

Trat' Vizovice – Valašská Polanka. Historie a budoucnost

Lukáš Petřík, Gymnázium Zlín – Lesní čtvrť

I. Úvod

Nápad na propojení tratě 331 Otrokovice-Zlín-Vizovice (OZVD) s tratí 280 Hranice n. M. - Střelná (a dále na Slovensko do Púchova) se objevil v době nejbouřlivějšího rozvoje baťovského Zlína, avšak již započatou stavbu trati přerušila 2. světová válka. Po ní už projekt nebyl dokončen. Jeho realizace by však kraji i dnes prospěla.

II. Historické pozadí

Trat' z Otrokovic do Vizovic, procházející přes tehdy bezvýznamné městečko Zlín, byla postavena nákladem vizovických občanů v roce 1899. Jednalo se o lokálku běžných parametrů, jakých jsou u nás desítky.

Ve stejné době ale začíná prosperovat obuvnická firma Baťa. Nutno říct, že kdyby do Zlína nevedla železnice, Baťa by pravděpodobně začal továrnu budovat v Otrokovících a Zlínsko by dnes vypadalo naprosto jinak. Moderní způsob obchodování a řízení podniku, který se Baťa naučil ovládat v Americe, zajišťuje brzy firmě obrovský úspěch. Zlín se stává vzorným příkladem moderního města, které si vytyčilo za cíl splnit všechny požadavky tehdejší doby. Rozvoj Zlína hraje ve veškerých aktivitách podniku klíčovou roli. A právě centrem města vede lokálka, která se od časů císařství téměř nezměnila. Proto představovala pro Zlín zásadní problém. Z lokálky bylo nutné udělat reprezentativní spojnici vzkvétajícího města se zbytkem světa.

„Náš závod jest nevhodně položen. Volba padla na Zlín v mých jinošských letech, kdy jsem ještě nevěděl, co chci dělati. Zlínu schází všechny podmínky, které velký závod, jaký mám na mysli, ku svému životu potřebuje.“

Tomáš Baťa

III. Zrod projektu

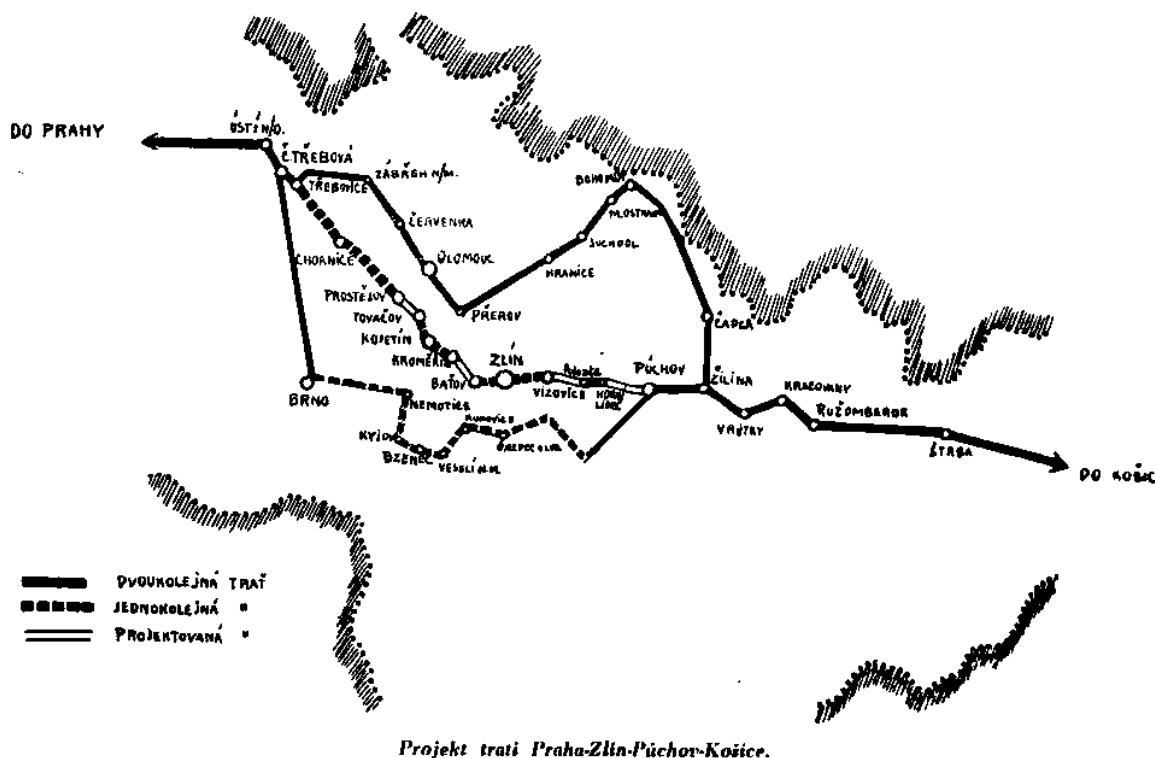
S myšlenkou prodloužení vizovické tratě až k dnešní trati 280 přišla již po vzniku ČSR státní správa železnic. Nová trat' by významně zkvalitnila spojení střední Moravy se Slovenskem a měla by i strategický význam. Vzpomeňme jen na problémy s Košicko-bohumínskou drahou, jejíž část si spolu s Těšínskem nárokovalo po světové válce Polsko. Trat' přes Vizovice by ležela dostatečně daleko od hranic. Z tohoto důvodu státní správa nechala vypracovat svůj vlastní projekt, o kterém se zmiňuje pozdější baťovský plán. [1]

Vzhledem k nevhodné poloze původního nádraží ve Vizovicích, kde je trat' zakončena přímo proti úpatí kopce zastavěného obytnou čtvrtí, bylo navrženo poměrně odvážné řešení. Nová trat' by se od staré trasy odpojila už za zastávkou Želechovice, tedy asi 7 km před Vizovicemi. Následně by trat' sklonem až 11 ‰ trvale stoupala k Vizovicím, kde by bylo zřízeno nové nádraží. To by se nacházelo asi o 30 m výše než původní. Trat' by pak pokračovala až do Lužné. Nejvyšší stoupání na trati by bylo 12,5 ‰ a poloměr nejmenšího oblouku 375 m. Na trati by se nacházelo ohromujících 29 tunelů v celkové délce téměř 7 km. Stinnou stránkou tohoto ambiciózního projektu by však byly náklady na jeho

realizaci. Jen tunely a viadukty by vyšly na nejméně 85 000 000 Kč. Stavba tedy nebyla zahájena.

Tou dobou se však již tímto problémem zabýval i Tomáš Baťa, který v roce 1928 představuje svůj vlastní návrh zlepšení železničního spojení Čech se Slovenskem. [2]

Stavba pokračování trati z Vizovic byla zahrnuta do ucelené koncepce vybudování zcela nového dopravního tahu z Čech na Slovensko. Řešení si můžeme prohlédnout na mapce. [3]



Hlavní trať je vedena v úplně nové trase. Od původního tahu 270 se odpojuje v Třebovicích, pokračuje po trati 262 do Chornic, dále po trati 271 do Prostějova. Zde je budován nový úsek do Tovačova, následně je využito tratě 334 do Kojetína, do Kroměříže pokračuje trať 303, následuje opět nový úsek až do Bačova (dnes čtvrť Bahňák v Otrokovicích). Pak již přichází „naše“ trať 331 Otrokovice-Vizovice, nový úsek do Lužné, resp. Valašské Polanky po trati 280 a přeshraniční trať do Púchova, v té době právě budovaná státem. Úsek z Třebovic až po Zlín by byl dvojkolejný a již hotové tratě zcela zrekonstruovány.

V případě, že by na novou trasu byla převedena většina dálkové dopravy z původní trati, což Baťa zamýšlel, projevovaly by se negativně náročnější sklonové poměry, které by trať činily méně výhodnou zejména pro nákladní dopravu. Stavba úseku mezi Kroměříží a Bačovem se dnes může jevit jako zbytečná, je však nutno mít na paměti, že v Bačově mělo vyrůst poměrně velké město včetně nového nádraží jak pro přeloženou trať 330 Břeclav – Přerov, tak pro novou spojnici přes Zlín.

Bačovcům se ve své době tyto komplikace jistě jevily jako nevýznamné ve srovnání s tím, jaký přínos by měl nový tah pro Zlín. Ten by se ocitl na hlavní trati mezinárodního významu.

Po tragické smrti Tomáše Bati 12. 7. 1932 se řízení podniku ujímá Jan Antonín Baťa a přichází na řadu realizace projektu. Stát ale obecně nebyl nakloněn budování soukromých tratí celostátního významu. Udělení koncese ke stavbě trati je tudíž uměle komplikováno a protahováno. Baťa je tím velmi zklamán a vnímá to jako zpátečnictví.

V roce 1933 je přesto rozhodnuto o provedení následujících staveb:

- vybudování tratě z Vizovic do Lužné
- rekonstrukce zlínského nádraží a zdvojkolejnění úseku Otrokovice – Zlín
- stavba nadjezdu přes hlavní trať v Kvítkovicích pro přivedení zlínské tratě na budoucí nádraží v Baťově
- zkušební osazení zabezpečovacího zařízení na přejezdu na Dlouhé ulici ve Zlíně

Stavby mají být provedeny i přes to, že nebyla dosud udělena koncese.

V souvislosti s osobou Jana Antonína Bati je ještě nutno uvést jeho podstatně odvážnější projekt rozvoje československé dopravní sítě, který uvedl ve své knize. [8] Nově budované dopravní tepny měly kompenzovat nedostatek původní rakouské železniční a silniční sítě, a totiž to, že většina tras směřuje severojižním směrem – od Vídně a Budapešti. Státu chyběla kvalitní podélná spojnice. Tento stav ostatně přetrvává dodnes. Baťa oprávněně pokládal kvalitní dopravní síť za klíčový prvek rozvoje celého státu.

Baťa nabízí stavbu dálnice Cheb – Velký Bočkov (Podkarpatská Rus).

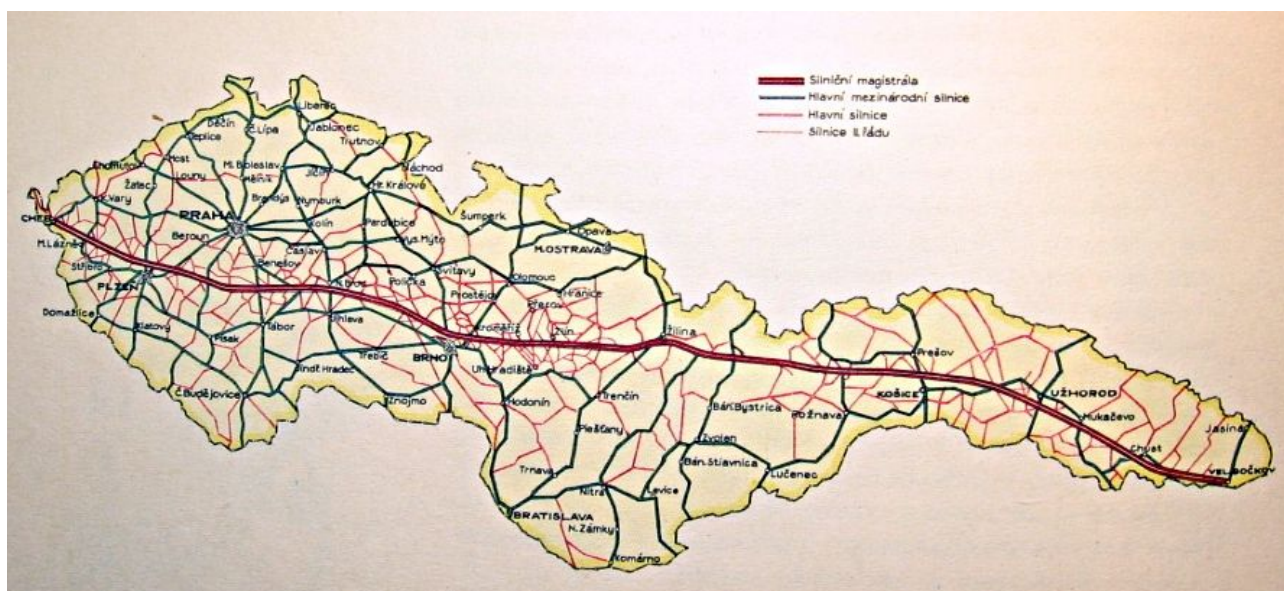


Schéma nové dálnice. [8]

Je jistě pozoruhodné, že se dálnice zdaleka vyhýbá Praze, která je na dálnici napojena dlouhým přivaděčem. Dálnice však měla co nejlépe sloužit jednak mezinárodnímu tranzitu, jednak co největšímu počtu průmyslových podniků, které v té době byly po Čechách rozloženy rovnoměrněji než dnes.

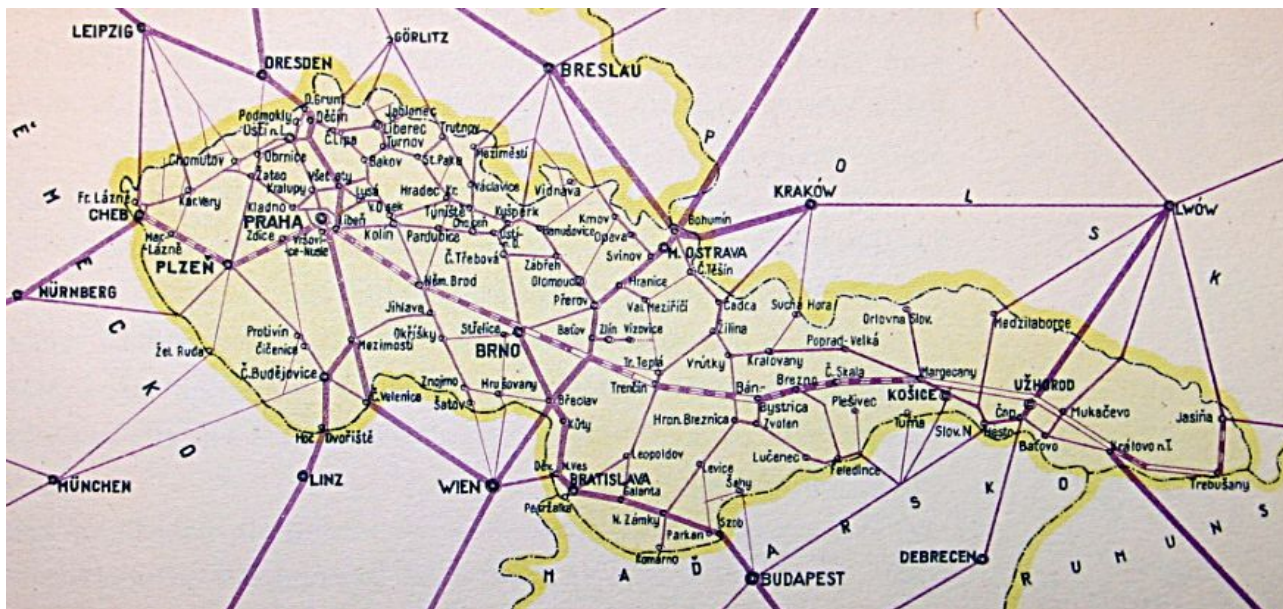
Dálnice měla být budována jako čtyřproudová o šířce 16 m, měla tedy být podstatně užší než dnes projektované rychlostní silnice. Na dálnici by chyběly krajní odstavné pruhy. Také směrové a sklonové poměry (min. poloměr oblouku 300 m, max. stoupání 7 %) by zcela neodpovídaly dnešním normám.

Baťa si od stavby dálnice sliboval výrazné oživení hospodářství, neboť tehdejší silniční síť byla nekvalitní a přeprava zboží po silnici byla dosti nákladná. Stavba by zároveň poskytla mnoho pracovních míst, mělo se jednat o jakousi novodobou hladovou zeď, která měla pozvednout životní úroveň nezaměstnaných a tím přispět ke stabilizaci chudých oblastí.

V okolí Zlína byla stavba dálnice skutečně zahájena. Snaha zkrátit její délku na minimum však projektanty přivedla k myšlence vést ji do vrchoviny Chřibí. Měla dokonce

přecházet přes vrchol jejího nejvyššího kopce Bunč. Takové řešení však prakticky znemožňuje nezbytné svedení dálnice ze hřebene Chřibů do Otrokovic, které leží v údolí řeky Moravy. Tento úsek byl proto po válce zapomenut a dnes jsou jeho jedinými pozůstatky menší zemní práce a opuštěné betonové stavby ležící hluboko v chřibských lesích. Otrokovice jsou dnes na dálniční síť napojeny novou rychlostní silnicí R55.

Podobný projekt byl však Baťou důrazně doporučován také v železniční dopravě.



Mapa žel. sítě s novým koridorem. [8]

Jak vidíme, původní myšlenka na vedení hlavní tratě přes Zlín je již opuštěna. Nová magistrála využívá především již hotové tratě, které by byly přebudovány. Nejvíce novostaveb se nachází na Podkarpatské Rusi. Trať má být dvoukolejná s maximální rychlostí 100 km/h, ve vybraných úsecích pak až 150 km/h.

Má být také zavedeno tzv. tarifní sblížení. To by na železnici vyřešilo problém s dopravně velmi nevýhodným tvarem státu. Plocha území Československa je stejná jako plocha kruhu o průměru 423 km. V severojižním směru je největší vzdálenost mezi hranicemi státu 300 km. Při přepravě do 300 km by se nic nezměnilo. Každý další kilometr by však byl zlevněn asi na desetinu původní ceny. Pro každou stanici by tak stát představoval pomyslný kruh a stanice by ležela v jeho středu. Nejvyšší možná cena, kterou by mohla přeprava stát, by se rovnala sazbě za přepravu na 423 km. To by zásadně zlevnilo přesun zboží mezi průmyslovým západem a zemědělským východem bohatým na suroviny. Pro podniky by tak bylo výhodnější využívat vlastní zdroje státu než dovážet ze zahraničí, což už tehdy byla běžná praxe. Následoval by tudíž velký nárůst intenzity dopravy po železnici, která byla už v té době silně ztrátová a potřebovala příjmy. Nová trať by na sebe navíc postupně strhávala dopravu mezi západní a východní Evropou. Přepravci by si sami vybírali tuto levnou a moderní trasu. Baťa si tedy od stavby tratě opět sliboval podstatné oživení ekonomiky, vyřešení otázky ztrátových železnic a pokrok v budování jednotné, nezávislé země. Stavba této železniční magistrály však bohužel nebyla nikdy zahájena.

Baťa zároveň plánoval stavbu rozsáhlé sítě plavebních kanálů. Lodní doprava v té době představovala velmi výhodný způsob přepravy nerostných surovin a jiných objemných nákladů. Jediným plavebním kanálem, jehož stavba byla v letech 1935-1938 realizována, je kanál Otrokovice – Rohatec, dlouhý 52 km. Dopravoval se po něm lignit z jihomoravských dolů do otrokovické elektrárny. Tento kanál postihl stejný osud jako podobné stavby v západní Evropě. Již dávno není nákladní dopravou využíván.

IV. Stavba

16. 4. 1934 bylo tedy konečně rozhodnuto o zahájení výstavby trati Vizovice – Lužná u Vsetína v úseku Vizovice – Ublo nákladem společnosti Baťa. Výkopové práce začaly v červenci, a to v podstatě „načerno,“ bez koncese. Stavbu prováděli nezaměstnaní mladí muži, kteří zpravidla měli zájem o práci v Baťových závodech. Osobní oddělení továrny si tak vytvořilo dobrou rezervu pro doplňování počtu pracovníků v továrně. Muži práci na stavbě vnímali jako budoucí výhodu při snaze o sehnání vytoužené práce u Bati.

V Lutonině byl vybudován vojensky organizovaný pracovní tábor. Pracovníkům se z platu strhávaly náklady na byt a stravu a na konci týdne jim zbyla nepatrná částka v řádu jednotek korun. Pokud práce nepostupovala podle plánu, například kvůli nepříznivému počasí, mohlo dojít k situaci, kdy dělníci nedostali vůbec žádný plat nebo dokonce museli za ubytování doplácet. [5] Tento fakt je v pracích vydaných v období před politickými změnami roku 1989 často zmiňován jako exemplární příklad vykořisťování nezaměstnaných nebo je dokonce dáván do souvislosti s fašistickými koncentračními tábory. Na to je možno jednoduše namítnout, že muži v táboře pracovali zcela dobrovolně. Pamětníci pak na tábor vzpomínají jako na dobrou průpravu pro další kariéru a místo, kde vznikala přátelství na celý život. [4] Baťovským táborem na okraji Lutoniny prošlo mezi léty 1934 a 1940 celkem téměř 7000 pracovníků.

V roce 1936 opět proběhla jednání o udělení koncese. Tentokrát už úspěšná. Firma Baťa totiž mimo jiné pohrozila propuštěním všech 500 pracovníků na již budovaném úseku, což by bylo v době problémů s nezaměstnaností pro vládu politicky nepřijatelné. 21. 5. byla společnosti OZVD konečně udělena koncese pro celou dráhu Otrokovice – Lužná na dobu trvání 70 let. Stavba úseku do Lužné měla být hotova do pěti let. Původní koncese z roku 1898 pozbyla platnost.

To se již ovšem blíží druhá světová válka. Práce pokračují i během okupace, ale v roce 1941 jsou práce z rozhodnutí německých úřadů zastaveny. Lhůta na dostavění trati je prodloužena do roku 1947.

Do ukončení prací se podařilo zcela dokončit traťový spodek úseku Vizovice – Jasenná, kde byly vystavěny až 10 m vysoké náspy, dlouhé zářezy s několika nadchody a tři ocelové mosty. V Jasenné ještě bylo nutno zkonstruovat velký most přes údolí potoka Lutoninka. Na chybějící most opět navazoval z větší části kompletní spodek až do stanice Ublo. Dále práce již nepostupovaly.

Na tomto úseku již prakticky stačilo jen položit svršek, o čemž svědčí jízdní řád OZVD z roku 1940, kde jsou již uváděny zastávky Jasenná, Lutonina a Vizovice-město, byť zatím bez času odjezdů.

Po osvobození v roce 1945 se s pracemi opět začalo. V roce 1948 byla v rámci obnovy národního hospodářství po válce stavba trati prohlášena za Stavbu mládeže. Štáb ČSM měl sídlo v táboře v Pozděchově. Objevila se výpomoc ze všech koutů světa včetně Indonésie, Austrálie nebo Barmy. Angažovala se také obec sokolská. K červenci 1948 se prací účastnilo 2390 lidí. Mezitím byl již v roce 1945 podnik Baťa znárodněn a 1. 5. 1948 jej následovala i společnost OZVD. Ta měla pokračovat ve stavbě trati a po jejím dokončení měla být zlikvidována. K tomu došlo po zastavení stavby v roce 1951.

Koncem čtyřicátých let však však probíhala realizace mnoha dalších náročných projektů poválečné obnovy, a tak bylo v roce 1950 rozhodnuto o prioritě dokončení Trati družby Žilina – Košice. Brigády pracovníků a stavební prostředky byly převeleny na Slovensko a v roce 1951 byla stavba vizovické trati oficiálně zastavena, tentokrát už navždy.

Do té doby byl zbudován úsek Ublo – Pozděchov včetně přípravy přeložky silnice mezi Pozděchovem a Prlovem, která budoucí trati překážela. Dle dobových leteckých

snímků lze usuzovat, že ještě probíhaly také práce v okolí Jasenné. Je také viditelný zářez pro jižní portál pozděchovského tunelu. [6]

Ač obecně stavba tohoto tunelu není příliš zmiňována, přece jen byla na začátku války zahájena. Pravděpodobně došlo jen na ražbu směrové štolky. Tunel se ale podle vzpomínek pamětníka zřítíl a nebyl poté již dokončen.

V. Popis trati

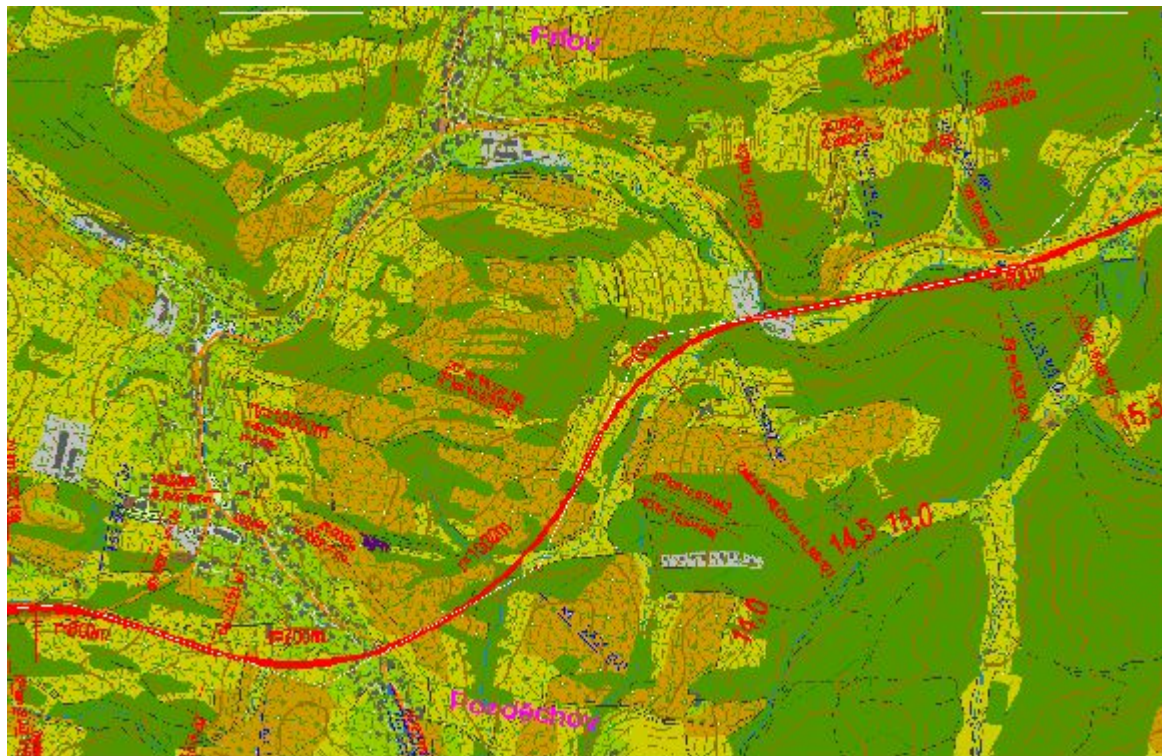
Od původní trati 331 se nová trasa odklání v km 23,8, asi 500 m jihozápadně od dnešního vizovického nádraží. Staniční plán nového nádraží je dnes zastavěna objekty likérky R. Jelínek. Za nádražím začíná trať vytrvale stoupat po náspu, dnes jsou v jejím okolí postaveny obytné domy sídliště Štěpská. Křížení se Štěpskou ulicí a Čamínským potokem je z důvodu nízké nivelety tratě řešeno jako průchod pro pěší a ulice je tak pro automobilovou dopravu uzavřena. Již zbudovaný nadjezd byl po ukončení stavby odstraněn, aby neblokoval provoz. Trať pokračuje po rostoucím náspu ke křížení se Slušovskou ulicí, kde byl plechový nadjezd. Ten byl také zlikvidován. Za nadjezdem přichází zářez o délce 250 m, ve kterém byla plánována zastávka Vizovice-město. Na konci zářezu se nachází betonový nadjezd nad Zahradní ulicí, který se dochoval neporušený. Následně trať v mírném oblouku překračuje údolí Chrástěšovského potoka po vysokém náspu, kde je zřízen velký propustek pro potok a dodnes zachovaný ocelový nadjezd přes silnici. Trať prochází zářezem a na náspu se přibližuje k silnici Vizovice-Vsetín. Pokračuje po úbočí kopce a překonává údolí Výpusta mohutným náspem, za kterým následuje zastávka Lutonina, umístěná v hlubokém zářezu. Trať stále stoupá a dosahuje stanice Jasenná. V tomto úseku je těleso trati využito jako příjezdové cesty k jasenskému hřbitovu. Navíc zde dochází ke křížení s hlavní silnicí na Vsetín, kterou by bylo nutno přeložit níže. Obloukem se trať dostává na chybějící most přes údolí potoka Lutoninka a stáčí se dlouhým obloukem zpět na jih. Most přechází ve vysoký násep, následuje hluboký zářez Průkopa, dnes prohlášený díky výskytu ohrožených rostlin za přírodní památku. Po tělese trati dnes vede místní silnice. Po dlouhém náspu trať přichází v levotočivém oblouku do stanice Ublo. Mezi Jasennou a Ublem trať stále stoupá sklonem 17,5 ‰. Trať poté vede po stráních nad hlavní silnicí Vizovice – Valašská Polanka. Zemní těleso je zde v malé míře pravděpodobně nelegálně odtěžováno.

Podle původního projektu by pod Pozděchovem trať vedla vrcholovým tunelem, prošla zastávkou Pozděchov, opět ve sklonu 17,5 ‰ klesala a na ocelovém nadjezdu překřížila silnici a potok Pozděchůvku. Následoval by další tunel o délce 90 m a zastávka Prlov. Trať by pak v obloucích klesala do údolí řeky Senice, kde by se u zastávky Lužná u Vsetína připojila k trati 280. Tu by pak kvůli značnému výškovému rozdílu sledovala až do Lidečka, kde by bylo provedeno kolejové propojení.

Slabinou této vize je ale právě velké stoupání, které by bylo nutné k napojení nové tratě na stávající. Navíc by bylo nutné při jízdě směrem na Vsetín provádět úvrat'. V současné době se proto předpokládá napojení tratě ve Valašské Polance, a to kolejovým trianglem, aby bylo umožněno bezúvrat'ové spojení jak se vsetínskem, tak se Slovenskem. Původní projekt uvažoval s převahou dopravy směrem na Slovensko, ale pro potřeby dnešního kraje by bylo nutné i kvalitní spojení na Vsetín.

V souvislosti s vedením tratě v okolí Pozděchova jsou zvažovány dva různé způsoby, přičemž oba se liší od původního baťovského záměru vést trať dvěma krátkými tunely. Rozlišujeme tzv. variantu severní a jižní. Obě varianty předpokládají použití 800 m dlouhého tunelu pod Pozděchovem. [7]

Severní varianta nabízí vyústění tunelu severně od Pozdřehova, prochází kolem Prlova, kde je zřízena zastávka a připojuje se v četných obloucích k trase jižní. Jižní variantu si můžeme prohlédnout na mapě.



Pozdřehovsko s vyznačenou jižní variantou vedení trati. [7]

Předpokládá se vedení trati jižně od vrchu Za Lechama ve výšce až 10 m nad úrovní terénu. Je však jasně patrný výhodnější směrový profil této trasy oproti severní variantě. Navíc by se trať vyhnula obydlenému území, nedošlo by k obtěžování obyvatel hlukem. Pro Prlov by byla nevýhodou velká docházková vzdálenost z obce k zastávce.

Zaústění tratě do tratě 280 je zamýšleno trianglem v místech silniční křižovatky a čerpací stanice na jižním okraji Valašské Polanky. Celková délka nové tratě je 17,7 km.

VI. Realizace a její význam

V případě znovuobnovení stavby by nejméně komplikací a nákladů přinesl úsek do Jasenné. Ve Vizovicích by bylo nutné jen zlikvidovat areál likérky, vybudovat zde nádraží a obnovit dva nadjezdy. Dále je spodek až po Jasennou hotový. V Jasenné by musela být postavena nová cesta ke hřbitovu, přeložena silnice a vztyčen most. Pak následuje opět prakticky hotový úsek až po Pozdřehov, pouze je mezi Jasennou a Ublem zabrán silnicí zanedbatelného významu. Bylo by nutné také provést několik zemních prací, vynucených poškozeními spodku během mnohaletého chátrání. Stavba mezi Pozdřehovem a Valašskou Polankou za sebou zanechala pouze fragmenty, ale původní projekt by zde byl stejně opuštěn a zvolila by se nová trasa podle některé z výše uvedených variant. Zejména při použití jižní varianty by nedošlo k většímu poškození obydleného území. Také v místech zaústění do stanice Val. Polanka se nacházejí pouze nezastavěné louky.

V souvislosti se stavbou nové trati by byl ještě narovnan ostrý oblouk na původní trati v Zádveřicích, kde je v současnosti traťová rychlost pouze 40 km/h a navíc se zde vyskytují problémy s vybočováním kolejnic v místech styků.

Ohledně vlivu stavby na životní prostředí není nutné mít obavy. Na trati se nacházejí dvě chráněné přírodní památky. První z nich je výše zmíněný zářez Průkopa. Není důvod předpokládat, že by železniční provoz vedl ke zničení zdejší flóry. Elektrická trakce neprodukuje žádné škodlivé zplodiny a v tomto místě není ani důvod brzdit, takže okolí tratě nebude znečišťováno prachem z brzdových zdrží.

Druhé místo se nachází poblíž Valašské Polanky a jedná se o Neratovský rybník. Trať by vedla v těsné blízkosti jeho hráze, avšak samotný rybník by postižen nebyl. Předmětem ochrany jsou zde vodní živočišná společenství, která by tedy neměla být ohrožena.

Stavba by měla vliv také na lidská sídla, především ve Vizovicích, kde trať prochází sídlištěm Štěpská. Dostatečným odhlučněním by mělo být osazení nových oken a protihlukových rohoží, snížení traťové rychlosti a vysázení vhodných stromů v okolí trati, případně též stavba protihlukových stěn.

Obecně by trať neměla škodlivý vliv na okolí, zejména díky tomu, že již hotové zemní práce splynuly s okolím a zapadly do krajiny. Případná dostavba by jistě neměla tak devastující vliv na celou oblast, jako dnes projektovaná stavba dálnice na Slovensko.

Původní OZVD by byla samozřejmě zrekonstruována a spolu s novou tratí elektrifikována systémem 3 kV ss. Navazující tratě 280 a 330 používají stejný napájecí systém.

Rozsah rekonstrukce úseku Otrokovice – Vizovice je předmětem diskuzí. Jediné, na čem se všichni shodují je, že je nutné ji provést bez ohledu na případnou stavbu tratě do Polanky. Stavba je však neustále odkládána. Rozsah elektrifikace byl dokonce v posledním plánu v rámci úspor zredukován jen na úsek do Zlína, což se jeví jako nesmyslné, neboť naprostá většina příměstských osobních vlaků na trati zajíždí až do Vizovic. Velké množství cestujících denně využívá úsek mezi Zlínem a Vizovicemi. Navíc se v Lípě nad Dřevnicí nachází prosperující kontejnerové překladiště, do kterého denně přijíždí několik těžkých vlaků NEx. Právě jejich lokomotivy jsou zdrojem největšího hluku, který se okolo trati šíří. Poloviční elektrifikace by tedy vyřešila jen minimum problémů spojených se současným provozem trati a lze ji označit jako příklad šetření na nesprávném místě.

V Otrokovici by v případě zdvojkolejnění tratě bylo značně problematické zaústění obou kolejí do stanice. Před Otrokovici by se tedy obě koleje slučovaly do jedné. Původně plánované zdvojkolejnění úseku z Otrokovic do Zlína však bylo v posledních úvahách zavrhnuto. Mimo jiné se totiž místní občané vyslovili, že si dvě koleje nepřejí kvůli vyššímu hluku, což lze považovat jen za důkaz naprosté neznalosti poměrů v drážním provozu. Provoz moderních elektrických vozidel na nové trati, byť dvojkolejná, by byl podstatně tišší než nákladní vlaky vedené lokomotivami řady 742 a motorové vozy 810, resp. 814 jezdící na dosavadním zchátralém svršku. V určitých oblastech by bylo možno řešit přetrvávající nepříznivou situaci stavbou protihlukových stěn nebo osazením nových oken na obytné budovy.

Dalším zdrojem potíží na trati jsou dva silniční úrovněvé přejezdy v Otrokovici a Kvítkovicích a ve Zlíně-Podvesné, na kterých dochází ke křížování s trolejbusovou tratí. Byť je technicky proveditelné křížení trolejbusové a železniční troleje (v minulosti bylo toto řešení uplatněno v Prešově), naše legislativa toto neumožňuje. Také v zájmu bezpečnosti provozu na těchto frekventovaných přejezdech proto bylo rozhodnuto přebudovat je na mimoúrovňové, nicméně v případě otrokovického představuje komplikaci značné stoupání tratě, u zlínského zase stoupá silnice. Konkrétní řešení tohoto problému je předmětem dohadů.

Co se týče využitelnosti nové spojnice, lze se setkat s názory, že trať v dnešní době nemá žádný praktický význam. [11] S tím však nelze než nesouhlasit. Přestože už Československo zaniklo, realizace baťovského projektu nové hlavní tratě z Třebovic je za

současné ekonomické situace státu zcela nereálná a dopravní spojení obou zemí není tak důležité jako v době projektování tratě, najdeme mnoho důvodů pro její realizaci. Problém využitelnosti si rozložíme do sféry dopravy osobní a nákladní.

a) Osobní doprava

Zlín, ač leží zhruba ve středu kraje, není pro značnou část kraje dobře dopravně dostupný, neboť je od Vsetínska a Valašska oddělen Vizovickými vrchy. Ze Zlína se autem dá do Vsetína dojet přes Liptál. Tato trasa bývá ale v zimě špatně sjízdná. Menší oklikou je možné jet přes Valašskou Polanku, avšak tato silnice je nepřehledná a nebezpečná a řidiči proto není tolik využívána. Spojení Zlína se Vsetínem železnicí je ale zcela nepoužitelné. Bylo by sice možné jet přes Holešov a Valašské Meziříčí, avšak taková cesta by trvala asi dvě a půl hodiny. Autobus do Vsetína dojde přes Sirákovské sedlo za hodinu. Pokud jede přes Polanku, trvá mu cesta jen o deset minut déle. Je však zřejmé, že vlaky jezdící po nové trati by byly svými jízdními dobami zcela srovnatelné s autobusy, přičemž by neměly mít problémy se zdejší tuhou zimou. Ve zdroji [9] je uveden předpokládaný čas cesty vlakem mezi Zlínem a Vsetínem, který je oproti autobusu kratší dokonce o třetinu.

Dnes musí cestující, který jede z Valašského Meziříčí nebo Rožnova na úřad nebo k doktorovi do Zlína využít k dopravě autobus nebo auto. Díky nové trati by se dostal do Zlína stejně dobře i vlakem, neboť jinak je železniční síť v této oblasti poměrně kvalitní. Zlíňanům by se zároveň otevřela možnost využít k cestě za odpočinkem do Velkých Karlovic, Rožnova nebo jiných horských sídel kapacitní a pohodlný vlak.

Vzpomeňme si na myšlenku Jana Antonína Bati, který říkal, že na kvalitní dopravě stojí ekonomika celého státu. Nám stačí, když se omezíme jen na Zlínský kraj. Obyvatelé Karlovicka nebo Vsetínska by mohli dojíždět za prací nebo do škol na Zlínsko bez obavy z toho, že jejich autobus uvázne na zasněženém sirákovském průsmyku. Při výběru pracovního místa by nebyli tak svazováni otázkou způsobu dopravy. Využívali by přímé spoje do Zlína, které by byly na tratích 281, 282, případně i 283 zavedeny.

Co se rychlíkové dopravy týče, nabízí se změna trasy některých vlaků mezi Českem a Slovenskem (EC Košičan, Hradčany) tak, aby jezdily přes Zlín. Tím by se zároveň umožnilo zastavování těchto vlaků v Přerově, který je jimi nyní projížděn po Dluhonické spojnici, neboť by se zde jinak musela vykonávat úvrať. V případě elektrifikace trati 303 v úseku Kojetín – Hulín by také bylo možno zavést přímé vlaky z Brna na Slovensko.



Železniční mapa části Zlínského kraje. [12]

b) Nákladní doprava

Vzhledem k tomu, že trať prochází přímo centrem Zlína a obyvatelé jsou obtěžováni hlukem, nebylo by příliš vhodné na trať přivádět těžkou tranzitní nákladní dopravu. Pozornost je tedy v současnosti soustředěna především na obsluhu kontejnerového překladiště v Lípě. Dnes sice z Lípy na Slovensko žádné vlaky nevyjíždějí, je to však jistě způsobeno zejména naprostou nevýhodností této trasy, neboť by bylo nutné udělat okliku přes Přerov a Valašské Meziříčí. Kdyby měl dopravce možnost vést přímé vlaky na Slovensko po nové trati, jistě by toho využil. Jinými slovy, nabídneme-li příležitost, jistě se postupem času samo objeví využití, které by nás dnes ani nenapadlo.

VII. Závěr

Dnes se náš stát potýká s velkým zadlužením, předraženými dopravními stavbami a zastaralostí celé dopravní sítě, ať už silniční nebo železniční. Našli bychom jistě mnoho slabých míst naší železnice, do kterých je nutno investovat, například trať 300, která potřebuje zvojkolejnění. Mezi podobně kritická místa však určitě patří také zlínská trať 331, která nabízí potenciál velkého rozvoje i ve stávající podobě bez napojení na Valašsko. Pokud však bude konečně zahájena její dlouho odkládaná rekonstrukce, stálo by za zvážení, jestli by nebylo vhodné za cca 4,5 mld. Kč realizovat trať do Polanky. Její dlouhodobý hospodářský význam pro kraj nedokážeme dnes vůbec ocenit. Zlínem by mohly projíždět mezinárodní vlaky vyšší kategorie, obyvatelé velké části kraje by získali pohodlné spojení se svým krajským městem, zajištěné rychlými příměstskými vlaky. Nákladní doprava, která je dnes sice v útlumu, má před sebou jistě ještě světlou budoucnost a nová trať by ji na zlínsku postavila do výhody oproti dopravě silniční.

Baťovský sen na propojení celého Československa vzornou dopravní magistrálou se sice ve skutečnost nezměnil, ale na zlínsku je podobný, jen o něco menší projekt zcela reálný.

Zdroje

- [1] - Generální projekt dráhy Vizovice - Lužná (1934)
- [2] - [Tomáš Baťa - Sdělení XI.: Návrh zlepšení železničního spojení](#) (1928)
- [3] - St. Vrána a kol. - Zlínský okres (1937)
- [4] - [-jod- - Výstavba O.Z.V.D. Zlín](#) (1989)
- [5] - Marie Šustková - Baťovská mládež na stavbě trati Vizovice - Horní Lideč v letech 1934-1948
- [6] - [Ortofotomapa z 50. let](#)
- [7] - [Ing. Rudolf Nečas - Řešení dopravního uzlu v prostoru Valašské Polanky](#) (2008)
- [8] - [Jan Antonín Baťa - Budujme stát pro 40 000 000 lidí](#) (1937)
- [9] - [Martin Habuda - Posouzení možnosti dostavby Baťovy železnice](#)
- [10] - Jan Antonín Baťa - Spolupráce (1936)
- [11] - [Otrokovice - Vizovice: elektrifikace odložena](#) (5. 8. 2010)
- [12] - [Mapa české železniční sítě](#)