník a v úseku Jeseník – Mikulovice / Zlaté Hory; autobusovou náhradou osobních vlaků navrhneme celodenně identicky v trase vlaku s tím, že budou zachovány vlaky kategorie R a Sp a turistický provoz v obou úsecích; náhradní autobusovou linku Jeseník – Hanušovice doporučujeme vést přes Bratrušov až do Šumperka
- 293 – náhrada osobních vlaků v úseku Petrov nad Desnou - Sobotín; autobusovou náhradou osobních vlaků navrhneme celodenně identicky v trase vlaku; a to obslužnou linkou Šumperk - Petrov nad Desnou - Sobotín
- 296 – komplexní náhrada osobních vlaků v celé trati Velká Kraš – Vídnava se zachováním turistického železničního provozu
- 297 – komplexní náhrada osobních vlaků v celé trati Mikulovice – Zlaté Hory s autobusovou náhradou v trase Jeseník – Mikulovice – Zlaté Hory a zachováním turistického železničního provozu

### 3.3 Shrnutí - závěry

Analytická část obsahuje jasné shrnutí o využití regionální dopravy na jednotlivých tratích v Olomouckém kraji.

Návrhová část poskytuje přehled provozně-organizačních opatření, která se týkají návrhu úprav linkového vedení regionální drážní dopravy a intervalů spojení.

Bylo doporučeno studijní prověření uvedených návrhů, které povedou k posílení funkce železnice jako nosného prvku systému regionální dopravy v Olomouckém kraji. Byla doporučena výstavba nových zastávek, návrhy na zvýšení traťové rychlosti a elektrizace. Zároveň byla doporučena výstavba nových spojek, přeložek a úplně nových železničních tratí v Olomouckém kraji a to v těch případech, kde existují tak silné a zajímavé přepravní vztahy, že je pro ně železniční doprava vhodným přepravním módem, a také v těch případech, kdy lze výstavbou nové přeložky dosáhnout zásadního zkrácení cestovních dob.

V případě návrhů nových železničních projektů v Olomoucké aglomeraci je studijní prověření vhodné trasy nezbytné nutné, neboť lze očekávat výrazné problémy při průchodu intravilánem dotčených obcí, a to přesto, že je aglomerační obsluha na nových tratích navrhována na bázi tram-train systému.

Návrhová část obsahuje zároveň doporučení, které relace regionální drážní dopravy jsou natolik přepravně slabé, že je lze bez újmy na kvalitě (kapacita dopravního prostředku, dostupnost zastávek, cestovní doba) převést na levnější linkovou dopravu – a to buď částečnou či úplnou náhradou.

Veškeré tabulární a mapové podklady zpracované ke kapitole 3 jsou uvedeny v souboru příloh č. 3.