

Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje

platný od roku 2019



Obsah

OBSAH	2
MANAŽERSKÉ SHRUTÍ	4
1 ÚVOD	6
2 VYMEZENÍ PŘEPRAVNÍCH POTŘEB	7
2.1 Popis a nastavení přepravních vztahů v Olomouckém kraji	7
2.1.1 Přepravní vztahy v Olomouckém kraji	7
2.1.2 Struktura dojížděky podle územního rozsahu, doby dojížděky a používaných dopravních prostředků	7
2.1.3 Regionalizace dojížděky – mapa vnitrokrasjých vztahů; změny 2011 proti 2001	11
2.1.4 Mezikrasjé vztahy v pravidelné dojížděce a vyjížděce s Olomouckým krajem	11
2.1.5 Zatížení jednotlivých železničních tratí v Olomouckém kraji	12
2.1.6 Izochrony časové dostupnosti v Olomouckém kraji	14
2.1.7 Dílčí závěry	15
2.1.8 Nastavení priorit mezi fungováním drážní a veřejné linkové dopravy a jejich koordinace	16
2.1.9 Význam páteřních linek veřejné dopravy v Olomouckém kraji	18
2.1.10 Návrh standardních intervalů obsluhy	18
2.1.11 Obecné principy optimalizace objednávky veřejné dopravy v Olomouckém kraji	20
2.2 Závěr kapitoly 2	21
3 NABÍDKA A POPTÁVKA VEŘEJNÉ DOPRAVY SE ZAMĚŘENÍM NA RENTABILITU VÝVOJE VEŘEJNÉ DOPRAVY	23
3.1 Regionální železniční doprava v Olomouckém kraji	23
3.1.1 Stručná charakteristika jednotlivých tratí v Olomouckém kraji	23
3.1.2 Návrhová část opatření pro objednávku výkonů na jednotlivých tratích	37
3.1.3 Shrnutí investičních záměrů v oblasti železniční infrastruktury v Olomouckém kraji pro studijní prověření.....	48
3.1.4 Vývoj nabídky regionální železniční dopravy v Olomouckém kraji	49
3.1.5 Číslování linek regionální železniční dopravy.....	50
3.2 Veřejná linková doprava v Olomouckém kraji	50
3.2.1 Páteřní linky VLD	51
3.2.2 Obslužné autobusové linky	52
3.2.3 Dálková a mezikrasjé doprava v objednávce Olomouckého kraje	52
3.2.4 Závěr	54
4 DOPRAVNÍ INTEGRACE	55
4.1 Kroky nezbytné k maximalizaci synergického efektu mezi drážní a veřejnou linkovou dopravou v Olomouckém kraji	55
4.1.1 Odstranění souběhů ve veřejné dopravě v Olomouckém kraji	55
4.1.2 Optimalizace přepravní nabídky v Olomouckém kraji	56

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

4.2	Přestupní terminály.....	57
4.2.1	Shrnutí vhodnosti prověření investic do přestupních terminálů	61
4.3	Posílení role dispečinku IDSOK s cílem dosažení vyšší spolehlivosti spojení	62
5	PŘEDPOKLÁDANÝ ROZSAH POSKYTOVANÉ KOMPENZACE	65
5.1	Atributy stanovení ceny dopravního výkonu v osobní železniční dopravě.....	65
5.2	Udržení funkční a transparentní ekonomiky vztažené k veřejné dopravě, zákonným závazkům a potřebám obsluhy území	66
5.3	Atributy efektivního nákupu nových ŽKV po ukončení stávajících smluv s dopravcem České dráhy s vazbou na výši vyplácených kompenzací objednatelem	68
6	OSNOVA VÝBĚROVÝCH ŘÍZENÍ NA JEDNOTLIVÉ DRUHY VEŘEJNÉ DOPRAVY	72
7	TARIFNÍ INTEGRACE	76
7.1	Stav integrace	76
7.1.1	Rekapitulace realizovaných etap IDSOK	76
7.1.2	Základní údaje o rozsahu integrace veřejné dopravy v Olomouckém kraji	77
7.2	Návrhová část	80
8	ČASOVÉ A FINANČNÍ RÁMCE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ	81
9	ZÁVĚR.....	83
10	PODKLADY, ZDROJE A POUŽITÉ ZKRATKY	84
11	PŘÍLOHY	85

Manažerské shrnutí

Plán dopravní obslužnosti území (dále jen PDOÚ) je koncepční dokument, který podle zákona č. 194/2010 sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů nařizuje a tím umožňuje kraji vytyčit směr rozvoje veřejné dopravy především v oblastech: zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, rozsahu poskytované kompenzace, harmonogramu uzavírání smluv o veřejných službách a způsobu integrace. Zpracovává se na minimálně 5 let.

Průběh uplynulých 5 let

Kde došlo k systematizaci a rozvoji nabídky, došlo i k nárůstu počtu cestujících. Naopak tam, kde nabídka dlouhodobě stagnuje, dochází k mírnému poklesu počtu cestujících – nabídka se okoukala, je přežitá. Aktuální relativně kvalitní **nabídku veřejné dopravy** v Olomouckém kraji však **značně znehodnocuje** její provedení **v praxi, především zpoždění vlaků, zastaralý vozový park** na železnici a časté výluky na drážní infrastrukturu.

Díky předchozímu kvalitnímu PDOÚ se podařilo prosadit a realizovat několik infrastrukturních staveb, např. **elektrizaci Železnice Desná, revitalizaci a odstranění propadu rychlosti Bludov – Jeseník, přípravu elektrizace tratě Šumperk – Uničov – Olomouc a další.** Díky dopravní i tarifní integraci bylo možné také lépe provázat vlaky a autobusy do společné nabídky spojení. Potvrdilo se, že **nabídka veřejné dopravy musí být** pro občany a návštěvníky Olomouckého kraje **logická, snadno rozpoznatelná a musí na ni být spolehnutí** (spoje včas). Pokud nabízí krátké cestovní doby v potřebných časech nebo v krátkých intervalech a umožňuje přepravu po celém kraji po celý den, respektive za všemi aktivitami, je navíc konkurenceschopná vůči osobnímu automobilu. **Nelze „usnout na vavřínech“, když se silniční síť neustále rozvíjí.**

Kam chceme směřovat následujících 5 let

Aktuálně zadané provozní koncepty v autobusové i železniční dopravě s platností za horizont tohoto PDOÚ a nabídka spojení jsou stabilizované. Výjimkou jsou provozní soubory na elektrickou trakci na železnici od roku 2023, které je nutné v co nejkratším termínu dořešit. Přesto je z důvodu „držení kroku s okolním světem“ vhodné zaměřit se v oblasti provozně-technologické na:

- **rozvoj funkcionality dispečinku IDSOK** (více řídicích pravomocí, vyhodnocování provozu – obojí s cílem zvýšit včasnost spojů, stabilitu provozu a informovanost pro cestující),
- **Rozšíření nabídky v relacích,**
 - **ve kterých již nyní vnímají cestující nabídku veřejné dopravy (především železniční dopravy) jako konkurenceschopnou IAD,** např. Olomouc – Mohelnice, Olomouc – Senice na Hané, Prostějov – Kostelec na Hané,
 - **ve kterých poptávka neodpovídá předpokladům,** např. Olomouc – Hlubočky, Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, Olomouc – údolí Desné.

V oblasti infrastruktury je v období platnosti PDOÚ potřeba:

- **dokončit modernizaci a elektrizaci tratě Šumperk – Uničov – Olomouc,**
- **pokračovat v projektové přípravě modernizace tratí Brno – Přerov, Olomouc – Prostějov – Nezamyslice a modernizace a elektrizace Olomouc – Krnov.**

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Zajistit v krátkém horizontu **projektovou přípravu infrastrukturních akcí, které je možné realizovat** před dalším uzavíráním smluv s drážními dopravci, tj. **do roku 2030**:

- Elektrizace tratě Bludov – Hanušovice – Jeseník,
- Zdvoukolejnění a zvýšení traťové rychlosti Zábřeh – Šumperk,
- Pilotní etapy vlakotramvaje Olomouc – Příkazy – Litovel – Červenka a Olomouc – Příkazy – Náměšť na Hané – Drahanovice,
- P+R, K+R, B+R a spol. včetně autobusových terminálů u páteřních železničních tratí, především tratí Šumperk – Uničov – Olomouc a Zábřeh – Olomouc.

Ekonomická zátěž

Náklady na provoz veřejné dopravy rostou nadinflačně, především z důvodu obtížně ovlivnitelných položek, např. záměry o zpoplatnění dalších služeb především na železniční dopravní cestě, mzdy řidičů a drážního personálu. **Na základě dlouhodobých smluv s dopravci je nutné zajistit odpovídající a stálé financování veřejné dopravy nejen z rozpočtu kraje.** Je vhodné vyčlenit **finanční prostředky** také na modernizaci systému – **podporu nových projektů.**

Vzhledem k vysokým fixním nákladům veřejné dopravy je potřeba vybírat s rozvahou, tj. **při cenách za dopravní cestu odvozených od hmotnosti vlaku vybírat a provozovat jen lehké moderní (elektrické) jednotky.** Je vhodné využít více dostupných zdrojů a **zefektivnit nabídku využitím prostojů vozidel a provozních zaměstnanců.** **Podporovat investiční projekty spořicí provozní náklady,** např. rozšíření elektrické vozby, zkrácení jízdních dob a následně úspora soupravy apod.

Rozvoj Tarifu IDSOK

Tarifní integrace regionálních spojů na území Olomouckého kraje **byla dokončena 1. 9. 2016.** Protože cestující kladně odpovídají svým dopravním chováním na tarifní a dopravní integraci, **bude** pro další období DPOÚ **cílem zintegrovat do tarifu IDSOK také rychlíkové linky,** čímž se rozšíří využitelnost „rychlé regionální“ dopravy. Dále je vhodné prověřit **rozšíření nabídky tarifu IDSOK o další produkty,** například celodenní a rodinnou jízdenku.

Je třeba...

- obnovit vozový park na železnici (elektrické provozní soubory Střed a Nová infrastruktura od 2023),
- zvýšit atraktivitu nabídky pro cestující přidáním spojů a její úpravou využitím prostojů,
- připravit nové infrastrukturní projekty (elektrizace, zdvoukolejnění, terminály, vlakotramvaj),
- rozšířit dispečink – vyšší včasnost spojů, aktuálnější informace cestujícím i dopravcům,
- zintegrovat rychlíky a spustit nové tarifní nabídky IDSOK.

1 Úvod

Na základě zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů jsou kraje povinny zajistit dopravní plánování prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území (dále jen PDOÚ). Sestavením PDOÚ pro Olomoucký kraj je pověřena příspěvková organizace KIDSOK, která je na základě Zřizovací listiny a Plné moci pověřena zajišťovat veřejnou linkovou a veřejnou drážní dopravu na území Olomouckého kraje. Pro kraj organizace KIDSOK zajišťuje také komplexní služby spojené s dopravou, tarifní politikou a smluvními ujednáními s dopravci.

PDOÚ se počítá 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.

PDOÚ pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

PDOÚ vychází také z aktuálních potřeb a prognóz vývoje ČR s ohledem na vzájemné provázání jednotlivých úrovní dopravního procesu. Dopravní plánování v ČR nutně bere ohled na mezinárodní závazky ČR, národní i evropskou legislativu.

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 respektuje segmentaci trhu a jako koncepční materiál vychází z páteřních spojů veřejné drážní dopravy.

PDOÚ Olomouckého kraje vychází ze zpracované metodiky Ministerstva dopravy ČR a z předešlého plánu dopravní obsluhy území Olomouckého kraje. Na základě ustanovení zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů je PDOÚ zpracován na období minimálně 5 let s tím, že může být průběžně aktualizován a doplňován zejména o navazující prováděcí projekty.

Zkušenost potvrzuje, že kvalitní dopravní plán je významným nástrojem v prosazování koncepčních rozhodnutí a rozvojových projektů v oblasti veřejné dopravy v Olomouckém kraji. Za uplynulé období lze jmenovat elektrizaci Železnice Desná, revitalizaci a odstranění propadů rychlosti Bludov – Hanušovice – Jeseník, tarifní integrace zbývajících vlaků regionální osobní dopravy, vysoutěžení autobusových dopravců v celém Olomouckém kraji, vybudování a provozování dispečinku IDSOK, příprava nových smluv s železničním dopravcem včetně dílčí modernizace vozového parku a uzavření a stavební příprava infrastrukturních projektů na železnici, například: modernizace a elektrizace trati Šumperk – Uničov – Olomouc a optimalizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice.

Protože jsou i nadále platné obecné principy tvorby efektivní nabídky ve veřejné osobní dopravě a některé projekty byly sice schváleny, ale čekají na své uskutečnění, jsou tyto převzaty z předešlého plánu dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje, aby byla zachována logická souvislost. Na základě zkušeností jsou ale navrženy také nové rozvojové projekty a nastíněny vize dalšího rozvoje systému veřejné regionální osobní dopravy v Olomouckém kraji.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

2 Vymezení přepravních potřeb

2.1 Popis a nastavení přepravních vztahů v Olomouckém kraji

2.1.1 Přepravní vztahy v Olomouckém kraji

V Olomouckém kraji je patrná silná spádovost ze všech okresů do krajského města Olomouce. Z nejvýznamnějších vazeb mimo kraj lze za téměř vyvážené považovat přepravní vztahy do Prahy a Brna, následně Ostravy a z okresů Olomouc, Prostějov a Přerov i do Zlína.

Je nutno říci, že nároky na mobilitu a hybnost obyvatel v posledních letech v České republice všeobecně rostly. V posledních letech navíc nabírá na dynamice trend, že část městského obyvatelstva preferuje přesun z velkých jádrových měst regionů do menších měst a obcí s dobrou dostupností do jádrového města. Tento trend klade další nároky na dopravní infrastrukturu, jakož i nároky na veřejnou dopravu v oblasti aglomerací.

Datový zdroj pro analýzu přepravních proudů

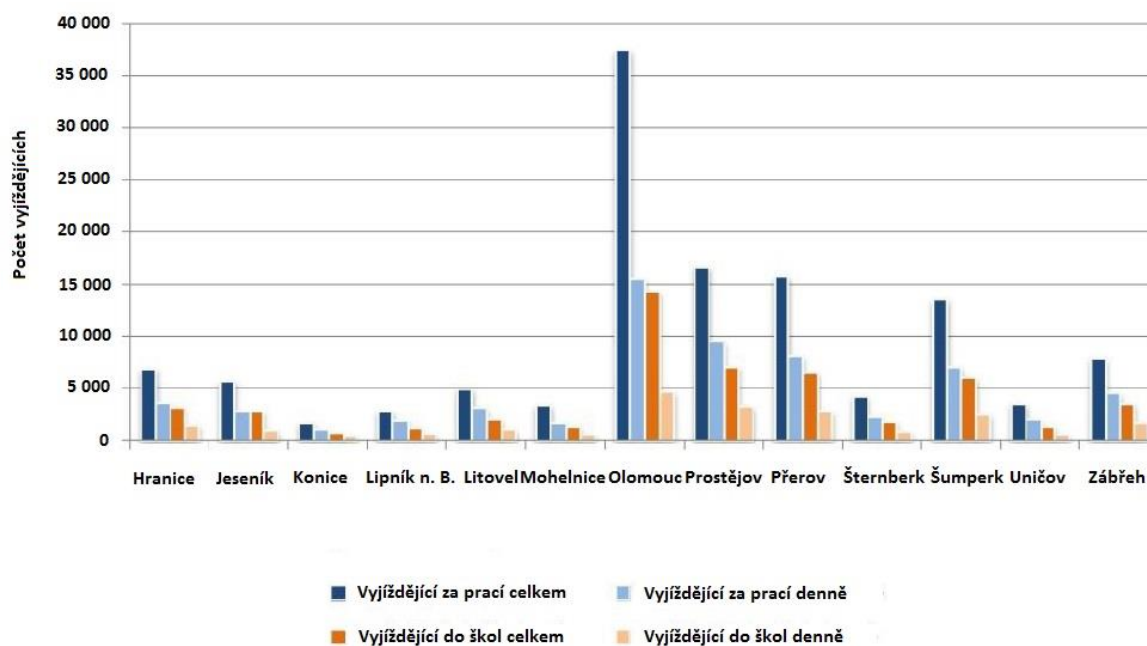
Údaje o vyjížděcích obyvatel jsou v Česku sledovány s desetiletou periodicitou v rámci celostátních censů (Sčítání lidu, domů a bytů - dále SLDB). Data o dojížděcích jako celek jsou, bohužel, zatížena velkou chybou, způsobenou vysokým množstvím nevyplněných údajů, a to v různých kombinacích (vyplněn cíl dojížděčky, ale neudán obor zaměstnání; nevyplněný cíl, ale dopravní prostředek ano apod.). Chyby jsou také v rozlišení denní a nedenní dojížděčky, když i na velké vzdálenosti existují relativně silné proudy denně dojíždějících. Může ovšem jít také o vliv skutečnosti, že **mobilita obecně ztrácí pravidelnost ve směrech i v čase – např. lidé dojíždějící do zaměstnání jen několikrát týdně** mohli vyplnit denní i nedenní frekvenci. Počet nezjištěných údajů o dojížděcích se v případě pracovní mobility téměř ztrojnásobil z 539 458 na 1 526 938, počet obyvatel mezi sčítáními se přitom zvýšil. Údaje o regionální variabilitě chyb nedal ČSÚ k dispozici, lze pouze konstatovat, že nejsilnější směry vyjížděčky z obcí většinou odpovídají situaci z roku 2001 a odpovídají i zkušenostem geografického výzkumu. Znamená to, že chyba je pravděpodobně plošná a zhruba podobné váhy. Jiná databáze, která by unikátní data o dojížděcích ze SLDB mohla nahradit, neexistuje – použití výsledků SLDB je tedy, s vědomím zmíněných neúplností, nevyhnutelné, ale také stále poměrně dobře vypovídající.

Analýza se pohybuje zejména na úrovni správních obvodů ORP, které představují relativně přirozené, vztahově uzavřené územní jednotky, které zároveň zprostředkovávají řízení území. Vlastní směrová dojížděčka a návazná sociogeografická regionalizace je provedena na bázi obcí.

2.1.2 Struktura dojížděčky podle územního rozsahu, doby dojížděčky a používaných dopravních prostředků

SLDB eviduje dojížděčku do zaměstnání a do škol, tedy dva zásadní regionotvorné procesy. Poslední vývoj směřuje k oddělování cílů pracovní a obslužné dojížděčky, kterou lze ovšem školskou dojížděčkou nahradit pouze neúplně. Obecně platí, že objem školské dojížděčky tvoří zhruba třetinu objemu dojížděčky pracovní a že podíl denní dojížděčky je v případě zaměstnání v průměru mírně vyšší než v případě školských cílů. To je způsobeno skutečností, že ve školské dojížděcce jsou zahrnuty všechny stupně škol, přičemž denní dojížděčka je nejsilněji vázaná na základní školy. Směry a územní rozsah pracovní dojížděčky se v roce 2011 Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

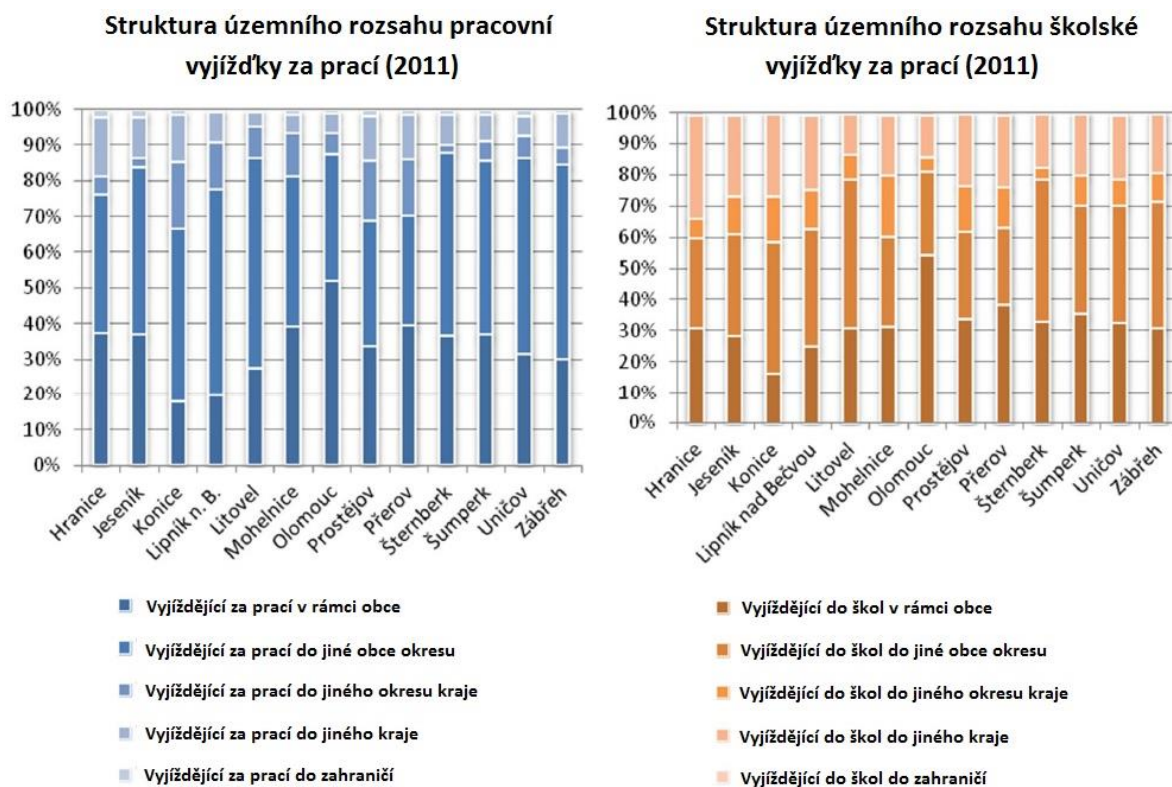
více přiblížil realitě, neboť vyhodnocení údajů proběhlo s ohledem na obvyklý, nikoliv trvalý pobyt respondenta. Dojíždějící, kteří mají trvalý pobyt v Olomouci, ale ve všední den žijí a pracují v Praze, tak byli v roce 2001 zaevidováni jako dojíždějící denně a do jiného kraje než se nachází bydliště. Ve sčítání 2011 ovšem byli vyčísleni jako denní vyjíždka v rámci obce Praha, což je skutečnosti bližší. Největší objem vyjíždějících z obce je samozřejmě vázán na SO ORP největších sídel kraje, tj. Olomouce, Prostějova a Přerova, které jsou zároveň významnými dopravními uzly regionu.



Obrázek 1 Počty vyjíždějících osob podle správního obvodu obcí s rozšířenou působností

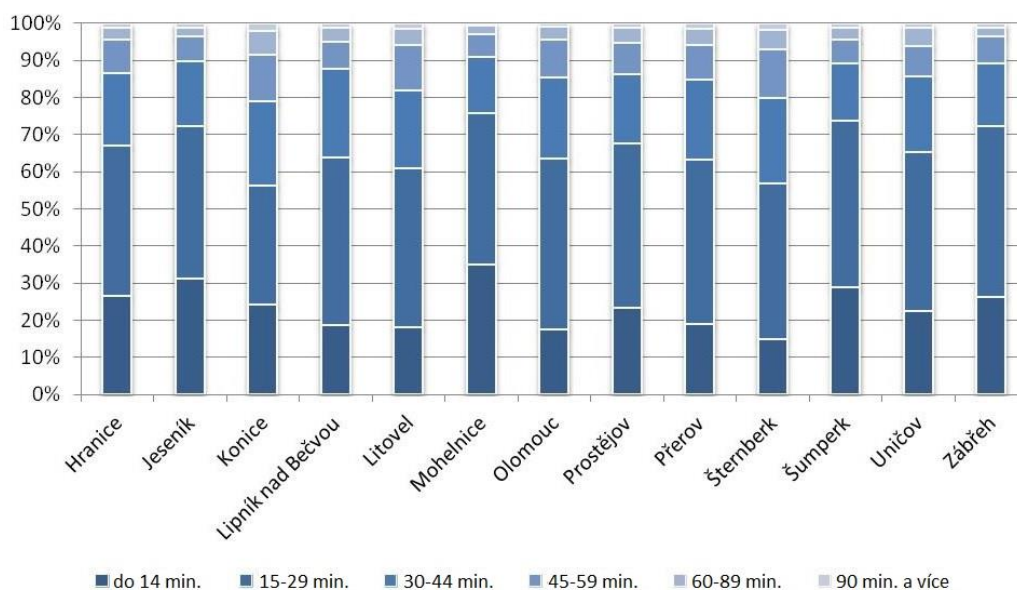
Z hlediska struktury územního rozsahu vyjíždky nepřekvapuje nejvyšší podíl dojíždky v kategoriích v rámci obce a v rámci okresu. Údaje za ORP se liší podle polohy vůči případnému silnému konkurenčnímu středisku, které zvyšuje podíl kategorie „vyjíždka v rámci okresu“. Je to případ Uničova, Litovle či Šternberka (vázané na bývalou okresní Olomouc), Zábřehu a Jeseníku (Šumperk) nebo Lipníka nad Bečvou (Přerov). Vyšší podíl dojíždky do jiného kraje je zapříčiněn zejména svazky se Zlínským krajem (Přerov, Hranice) a s jihomoravským Brnem (Prostějov). Olomoucký kraj je z hlediska pracovní vyjíždky obecně silněji orientován na Brno (zde také významná dojíždka do vysokých škol) a na Prahu, nežli na Ostravsko.

V případě územní struktury školské vyjíždky se projevuje hierarchická smíšenost dat – v evidenci nelze přesně rozlišit stupně škol, přičemž zejména vysoké školy navyšují podíl kategorie „mimo okres“ a „mimo kraj“. Vysokoškolská dojíždka je samozřejmě orientována na univerzitní centrum Olomouc a na konkurující Brno, které má obecně širší nabídku studijních oborů, včetně oborů technických. Studenty z Olomoucka samozřejmě oslovuje také studium v Praze a Ostravě díky dobré dostupnosti po železnici. V tomto ohledu je centrální poloha jižní části Olomouckého kraje výhodou.



Obrázek 2 Struktura územního rozsahu vyjížděky za prací a školské vyjížděky

Z hlediska doby dojížděky je patrná jednoznačná převaha pásma do 30, popř. do 45 minut. První dvě kategorie ve všech ORP vytvářejí přes 50 % vyjíždějících z obce. Podle různých analýz se ukazuje, že ochota dojíždět výrazně klesá za hranicí 60 minut, jiné studie uvádějí 45 minut. Rozhodnutí o dojíždění je vždy kombinací faktoru atraktivity pracovního místa v cíli dojížděky a doby dojížděky (ve spojení s pohodlím cesty). **Do větších měst se proto zpravidla dojíždí i z větších vzdáleností.** Z dat je také patrná odlehlost Jeseníku, který patří mezi nejodlehlejší regiony v České republice.

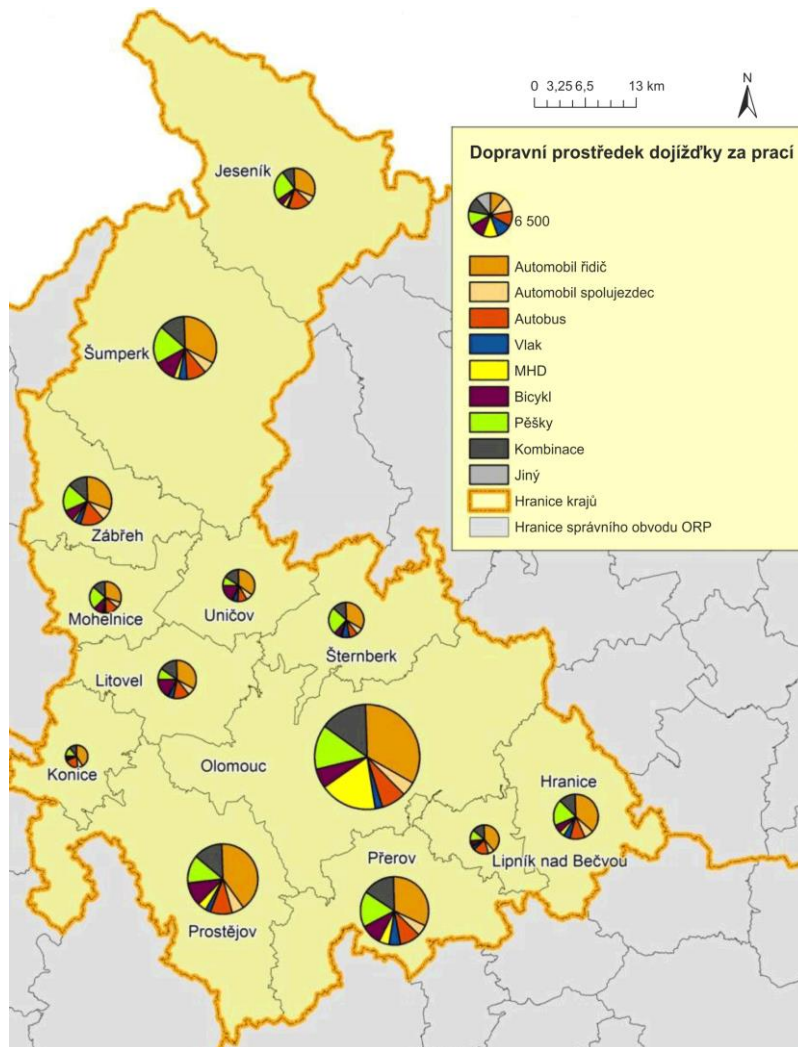


Obrázek 3 Časová struktura vyjížděky za prací (2011)

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Následující mapa zachycuje strukturu vyjížděky podle použitého dopravního prostředku. Jakkoliv jsou data ze SLDB zatížena chybou, **trendy plynoucí ze srovnání údajů za rok 2001 a 2011 jsou nezpochybnitelné – převládá růst významu automobilu na úkor veřejné dopravy**. Výjimkou jsou sídla na kvalitních železničních tratích, zejména příměstských, vykazující zvýšené využívání železniční dopravy. Autobusová doprava je doplňkem individuální automobilové dopravy. **Positivním trendem je růst využívání MHD**, který byl zaznamenán v zázemí největších měst (metropolitní areály) a lze jej **přičíst úspěchu integrovaných dopravních systémů**. Vyšší využití MHD je v této studii samozřejmě patrné v obvodech, kde správní středisko organizuje městskou dopravu, zejména v Olomouci.

Rozdíly ve skladbě dopravních prostředků používaných k dojížděce za prací podle správních obvodů ORP nejsou výrazné. Ve všech obvodech jednoznačně převládá použití osobního automobilu jako řidič. Podíl kategorie spolujezdec v automobilu tvoří řádově pouze procenta. **Patrné je zvýšené využívání vlaku v obvodech Přerov, Zábřeh, Šumperk a Šternberk**. Význam vlaku samozřejmě zastiňuje vyjádření za všechny obce správního obvodu ORP, neboť jeho funkce je výrazně selektivní, tedy pouze v obcích s výhodně položenou železniční stanicí či zastávkou.



Obrázek 4 Struktura dojížděcích za prací podle použitého dopravního prostředku

2.1.3 Regionalizace dojíždky – mapa vnitrokrajských vztahů; změny 2011 proti 2001

U pracovní dojíždky lze konstatovat, že radiální vztahy k mikroregionálním centrům (sídla ORP) vesměs přetrvávají s tím, že silnější jádra posilují svůj význam také v sousedních obvodech (případ Šumperku, Přerova, Prostějova a nejvýrazněji v případě krajské Olomouce). Narůstá ovšem množství „nahodilých“ vztahů ke vzdálenější pracovním atraktivním centrům, což komplikuje zajištění dopravy prostřednictvím veřejné hromadné dopravy a „nahrává“ použití flexibilnějšího automobilu. V případě Olomouckého kraje je nutné zdůraznit zejména atraktivitu Brna, které je z řady míst kraje dostupné i pro denní dojíždku, a to ve stejné kvalitě jako Olomouc (např. v případě Prostějovska). Výrazné vazby vně kraje má tradičně Jesenicko, a to silněji na Prahu, nežli na Ostravu. Tradičně nejsilnější vnitrokrajské vazby jsou mezi zázemím Olomouce a vlastní Olomoucí a dále mezi trojicí měst Olomouc, Přerov a Prostějov, které tvoří kostru regionálního jádra kraje. V severní části kraje jsou sídla výrazně vázána na Šumperk, ovšem Jesenicko je výrazně vztahově otevřené i na další centra. Tradiční je orientace Kojetínska na Kroměříž ve Zlínském kraji. Olomouc přirozeně mírně rozšířila svoje mikroregionální zázemí o několik obcí. Vztahy pro pracovní dojíždku ukazuje obrázek 5.

2.1.4 Mezikrajské vztahy v pravidelné dojíždce a vyjíždce s Olomouckým krajem

V Olomouckém kraji je patrná silná spádovost ze všech okresů do krajského města Olomouce, pro tyto přepravní vztahy většinou existuje i nabídka spojení veřejnou dopravou, v některých relacích, které jsou uvedeny v návrhové části, jsou ještě v rámci nabídky veřejné dopravy rezervy, které jsou dále diskutovány v kapitole č. 3.

V níže uvedeném přehledu jsou uvedeny vztahy nad 100 osob celkové, včetně nedenní, dojíždky/vyjíždky.

Dojíždka do Olomouce: Ostrava 466, Brno 314, Zlín 258, Praha 222, Opava 197, Kroměříž 177, Havířov 144, Valašské Meziříčí 130, Hradec Králové 123, Frýdek-Místek 118, Nový Jičín 116, Bruntál 112, Krnov 101, Vsetín 96, Uherské Hradiště 96

Vyjíždka z Olomouce: Brno 781, Praha 700, Ostrava 267, Zlín 118

Vyjíždka z Prostějova: Brno 566, Praha 243, Ostrava 117

Dojíždka do Hranic: Odry 109

Vyjíždka z Hranic: Brno 197, Ostrava 183, Valašské Meziříčí 145, Praha 131

Dojíždka do Přerova: Bystřice p. H. 184, Kroměříž 108

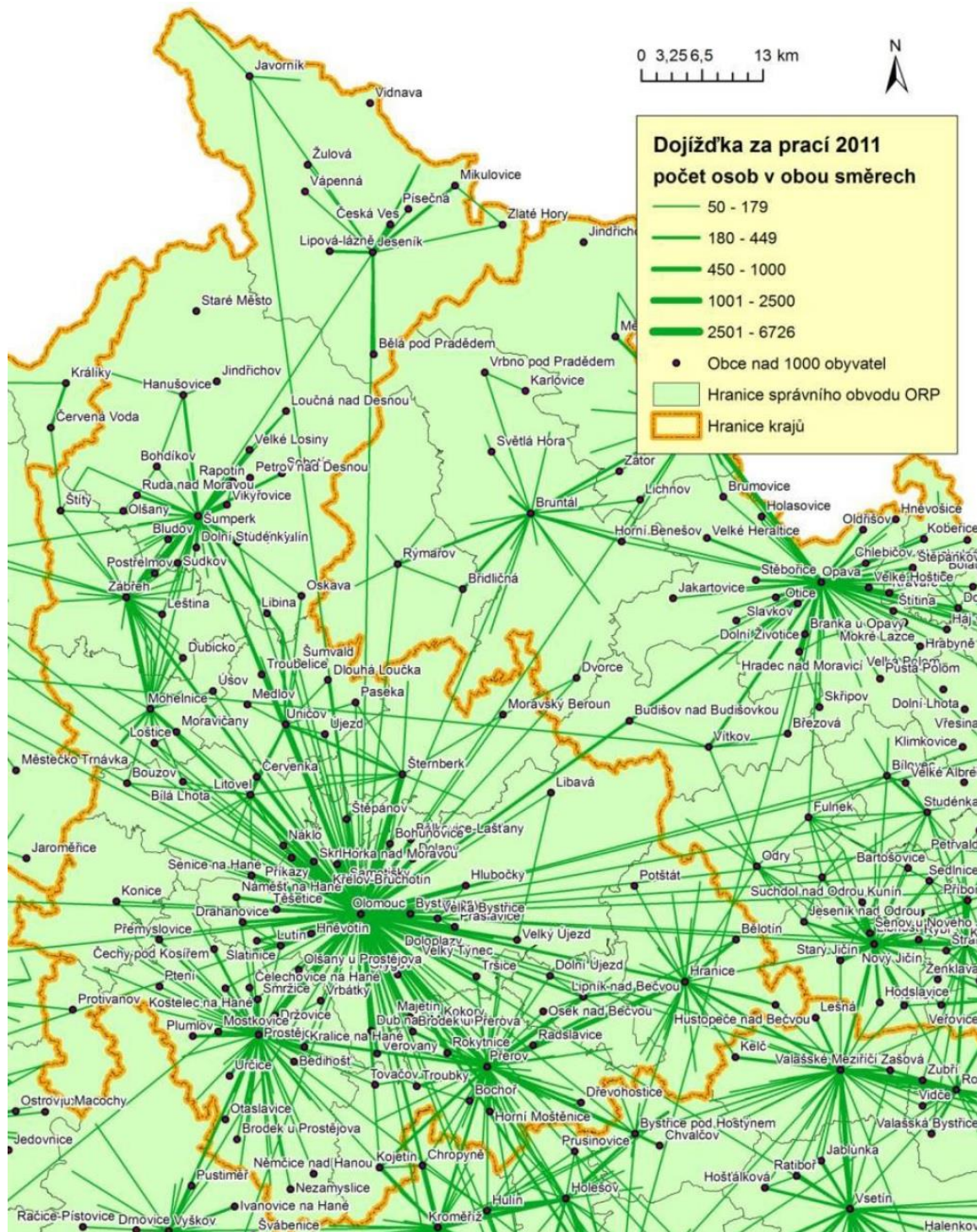
Vyjíždka z Přerova: Brno 447, Praha 254, Ostrava 154, Zlín 125, Otrokovice 119

Vyjíždka z Kojetína: Kroměříž 221

Vyjíždka z Šumperka: Praha 245, Brno 241

Vyjíždka ze Zábřehu: Praha 136, Brno 124

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019



Obrázek 5 Celková dojíždka za práci 2011 v Olomouckém kraji
(interakce nad 50 osob bez vztahů s Prahou, Brnem a Ostravou, SO ORP)

2.1.5 Zatížení jednotlivých železničních tratí v Olomouckém kraji

V příloze č. 1 je znázorněno profilové zatížení jednotlivých tratí v Olomouckém kraji počtem přepravených cestujících ve všech vlacích objednaných Olomouckým krajem. Smyslem zobrazení

Plán dopravní obsluhy Olomouckého kraje od roku 2019

profilové zátěže je ukázat, jaké průměrné denní počty cestujících se na jednotlivých traťových úsecích vyskytují. Zobrazovaný průměr v sobě samozřejmě obsahuje sezónní variaci v rámci týdenní dojížděky.

Pro eliminaci rizika chybovosti byl jako hodnota profilové zátěže pro každý úsek použit průměr z dvou "typických" sčítacích kampaní, tj. jaro 2018 + podzim 2018. Zároveň, jako indikátor vývoje počtu cestujících, který je komentován v návrhové části, je uváděna hodnota vyplývající ze srovnání kampaní průměr 2011 / průměr 2018, aby byly srovnávány souměřitelné hodnoty.

Při interpretaci uváděných hodnot je nutno brát v úvahu rizika chybovosti na obou stranách spektra (tj. případy s příliš malými počty cestujících, kdy je obecná tendence hodnoty při sčítání nadsazovat, anebo případy s příliš vysokým počtem cestujících, kdy reálně není v silách lidského sčítače přesně uvádět hodnoty, blíží-li se např. výstup i nástup hodnotě 100 cestujících, či vyšší). Drobné odchylky v řádu jednotek procent tak nemají žádnou skutečnou vypovídací hodnotu, významné je však dlouhodobé sledování trendu.

V tabulce v příloze č. 2 je uveden vývoj v zatížení vybraných úseků počtem cestujících (v regionální dopravě v průměrný pracovní den) a počtem osobních automobilů (průměrný den v týdnu). Úsekové zatížení není vypovídající o relaci, tj. není ani účelem porovnávat absolutní počty mezi železniční a silniční dopravou, **smyslem je ukázat trendy vývoje ve skutečné mobilitě a v odezvě obyvatel na nabídku veřejné dopravy a nabídku silniční sítě**. Analýza by vydala na samostatný dokument, zjednodušeně lze pro změny na jednotlivých úsecích přiřadit následující možné příčiny.

- Rekonstrukce uzlu Olomouc 2014-2016: 270 (Štěpánov – Grygov), 275, 290, 301, 310.
- Rekonstrukce tratě: 280, 292, 295.
- Zastaralý vozový park: 270 (Olomouc – Přerov), 280, 310.
- Ustrnutá nabídka: 300, 310.
- Nový provozní koncept: 270 (Olomouc – Šumperk 2013 (-Kouty nad Desnou) 2017), 291, 292, 301 (Sp vlaky).
- Tarifní integrace: 275, 301.
- Částečná obnova vozového parku: 270 (trať Zábřeh – Olomouc), 291, 301.
- Přestupní vazby na páteřní dopravu do nadřazeného centra: 271+273.

Na příkladu tratí 292 a 295 (rekonstrukce 2016) je patrný odliv cestujících a jejich pozvolný návrat.

Do celkové bilance počtu cestujících se velmi negativně promítly stavební práce v uplynulých letech, které mají téměř vždy v souvislosti s výlukovou činností za následek **nepravidelnosti v dopravě**, zpoždění a odliv cestujících, neboť **v pravidelné denní dojížděce je citlivost cestujících na plnění jízdního řádu velmi vysoká**. Jelikož se stavební práce týkaly všech exponovaných úseků (uzel Olomouc, uzel Přerov, elektrizace Zábřeh – Šumperk, Revitalizace a odstranění propadu rychlosti Bludov – Jeseník), lze se v dílčích případech setkat i s poklesy cestujících v aglomerační oblasti, přestože jinak je trend růstový, a to i díky novým provozním konceptům (přímé vlaky Olomouc - Zábřeh - Šumperk, Sp vlaky Olomouc - Prostějov, zrychlené Os Olomouc - Uničov - Šumperk).

Z nasčítaných hodnot lze v obecné rovině plně potvrdit údaje uváděné v kapitole o vyjížděce a dojížděce dle SDLB, a sice že v aglomeračních a příměstských oblastech lze pozorovat nárůsty cestujících, zatímco ve venkovských oblastech mají počty cestujících klesající tendenci. Největší nárůst cestujících byl

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

zaznamenán v ose Šumperk - Zábřeh - Olomouc, kde se sčítá vliv rozšiřování nabídky přímého spojení, zkracování cestovních dob a nasazení moderních vozidel.

Nově byly při výpočtu hodnot profilových zátěží přepočítávány i obraty cestujících na zastávkách, aby bylo možno v případě potřeby pracovat při zkracování cestovních dob i s opouštěním nejslabších zastávek.

K traťovým úsekům mezi významnými uzly, **kteří dlouhodobě patří k nejzatíženějším** (tj. udržují si ve srovnání hodnoty **nad 1000 cestujících/pracovní den**) dle využívání **patří**:

- Olomouc – Přerov,
- Olomouc – Uničov,
- Zábřeh – Šumperk,
- Olomouc – Prostějov,
- Olomouc – Zábřeh,
- Olomouc – Hlubočky,
- Šumperk – Hanušovice,
- Přerov – Hranice,
- Šumperk – Velké Losiny,
- Hranice – Hustopeče (– Valašské Meziříčí),
- Olomouc – Příkazy,
- Přerov – Říkovice (– Hulín),
- Přerov – Kojetín.

Na těchto úsecích stejně jako na profilovém zatížení cestujícími v příloze č. 1 jsou jen počty cestujících v dopravě regionální, objednávané krajem. Na obrázcích v příloze č. 1 je znázorněno profilové zatížení tratí cestujícími zvláště pro pracovní dny a zvláště pro víkendy. Zatímco na páteřních tratích nejen v okolí Olomouce je počet cestujících o víkendu přibližně poloviční oproti průměrnému pracovnímu dni, s výjimkou trati Olomouc – Zábřeh (cca 75 %), **nejzatíženějším úsekem sítě o víkendu je úsek Zábřeh – Šumperk** (cca 100 %). Vyšší zatížení v průměrný víkendový den oproti průměrnému pracovnímu dni pak vykazují úseky: Bludov – Hanušovice (cca 112 %), Hanušovice – Jeseník (cca 160 %) a Velké Losiny – Kouty nad Desnou (cca 151 %).

2.1.6 Izochrony časové dostupnosti v Olomouckém kraji

Izochrona časové dostupnosti je vyjádřena geografickým ohraničením (křivkou) bodů, které jsou za určitý čas dosažitelné z vybraného místa jednotlivými dopravními módy. Je zřejmé, že tato křivka téměř nikdy není kružnicí, neboť úzce souvisí s kvalitou infrastruktury v jednotlivých směrech z příslušného místa. Za dlouhodobě vysledovanou zákonitost v dopravním chování obyvatel ČR lze považovat skutečnost, že pro pravidelnou denní dojížděku (za studiem, zaměstnáním apod.) je mezní hranice 60 minut cestovní doby, bez ohledu na geografickou vzdálenost. Pro významné cíle cest v denní dojížděce je tak nutné vytvořit 60 minutové izochrony časové dostupnosti. Je patrné, že izochrony se pro veřejnou dopravu a IAD liší. Samotný podíl dělby přepravní práce veřejné dopravy je v každé relaci v rámci 60 minutové izochrony časové dostupnosti odlišný, a to ve vztahu k nabídce veřejné dopravy (cestovní rychlost, interval, cena) vůči individuální automobilové dopravě. Cestovní rychlost veřejné dopravy je v Olomouckém kraji v regionální dopravě následující:

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

- železnice: 30 – 70 km/h,
- veřejná linková doprava: 25 – 50 km/h.

V rámci 60 minutové izochrony časové dostupnosti je zřejmé, že vhodnou volbou dopravního módu lze v konkrétních relacích v rámci pravidelných přeprav dosáhnout zvýšení dělby přepravní práce ve prospěch veřejné dopravy.

Zároveň z dat ČSÚ vyplývá, že tato dostupnost plně platí i v Olomouckém kraji – z příkladu krajského města je patrné, že pravidelná denní dojíždka je plošně extrémně silná z okruhu cca 20-30 km od Olomouce (což odpovídá dostupnosti obsluhovanými linkami veřejné dopravy) a zároveň z vybraných vzdálenějších měst napojených na kvalitní dopravní infrastrukturu (dálnice, železniční koridor) s dojíždkou do 50-60 min, bez ohledu na vzdálenost. Z této skutečnosti by měla vycházet i optimalizace systému veřejné dopravy v kraji, neboť je patrné, že novými páteřními linkami s atraktivní cestovní rychlostí lze v aglomeraci dosáhnout zvýšení dělby přepravní práce ve prospěch veřejné dopravy. Zrovna tak je z těchto dat patrné, jaké jsou rozvojové směry pro železniční dopravu a kde je velký potenciál pro uživatelskou návratnost investic do dopravní infrastruktury.

2.1.7 Dílčí závěry

Vývoj regionálních a sídelních systémů je orientován jako dlouhodobá reprodukce vztahů „venkovského“ zázemí a příslušného centra, i ve smyslu dalšího umocňování hierarchické organizace. Jinými slovy čím větší sídlo, tím více roste jeho atraktivita pro pracovní příležitosti i služby. **Do budoucna lze proto očekávat další zesílení pracovní orientace na největší města kraje, zejména na krajskou metropoli.** Olomouc si postupně vytváří metropolitní areál, který je vnitřně integrován oboustrannými dojíždkovými vztahy, a to nejen dostřednými, ale také tangenciálními. Do takto integrovaného metropolitního systému středisek osídlení můžeme zařadit obce Prostějov, Hlubočky, Lutín, Přerov, Šternberk, Velká Bystřice, Lipník nad Bečvou, Štěpánov a Litovel. Přičteme-li k nim území příslušných SO ORP zjišťujeme, že **metropolitní areál Olomouce má přes 400 tisíc obyvatel.** Tvoří tak cca 63,9 % obyvatel a cca 65,1 % pracovních příležitostí Olomouckého kraje. Vývojové porovnání v letech 2001–2011 ukazuje stabilitu z hlediska rezidenčního i pracovního významu. Proto se budou postupně vůči tomuto metropolitnímu areálu organizovat dojíždkové vztahy z „nemetropolitního zbytku“ území, to znamená, že dojíždka bude mít v rámci metropolitního areálu více cílů a dominance Olomouce klesne.

Druhým jádrem osídlení a dopravním uzlem se stává Šumperk, výrazně integrovaný se Zábřehem. Tato dvojice měst již dnes tvoří jádro vztahů v severní části kraje a dojíždka se bude nadále orientovat radiálně na toto „dvojměstí“. Významné je samozřejmě také propojení šumperské aglomerace s krajským městem Olomoucí, které je zajišťováno zejména železniční dopravou. **Za problematickou lze označit nejsevernější část kraje – Jesenícko.** Tento region trpí všemi problémy tzv. periferních oblastí, především dlouhodobou nezaměstnaností. Ta způsobuje „nepravidelnou“ až „účelově nahodilou“ orientaci regionu na cíle, které aktuálně poskytují pracovní příležitosti. Kromě dojíždky za prací je zde i nutnost zajistit dostupnost lékařské péče, školských zařízení, přístup k úřadům apod. V organizaci dopravy je vhodné postupovat hierarchicky, tzn. zajistit propojení obcí se sídlem ORP, s vyšším mikroregionálním centrem Šumperk a s krajským sídlem. Zatímco dojíždka za prací se reorientuje na větší, atraktivní vzdálenější centra, také díky zlepšené časové dostupnosti, dojíždka

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

za službami (včetně nižších stupňů škol) zůstává orientována na nejbližší mikroregionální centrum. V plánování veřejné dopravy je vhodné tyto trendy zohlednit nezávisle na oblasti. Východiska pro organizaci dopravní obslužnosti Olomouckého kraje

2.1.8 Nastavení priorit mezi fungováním drážní a veřejné linkové dopravy a jejich koordinace

Systém veřejné dopravy v Olomouckém kraji musí být na jedné straně uživatelsky příznivý pro cestující a na straně druhé i efektivní z pohledu objednatele – Olomouckého kraje.

Z pohledu cestujících se jedná především o kvalitní a přehlednou prostorovou a časovou dostupnost v rámci kraje i v rámci jeho vnějších vazeb, a to při srozumitelném tarifu, který motivuje k opakovanému využívání veřejné dopravy.

Z pohledu objednatele – Olomouckého kraje – se jedná o nastavení takových parametrů dopravního systému, který povede k maximalizaci podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce. Při plánování dopravního systému je tak nutno sledovat nejen optimalizaci jeho nákladů, ale i předpokládaných výnosů.

Aby bylo možno kvalifikovaně provádět koncepční plánování veřejné dopravy, která by měla vykazovat značné prvky stability a konzistence, je nutné v první řadě vymezit strategické priority v dopravní obsluze území. Je nutné zasadit každoroční i střednědobé provozní koncepce veřejné dopravy, podobně jako dopravní plánování ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, do jednotného strategického rámce. Tím bude umožněno dlouhodobě udržovat provázaný systém veřejné dopravy a zároveň umět ve vymezeném prostoru reagovat na průběžný vývoj sociálních, ekonomických a demografických parametrů, a tomu odpovídající poptávky po přepravě. Podle jasně stanovených priorit ve veřejné dopravě je poté možné ze strany správců infrastruktury vybudovat adekvátní infrastrukturu.

Vymezení principu tvorby nabídky:

Poptávkový jízdní řád – jsou sledovány požadavky uživatelů a nabídka je tvořena dle těchto požadavků, ale ani tak nelze vyhodnotit a zaručit, že bylo vyhověno více uživatelům než v případě předešlé nabídky či nikoliv, protože nejsou zohledněny potenciální přepravy (stav na většině území Olomouckého kraje v autobusové dopravě).

Nabídkový jízdní řád – za předpokladu, že nelze poznat všechny požadavky na cestování, je nabízen stanovený interval spojů, který tvoří provázanou nabídku spojení i potenciálním cestujícím, většinou se jedná o rovnoměrné rozložení – většina spojů v intervalu či taktu (ideální stav v případě všech páteřních linek a velké části obslužných linek).

Výhody nabídkového (integrálního taktového) jízdního řádu s jednotnou symetrií jsou:

- obousměrné přestupní vazby vedoucí ke zkrácení nežádoucího čekání,
- efektivní využití vozidel a s tím spojená úspora fixních nákladů,
- efektivní využití personálu,
- přehledný jízdní řád,
- optimální časové rozložení spojů.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Vymezení obslužných módů pro jednotlivé přepravní proudy:

Cílem je určení vhodného obslužného módu pro všechny přepravní vztahy v území s ohledem na jejich intenzitu a možnosti dopravní infrastruktury – zejména s ohledem na docházkovou vzdálenost na jednotlivé zastávky a cestovní rychlost. Samotná cestovní doba je ovlivněna nejen cestovní rychlostí, ale právě i docházkovou vzdáleností a nabízenou četností spojení (projevující se čekáním na spoj). Dopravní prostředek hromadné dopravy s nejvyšší cestovní rychlostí tak nemusí být zároveň tím dopravním prostředkem, který bude nabízet celkově nejnižší cestovní dobu.

S ohledem na efektivitu veřejné dopravy, která vychází z podstaty hromadnosti přeprav, není ani účelné a ani efektivní pokoušet se veřejnou dopravou zajišťovat všechny přepravní vztahy v území. S ohledem na velmi vágní definici dopravní obslužnosti: „*Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.*“, je možné při organizaci dopravní obslužnosti území vycházet z preferencí a standardů objednatele.

Dopravní systém kraje by měl být efektivně budován na principu páteřních linek a obslužných linek.

Páteřní linkou se rozumí taková drážní či autobusová linka, která vede ve směru nejsilnějších radiálních či tangenciálních přepravních vztahů v regionu, obsluhuje nejvýznamnější (nutně ne všechna) sídla v příslušném směru a nabízí dostatečně atraktivní cestovní rychlost ve vztahu k individuální automobilové dopravě, a to i na delší vzdálenosti (v regionální dopravě obvykle do mezní hranice 60minutové izochrony časové dostupnosti, čili do cca 40 - 70 km od jádrového města). Smyslem páteřních linek je získání vysokého podílu dělby přepravní práce na celkovém přepravním trhu v nejsilnějších přepravních směrech.

Obslužnou linkou se rozumí taková drážní či autobusová linka, která slouží k plošné obsluze spádového území jádrového města, v maximální možné míře slouží k uspokojení místních přepravních vztahů, má velmi dobrou dostupnost zdrojů a cílů cest (z hlediska počtu zastávek a jejich dostupnosti) a může fungovat i jako napáječ, případně doplňkový systém k páteřním linkám.

Při organizaci dopravního systému je nutno postupovat v těchto krocích:

- zjištění přepravních potřeb v regionu (ČSÚ, školy, zaměstnavatelé, sestavy prodaných jízdenek, sčítací kampaně),
- vymezení obslužných systémů pro jednotlivé přepravní vztahy (páteřní/obslužné linky),
- interakce: infrastruktura – vozidlo – nabídka,
- návrh linkového vedení,
- návrh vhodného typu jízdního řádu,
- controlling,
- požadavky na úpravy infrastruktury.

Při uplatnění výše uvedeného postupu a základních principů dopravního plánování by nemělo při organizaci a objednávce dotované veřejné dopravy docházet k duplicitám v dopravním systému. Funkční duplicitou v dopravním systému je souběh.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Za **souběh** lze považovat takovou dopravní situaci, kdy mezi dvěma body (většinou mezi dvěma velkými sídly) je vedena ve stejné trase, s podobným počtem zastávek a přes stejné obce jak drážní, tak autobusová doprava, a to ve stejný nebo podobný čas (rozdílem 0-15 minut, mimo aglomerace lze uvažovat i o časově volnějším vymezení souběhu). Je třeba dále rozlišit souběh úplný (kdy dochází k identické duplicitě, jak prostorové tak časové) a souběh částečný (kdy dochází k časové duplicitě v hlavním přepravním směru, avšak s odlišným prostorovým vedením souběžných linek). Výjimkou nejsou ani časové souběhy v rámci jednoho dopravního módu, kdy dochází k časovým a prostorovým souběhům spojů různých linek, které ovšem mají výrazně dlouhý společný úsek, zde je třeba rozlišit žádoucí souběh (posila v ranní špičce) a nežádoucí souběh (nerovnoměrné rozložení spojení v dané relaci).

Souběžná linka

Souběh u relace je spoj/spojení, který obsluhuje stejnou výchozí a cílovou obec, jako sledovaný spoj/sledované spojení železniční, a časový rozdíl mezi odjezdem z výchozí obce nebo příjezdem do cílové obce není větší než 15 minut.

Druhy souběhů

úplný – neexistuje v relaci/úseku obec, která je obsluhována souběžnou autobusovou dopravou a není obsluhována železniční dopravou.

částečný – existuje obec obsluhovaná souběžnou autobusovou dopravou.

2.1.9 Význam páteřních linek veřejné dopravy v Olomouckém kraji

Vymezení hlavních přepravních os v kraji je zásadní pro správné navržení linek pro páteřní dopravu. Z dat ČSÚ vyplývá, že nejvýznamnější přepravní vztahy jsou realizovány obecně v radiálních směrech do Olomouce (a to přibližně v okruhu 20 - 30 km) a zároveň vzájemně mezi všemi městy nad cca 10 000 obyvatel, jsou-li vzdáleny do cca 30 - 40 km a leží-li zároveň 60minutové izochroně časové dostupnosti (i v případě tangenciálních vztahů vůči krajskému městu). To platí obecně o přepravních vztazích v regionu. Účelem páteřních linek je získat maximální podíl veřejné dopravy na těchto významných přepravních vztazích. Pro nabídku v jednotlivých páteřních směrech je tak nutná vhodná modální volba s ohledem na vhodné prostorové vedení (řešení mnohdy protichůdné vazby mezi počtem obslužených sídel a cestovní dobou) a samotnou cestovní rychlost a cestovní dobu – a to ve vztahu k individuální automobilové dopravě. Smyslem páteřních linek je získání vysokého podílu dělby přepravní práce na celkovém přepravním trhu v nejsilnějších přepravních směrech.

Dosažitelná cestovní rychlost páteřní regionální dopravy je v Olomouckém kraji:

železnice:	50 – 70 km/h (v případě tratí s traťovou rychlostí nad 80 - 100 km/h)
veřejná linková doprava:	35 – 50 km/h (v případě silnic I. a II. třídy)

2.1.10 Návrh standardních intervalů obsluhy

Návrh intervalů obsluhy je závislý na typové struktuře přepravních vztahů. Pro převládající přepravní vztahy v území, které představují typicky denní dojíždku za prací a vzděláním (tj. typické cesty v rámci

60minutové izochrony časové dostupnosti) je nutno zásadním způsobem rozlišovat mezi špičkou a sedlem pracovního dne, jakož i pracovním dnem a dnem pracovního klidu obecně.

V první řadě je nutné vymezit vazbu mezi preferencí cestovní doby, přestupu a intervalu. Teoreticky lze vycházet z předpokladu, že u pravidelných cest v denní dojížděce má cestovní doba absolutně nejvyšší váhu při volbě dopravního prostředku. Předpokládáme tak, že přestup, který vede ke zkrácení celkové cestovní doby mezi zdrojem a cílem cesty, je akceptovatelný. Z tohoto důvodu musí být uplatňován odlišný přístup v pojetí páteřních linek v závislosti na velikosti aglomerace. Je zřejmé, že ve větších sídelních aglomeracích se posouvá „moment výhodnosti přestupu“ blíže k jádrovému městu, než v sídelních oblastech s obecně větší kapacitou a propustností silničních komunikací (tj. zároveň nižší pravděpodobností kongescí). Uměle vytvářené přestupy, které nepřinášejí cestujícím žádný benefit v celkové cestovní době pouze snižují atraktivitu veřejné dopravy jako celku. Z tohoto důvodu je nutné obezřetně volit vzdálenost (časovou), odkud je lepší organizovat napáječe k páteřním linkám (tj. nutný přestup) vůči alternativě obslužné linky vedené až do jádrového města. **V tomto smyslu je nutné vycházet z prokázaného předpokladu, že v cestách pravidelné dojížděky jsou cestujícími obecně akceptovatelné maximálně dva přestupy na jednu cestu** (tj. při cestě ze zdroje do cíle cesty např. řetězec MHD + vlak + MHD apod.).

Vyšší počet přestupů snižuje přitažlivost systému veřejné dopravy, a to z důvodu spolehlivosti. Zbývá dodat, že v případě předpokladů o funkčních přestupech nelze vycházet pouze z nutnosti prostorové a časové návaznosti jednotlivých dopravních prostředků, ale i z plné tarifní integrace (tj. přestup neznamena finanční penalizaci cestujícího). Právě z důvodu počtu přestupů na množině realizovaných cest je nutné, aby v případě optimalizace linkového vedení prostředků veřejné dopravy bylo preferováno diametrální vedení linek (tj. průjezdných skrz město) v těch městech, kde jsou prostorově diverzifikovány zdroje a cíle cest. Diametrální linky by však v žádném případě neměly vytvářet duplicitu vůči MHD v těch městech, kde je tato MHD plně funkční.

Přestup může být však i efektivním nástrojem ke snížení nabídkového intervalu spojení, kdy cesta s přestupem může nabízet vhodný protiklad vůči cestě přímým spojem.

Při návrhu intervalů je nutno vycházet z toho, že ranní špička pracovního dne je výrazně kratší a tudíž ostřejší, než špička odpolední. Zatímco ranní špička trvá v oblasti aglomerací standardně cca 3 hodiny, odpolední špička až 5 hodin. Z tohoto důvodu se zejména v ranní špičce mnohdy oprávněně vyskytují účelové spoje nad rámec nabízeného intervalu.

Linkou (ať páteřní či obslužnou) rozumíme takovou, která má na nejzatíženějším profilu své trasy využití alespoň 800 cestujících /den.

Navržené obecné intervaly páteřních linek:

pracovní dny:	oblast aglomerací	60 min, základní interval celodenně,
		30 min, špička pracovního dne,
		vložené spoje v případě atypických přepravních požadavků,

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

	ostatní páteřní linky	120 min, základní interval celodenně, 60 min, špička pracovního dne, vložené spoje v případě atypických přepravních požadavků (v ojedinělých případech „úrok“ provozního konceptu v ostré ranní přepravní špičce),
víkendová obsluha:	oblast aglomerací	60 min celodenně,
	ostatní páteřní linky	120 min, základní interval celodenně,
Navržené obecné intervaly obslužných linek:		
pracovní dny:	oblast aglomerací	60 min, základní interval celodenně, 15-30 min, špička pracovního dne, vložené spoje v případě atypických přepravních požadavků,
	ostatní obslužné linky	120-240 min, základní interval celodenně, 60 min, špička pracovního dne, v případě atypických přepravních požadavků „úrok“ provozního konceptu v ostré ranní přepravní špičce,
Víkendová obsluha:	oblast aglomerací	60- 120 min, základní interval celodenně,
	ostatní obslužné linky	120- 240 min, základní interval celodenně.

V rámci stanovení intervalu ve dnech pracovního volna/klidu, je nutno zdůraznit, že nedosahuje-li zdrojový potenciál sídel na lince alespoň 400 cestujících v pracovní den a nejedná-li se o linku významnou pro turistický ruch, je možné od víkendové obsluhy veřejnou dopravou upustit úplně. Naopak turistická doprava (tj. ze zdrojového města/aglomerace) by měla být pojata ryze účelově podle typu realizovatelných volnočasových aktivit a ročního období (z pohledu roční sezónnosti).

2.1.11 Obecné principy optimalizace objednávky veřejné dopravy v Olomouckém kraji

Z analyzovaných materiálů vyplývá, že je vhodné dále optimalizovat systém veřejné dopravy v Olomouckém kraji, a to z následujících důvodů:

- některé z významných přepravních proudů jsou nedostatečně podchyceny odpovídající nabídkou spojů veřejné dopravy,
- některé slabší přepravní proudy mají naddimenzovanou nabídku veřejné dopravy,
- některé z tangenciálních přepravních vztahů nejsou podchyceny (zde se projevuje vliv hranic bývalých okresů, kdy je běžné ukončování spojů na hranici bývalého okresu),

- existují případy, kdy je paralelně objednávána jak drážní, tak i linková doprava, případně autobusová MHD (časové a prostorové souběhy obou dopravních módů),

Vhodné by bylo použít optimalizaci dopravní nabídky systému kraje – optimalizačním kritériem by mělo být zvýšení efektivity veřejné dopravy pro její uživatele, při objednávce dopravy (drážní i linkové) v dnešním rozsahu. Nabízí se posílení železniční dopravy v příměstské dopravě a rychlé regionální dopravě jako kapacitní páteře dopravního systému. Současně v případech, kde je tato náhrada bezproblémová a možná, provést u slabších přepravních proudů (zajišťované dnes bez zřejmého opodstatnění železniční dopravou) převedení na dopravu linkovou. Postup optimalizace by měl proběhnout v následujících krocích:

1. optimalizace objednávané dopravy na cílový stav,
2. v případě náhrad drážní dopravy dopravou linkovou, optimalizace linkové dopravy v mikroregionu, kde k náhradě dochází (volit lze mezi přesnou náhradou, a náhradou pokrývající hlavní přepravní proudy s dílčí úpravou existujících autobusových linek),
3. reorganizace objednávky linkové dopravy ve směrech se silným přepravním vztahem (odstranění duplicit s drážní dopravou v oblastech s drážním páteřním systémem, posílení linkové dopravy jako rychlého spojení lokálních center kraje a tangenciálních vztahů),
4. optimalizace linek s obslužnou funkcí plošné obsluhy území.

Optimalizaci je možno realizovat formou jednotlivých prováděcích projektů. Finanční prostředky uspořené dílčí náhradou drážní dopravy je navrženo principiálně reinvestovat zpět do objednávky veřejné dopravy.

V případě drážní dopravy lze dopravní systém optimalizovat ve stávajících podmínkách, přičemž jako návazný krok pro aktualizovaný PDOÚ je výběr dopravce pro další smluvní vztah (za účelem zvýšení kvality poskytovaných služeb).

V případě linkové dopravy lze při nastíněné postupné optimalizaci postupovat buď reorganizací a úpravou jízdních řádů v rámci platných smluv a licencí, anebo vyhlásit harmonogram optimalizace a každou optimalizovanou oblast připravit pro následnou soutěž dle doby trvání současných smluv.

2.2 Závěr kapitoly 2

V této kapitole byly ze sčítání a podkladů ČSÚ základním způsobem shrnuty údaje o přepravních vztazích a jejich vazbách v rámci Olomouckého kraje. Na základě provedené analýzy byl popsán význam páteřních linek veřejné dopravy v Olomouckém kraji a popsán vhodný přístup k návrhu intervalů obsluhy páteřních a obslužných linek. V poslední podkapitole byly shrnuty obecné principy optimalizace veřejné dopravy v Olomouckém kraji vedoucí především k odstranění souběhů a maximalizaci využití synergického efektu všech druhů veřejné dopravy.

Mezi hlavní cíle v oblasti organizace dopravní obslužnosti Olomouckého kraje patří:

- revize linkového vedení a četnosti spojů (vlak, bus),
- pokračování ve vytváření páteřních linek v kraji,
- nutnost odstranění souběhů a optimalizace dopravního systému (nabídkový princip) postupným prováděním návazných realizačních projektů,
- doplnění týmu o další kvalitní dopravní technology.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Mezi nejvýznamnější rizika realizace cílů vyplývajících z této kapitoly patří zejména:

- odpor dopravců a stížnosti veřejnosti v průběhu optimalizace,
- nastavení systému na optimalizaci podle hlavních přepravních proudů a vhodného obslužného módu (kumulované přepravní vztahy) – negativní vliv politických rozhodnutí
- nedostatek finančních prostředků na rozvoj veřejné dopravy.

Cílem z pohledu objednatele – Olomouckého kraje – je dosažení takových parametrů dopravního systému, které povedou k maximalizaci podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce. Při plánování dopravního systému je tak nutno sledovat nejen optimalizaci jeho nákladů, ale i předpokládaných výnosů.

3 Nabídka a poptávka veřejné dopravy se zaměřením na rentabilitu vývoje veřejné dopravy

3.1 Regionální železniční doprava v Olomouckém kraji

Železniční doprava má v Olomouckém kraji nezastupitelné místo v rychlé regionální a aglomerační dopravě, jako rychlý páteřní prvek systému veřejné dopravy. Na jednotlivých radiálních tratích směřujících do Olomouce nejsou nijak výjimečné zátěže v řádu 4 - 5 tisíc cestujících denně v regionální dopravě, přičemž nejvytíženější spoje ve špičkách pracovního dne mají v mnoha případech špičkovou obsazenost kolem 250 - 300 cestujících.

Železniční doprava by měla být páteřním dopravním systémem, jehož základním rysem musí být vysoká cestovní rychlost, vysoká četnost spojení v pravidelném intervalu bez vynechaných spojů a datumových omezení a vzájemná provázanost jednotlivých páteřních linek. Železnice může v krajském systému regionální dopravy dobře plnit i funkci obslužnou, a to zejména v případech, kdy existuje dobrá docházková vzdálenost z jednotlivých železničních stanic a zastávek do zdrojů a cílů cest v jednotlivých městech a obcích. Obslužná funkce železnice může plně vyniknout zejména tehdy, obsluhuje-li železnice všechna významná sídla ležící u železniční trati (což není vždy pravidlem) a není tudíž nutno vést paralelní obslužnou autobusovou linku a zároveň, je-li železniční doprava při své obslužné funkci dostatečně rychlá. Na základních principech páteřní a obslužné dopravy je nutné budovat celý dopravní systém v kraji.

V kontextu výše uvedeného lze v Olomouckém kraji nalézt diametrální rozdíly především při srovnávání celostátních a regionálních tratí. Zatímco na většině celostátních tratí v kraji je patrná vysoká cestovní rychlost osobních vlaků (běžně 50 – 60 km/h) a mnohdy i dobrá dostupnost zastávek, na regionálních tratích je nejen nízká cestovní rychlost (běžně okolo 30 km/h), ale zároveň je obslužná železnice zdvojnásobována veřejnou linkovou dopravou, která má srovnatelnou (anebo vyšší) cestovní rychlost a obvykle lepší dostupnost obsluhovaných sídel (odlehlá poloha železničních zastávek). V mnoha případech je handicapem železniční dopravy i nevhodná četnost spojů v jízdním řádu, která nereaguje na změny v mobilitě obyvatel v posledních letech. V tomto smyslu je nutná optimalizace drážní regionální dopravy v kraji, kdy by cílem mělo být posílení přepravně silných směrů s vysokým potenciálem cestujících (mnohdy nabídka dvou vrstev obsluhy – vlaků Os i Sp) a naopak útlum nabídky v neperspektivních relacích, které železnice není schopna vhodně obsloužit.

3.1.1 Stručná charakteristika jednotlivých tratí v Olomouckém kraji

Při zpracování této části je výchozí stávající vyhodnocení ze souhrnné vytíženosti vlakových spojů na jednotlivých železničních tratích (sčítání ČD z března a října 2018), a hodnocení potenciálu tratí a jejich možného rozvoje ze souhrnných přepravních vztahů v Olomouckém kraji (matice celkové dojížděky/vyjížděky dle SLDB 2011 – zdroj ČSÚ).

Podkladem pro zpracovávané charakteristiky byly údaje ze sčítacích kampaní ČD (sčítání ČD z let 2011, 2014-2018, sčítání ARRIVA MORAVA z let 2014 a 2016) prováděné ve všech vlacích regionální dopravy v Olomouckém kraji. Z dat jednotlivých kampaní byly vytvořeny přehledové statistiky pro následující ukazatele:

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

- suma cestujících na lince ve všech spojích na nejzatíženějším úseku linky v Olomouckém kraji,
- průměrný počet cestujících připadajících na jeden spoj linky na nejzatíženějším úseku linky v Olomouckém kraji,
- maximální obsazenost nejvytíženějšího spoje linky na nejzatíženějším úseku linky v Olomouckém kraji.

Všechny tyto ukazatele byly sledovány v členění pracovní den/víkendový den. V níže uvedených přehledech jsou uvedeny vždy nejvyšší údaje z jednotlivých statistik.

Pro každou trať je zároveň uvedena převládající cestovní rychlost většiny osobních vlaků.

024 Dolní Lipka – Štítý

Stručný popis

Objednávka je zajišťována jen Pardubickým krajem. Koncový úsek trati od hranice kraje po koncovou stanici Štítý je využíván cestujícími pouze minimálně. Důvodem je nevhodná docházková vzdálenost z obce Štítý na nádraží, jakož i směrování trati (tangenciálně vůči přepravním proudům).

Cestovní rychlost: 32 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 10 cestujících / den

průměr: 2 cestujících / spoj

maximum: 7 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 14 cestujících / den

průměr: 3 cestujících / spoj

maximum: 5 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: konzervativní chování uživatelů veřejné dopravy

slabé stránky: nevhodná docházková vzdálenost, nevhodné směrování trati

příležitosti: případné prodloužení trati blíže k obci Štítý, zkrácení cestovních dob

hrozby: neobjednání osobní dopravy na trati (Pardubickým krajem)

025 Dolní Lipka – Hanušovice

Stručný popis

Objednávka na trati je společná s Pardubickým krajem. Koncový úsek trati od hranice kraje po koncovou stanici Hanušovice je využíván cestujícími pouze minimálně. Důvodem je nevhodná docházková vzdálenost z obcí na zastávky i směrování trati mimo silné přepravní proudy.

Cestovní rychlost: 41 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny: bez objednávky

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

víkendy:
cestující na lince: 107 cestujících / den
průměr: 13 cestujících / spoj
maximum: 35 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: konzervativní chování uživatelů veřejné dopravy
slabé stránky: nevhodná docházková vzdálenost, nevhodné směřování trati
příležitosti: využití potenciálu tratě v turistické dopravě
hrozby: neobjednání osobní dopravy na trati

270 úsek (Česká Třebová -) Hoštejn – Zábřeh

Stručný popis

Koridorový úsek trati radiálně směřující do významného přestupního uzlu a dále do krajského centra nebo bývalého okresního města. Nízké využití cestujícími, vysoká cestovní rychlost i u osobních vlaků. Typická páteřní trať vhodná pro rychlé spojení významnějších center a uzlů. Společná objednávka s Pardubickým krajem, který je hlavním zodpovědným za formát objednávky.

Cestovní rychlost: 71 km/h
Shrnutí parametrů využití trati:
pracovní dny:
cestující na lince: 296 cestujících / den
průměr: 16 cestujících / spoj
maximum: 59 cestujících / spoj
víkendy:
cestující na lince: 282 cestujících / den
průměr: 18 cestujících / spoj
maximum: 66 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoká cestovní rychlost, chybí souběžné autobusové spojení
slabé stránky: nevhodná časová poloha upřednostňující obrát vozidla před nabídkou spojení
příležitosti: vazba v Zábřehu na Os Šumperk a R12 Olomouc, v České Třebové Ex3 Brno a R19 Pardubice, Praha
hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor nebo úplné neobjednání vlaků Os

270 úsek Zábřeh – Olomouc

Stručný popis

Koridorový úsek trati radiálně směřující do krajského města. Vysoké využití cestujícími, velmi vysoká cestovní rychlost i u osobních vlaků. Typická páteřní trať vhodná pro aglomerační obsluhu.

Cestovní rychlost: 81 km/h

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 2819 cestujících / den

průměr: 88 cestujících / spoj

maximum: 333 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1908 cestujících / den

průměr: 56 cestujících / spoj

maximum: 124 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoká cestovní rychlost, atraktivní nabídka spojení

slabé stránky: nevhodná vozidla, absence P+R, B+R pro vlakem neobsloužené obce u trati

příležitosti: zvýšení provázanosti bus x vlak zejména ve stanicích Moravičany a Mohelnice

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

270 úsek Olomouc – Přerov

Stručný popis

Koridorový úsek trati radiálně směřující do krajského města, které trať spojuje s třetím největším městem kraje. Vysoké využití cestujícími, velmi vysoká cestovní rychlost i u osobních vlaků. Typická páteřní trať vhodná pro aglomerační obsluhu.

Cestovní rychlost: 66 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 4344 cestujících / den

průměr: 72 cestujících / spoj

maximum: 229 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 2006 cestujících / den

průměr: 50 cestujících / spoj

maximum: 153 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoká cestovní rychlost, atraktivní nabídka spojení

slabé stránky: nevhodná vozidla

příležitosti: zvýšení provázanosti bus x vlak především ve stanici Přerov

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

270 úsek Přerov – Hranice – Ostrava

Stručný popis

V úseku Hranice – Ostrava společná objednávka s Moravskoslezským krajem. Koridorový úsek trati radiálně směřující do třetího největšího města v kraji. Vysoké využití cestujícími, velmi vysoká cestovní rychlost i u osobních vlaků. Typická páteřní trať vhodná pro příměstskou obsluhu.

Cestovní rychlost: 72 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1592 cestujících / den

průměr: 45 cestujících / spoj

maximum: 132 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 610 cestujících / den

průměr: 34 cestujících / spoj

maximum: 137 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoká cestovní rychlost, atraktivní nabídka spojení

slabé stránky: směřování osobních vlaků (nejsou vedeny až do Olomouce), vozidlový park

příležitosti: prodloužení relace ze Suchdolu až do Ostravy

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

271 Prostějov – Chornice

Stručný popis

Radiálně směřující regionální trať do druhého největšího města v kraji, kde dochází ke skokovému zatížení trati v jednotlivých úsecích. Extrémně vysoké využití v úseku Prostějov – Kostelec na Hané, vysoké využití v úseku Kostelec na Hané – Konice, slabé využití v úseku Konice – Chornice. Regionální trať je vhodná pro páteřní obsluhu regionu.

Cestovní rychlost: 33 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 831 cestujících / den

průměr: 35 cestujících / spoj

maximum: 75 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 583 cestujících / den

průměr: 32 cestujících / spoj

maximum: 92 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: směřování trati v radiálním směru, dobrá poloha zastávek ve velkých obcích

slabé stránky: nízká cestovní rychlost

příležitosti: posílení páteřního charakteru v úseku Prostějov – Konice

hrozby: oslabení páteřního charakteru trati zejména pro úsek Prostějov – Kostelec na Hané

273 Červenka – Prostějov

Stručný popis

Trať směřující tangenciálně vůči hlavním přepravním proudům, napojuje město Litovel na koridorovou trať. Regionální trať za stávajících podmínek nevhodná pro páteřní obsluhu regionu, pro plošnou obsluhu nepřináší žádný benefit vůči duplicitní veřejné linkové dopravě. Extrémně nízké využití v úseku Drahanovice – Kostelec na Hané.

Cestovní rychlost: 33 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 589 cestujících / den

průměr: 36 cestujících / spoj

maximum: 58 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 401 cestujících / den

průměr: 29 cestujících / spoj

maximum: 37 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: konzervativní chování uživatelů veřejné dopravy

slabé stránky: nízká cestovní rychlost, tangenciální směr vůči silným přepravním proudům

příležitosti: modernizace a výhledové využití trati pro vedení příměstských spojů Litovel - Olomouc

hrozby: udržování nevhodného stavu trati, zrušení trati

274 Litovel předměstí – Mladeč

Odbočná trať od trati Červenka – Prostějov. Využití tratě je nízké s ohledem na malou cestovní rychlost, nevhodnou docházkovou vzdálenost, souběhy s linkovou dopravou a souběžnou silnicí II/635 a dálnicí D35.

Cestovní rychlost: 36 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny: bez objednávky

víkendy:

cestující na lince: 38 cestujících / den

průměr: 6 cestujících / spoj

maximum: 12 cestujících / spoj

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

SWOT:

- silné stránky: možné využití v rekreační dopravě
slabé stránky: minimální využití v rámci regionálních / obslužných přeprav
příležitosti: zavedení kvalitního turistického provozu
hrozby: odliv cestujících vlivem navýšení rozsahu linkové dopravy s identickou přepravní funkcí

275 Olomouc – Drahanovice

Stručný popis

Trať směřující radiálně do krajského města. Velký nevyužitý potenciál v příměstské dopravě. Po změně dopravního konceptu v JŘ 2008/09 se zavedením taktové dopravy patrný nárůst přepravených cestujících. Od tarifní integrace v roce 2015 opět významný nárůst počtu cestujících.

Cestovní rychlost: 35 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1150 cestujících / den

průměr: 35 cestujících / spoj

maximum: 144 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 417 cestujících / den

průměr: 19 cestujících / spoj

maximum: 70 cestujících / spoj

SWOT:

- silné stránky: radiální směr, dobrá dostupnost většiny zastávek, diametrální vedení přes město Olomouc
slabé stránky: nízká cestovní rychlost, neodpovídající vozový park
příležitosti: modernizace trati, lehká elektrizace, zvýšení cestovní rychlosti
hrozby: změna provozní koncepce, duplicita v linkové dopravě

280 Hranice – Valašské Meziříčí (- Horní Lideč)

Stručný popis

Společná objednávka se Zlínským krajem. Trať směřující v radiálním směru vůči krajskému městu a ve směru hlavních přepravních proudů. Dobrá cestovní rychlost i v případě osobních vlaků. Vhodná pro páteřní obsluhu regionu.

Cestovní rychlost: 52 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1315 cestujících / den

průměr: 42 cestujících / spoj

maximum: 162 cestujících / spoj

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

víkendy:
cestující na lince: 782 cestujících / den
průměr: 43 cestujících / spoj
maximum: 156 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: radiální směr, vysoké využití
slabé stránky: vozový park (řada 460), nevhodná docházková vzdálenost ve významných sídlech (Hranice, Hustopeče)
příležitosti: modernizace trati, prodloužení osobních vlaků až do Olomouce
hrozby: provozní koncept s nevhodnými přestupními vazbami, redukce rozsahu dopravy

290 Olomouc – Šumperk

Stručný popis

Trať směřující v radiálním směru vůči krajskému městu a ve směru hlavních přepravních proudů. Typická trať vhodná pro páteřní obsluhu regionu. Extrémně vysoké využití v úseku Olomouc – Uničov.

Cestovní rychlost: 44 km/h
Shrnutí parametrů využití trati:
pracovní dny:
cestující na lince: 3652 cestujících / den
průměr: 76 cestujících / spoj
maximum: 267 cestujících / spoj
víkendy:
cestující na lince: 1791 cestujících / den
průměr: 51 cestujících / spoj
maximum: 150 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: radiální směr, vysoké využití
slabé stránky: nízká cestovní rychlost, nízká kapacita trati, neatraktivní interval spojů v úseku Olomouc – Uničov
příležitosti: modernizace trati, elektrizace trati, výstavba nových zastávek
hrozby: odliv cestujících vlivem nízké kvality nabídky

291 Zábřeh – Šumperk

Stručný popis

Trať směřující ve směru hlavních přepravních proudů. Typická trať vhodná pro páteřní obsluhu regionu. Vysoké využití cestujícími, v úseku Zábřeh – Šumperk slouží i pro napojení Šumperku na dálkovou dopravu v Zábřehu.

Cestovní rychlost: 46 km/h

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 2911 cestujících / den

průměr: 48 cestujících / spoj

maximum: 190 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 2856 cestujících / den

průměr: 55 cestujících / spoj

maximum: 149 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: radiální směr, vysoké využití

slabé stránky: nízká stabilita jízdního řádu, nevhodná vozidla, chybějící spoje

příležitosti: větší provázání bus x vlak zejména ve stanicích Zábřeh, Postřelmov a Šumperk, zvýšení včasnosti spojů a cestovní rychlosti

hrozby: odliv cestujících vlivem vysokého počtu duplicit a nevyhovujícího vozového parku

291 Šumperk – Kouty nad Desnou

Stručný popis

Trať směřující ve směru hlavních přepravních proudů. Využití tratě je úsekově odlišné. V úseku Šumperk – Velké Losiny je využití osobních vlaků cestujícími podstatně vyšší než v úsecích Velké Losiny – Kouty nad Desnou a Petrov – Sobotín. V úseku Šumperk – Velké Losiny se jedná o trať vhodnou pro páteřní obsluhu regionu.

Cestovní rychlost: 31 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1369 cestujících / den

průměr: 33 cestujících / spoj

maximum: 166 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1080 cestujících / den

průměr: 32 cestujících / spoj

maximum: 143 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: dobrá využitelnost v obslužném úseku Šumperk – Velké Losiny

slabé stránky: vyšší počet souběhů obslužných spojů linkové dopravy v Údolí Desné, nejasná funkce železnice, nízká cestovní rychlost

příležitosti: posílení obslužné funkce v úseku Šumperk – Velké Losiny, zvýšení včasnosti spojů a cestovní rychlosti, lepší dostupnost turistických a sportovních cílů

hrozby: odliv cestujících vlivem vysokého počtu nově vzniklých duplicit díky navýšení rozsahu veřejné linkové dopravy a nevyhovujícího vozového parku

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

292 Šumperk – Jeseník – Krnov

Stručný popis

Trať směřující ve směru hlavních přepravních proudů. Využití tratě je úsekově odlišné. V úseku Šumperk – Hanušovice vysoké využití osobních vlaků cestujícími, v úseku Hanušovice – Jeseník je patrná nárazová a sezónní turistická frekvence a to zejména ve spěšných vlacích vedených z Olomouce. Osobní vlaky v úseku Hanušovice – Jeseník – Mikulovice jsou cestujícími využívány pouze minimálně. V úseku Šumperk – Hanušovice se jedná o trať vhodnou pro páteřní obsluhu regionu.

Cestovní rychlost: 43 km/h (úsek Šumperk – Hanušovice)
37 km/h (úsek Hanušovice – Jeseník)

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1610 cestujících / den
průměr: 38 cestujících / spoj
maximum: 232 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1813 cestujících / den
průměr: 45 cestujících / spoj
maximum: 392 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: dobrá využitelnost v obslužném úseku Šumperk – Hanušovice, dobrá dostupnost turistických středisek v úseku Hanušovice – Jeseník

slabé stránky: nízká cestovní rychlost, malá propustnost úseku Bludov – Ruda nad Moravou

příležitosti: posílení obslužné funkce v úseku Šumperk – Hanušovice, revitalizace původních úseků

hrozby: odliv cestujících vlivem nízké kvality nabídky – nedostatečná kvalita a kapacita zrychlených spojů

294 Hanušovice – Staré město pod Sněžníkem

Stručný popis

Trať směřující ve směru hlavních přepravních proudů. Využití tratě je nízké s ohledem na malou cestovní rychlost a nutnost přestupů ve směru Šumperk i Olomouc na další spoje s relativně nízkou cestovní rychlostí.

Cestovní rychlost: 35 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 330 cestujících / den
průměr: 11 cestujících / spoj
maximum: 45 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 242 cestujících / den

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

průměr: 13 cestujících / spoj
maximum: 51 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: radiální směřování tratě
slabé stránky: nízká cestovní rychlost, nutnost přestupů ve směru majoritních přeprav
příležitosti: zvýšení cestovní rychlosti, vedení přímých vlaků Staré Město – Šumperk
hrozby: odliv cestujících vlivem nízké kvality nabídky

295 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku

Stručný popis

Trať směřující ve směru převládajících přepravních proudů v regionu. Využití tratě je nízké s ohledem na malou cestovní rychlost a nutnost přestupů ve směru Jeseník i Šumperk a nevhodné docházkové vzdálenosti v případě mnoha železničních stanic a zastávek.

Cestovní rychlost: 39 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 365 cestujících / den

průměr: 15 cestujících / spoj

maximum: 54 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 362 cestujících / den

průměr: 20 cestujících / spoj

maximum: 90 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: dobré vazby na spěšné vlaky do/ze směru Olomouc, turistické cíle
slabé stránky: minimální využití v rámci regionálních / obslužných přeprav
příležitosti: zvýšení cestovní rychlosti, zlepšení návazností na dálkové spoje
hrozby: odliv cestujících vlivem nízké kvality nabídky

296 Velká Kraš – Vidnava

Stručný popis

V současné době je trať bez objednávky osobní dopravy a pravidelné nákladní dopravy.

SWOT:

silné stránky: povědomí místních o existenci tratě

slabé stránky: nevhodné docházkové vzdálenosti a směřování trati opačným směrem než je denní dojíždka (Jeseník), přestup ve Velké Kraši a Lipové Lázních

příležitosti: zážitková doprava mimo veřejnou objednávku Olomouckého kraje

hrozby: nedostatečná údržba tratě, chybějící přístupy na nástupiště, osvětlení atd.

297 Mikulovice – Zlaté Hory

Stručný popis

Odbočná trať od trati Jeseník – Krnov. Využití tratě je nízké s ohledem na malou cestovní rychlost, nevhodnou docházkovou vzdálenost ve Zlatých Horách a extrémně vysoké množství souběhů s linkovou dopravou.

Cestovní rychlost: 36 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny: bez objednávky

víkendy:

cestující na lince: 64 cestujících / den

průměr: 8 cestujících / spoj

maximum: 21 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: možné využití v rekreační dopravě

slabé stránky: minimální využití v rámci regionálních / obslužných přeprav

příležitosti: turistický provoz

hrozby: odliv cestujících vlivem přestupu v Mikulovicích a nevhodného vozového parku pro přepravu sportovních potřeb a objemnějších batožin

300 (Brno -) Vyškov – Přerov

Stručný popis

Trať vedená vhodně ke směřování silných přepravních vztahů, vysoké využití cestujícími. Dobrá cestovní rychlost.

Cestovní rychlost: 49 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1006 cestujících / den

průměr: 30 cestujících / spoj

maximum: 87 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 561 cestujících / den

průměr: 23 cestujících / spoj

maximum: 188 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoké využití cestujícími

slabé stránky: omezená kapacita, přenos zpoždění – jednokolejná trať, stav trati – častá náhrada autobusovou dopravou

příležitosti: modernizace trati, zkrácení cestovních dob

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

301 Olomouc – Nezamyslice

Stručný popis

Páteční trať vedená v radiálním směru do krajského města, spojení největšího a druhého největšího města v kraji. Vysoké využití cestujícími. Dobrá cestovní rychlost.

Cestovní rychlost: 51 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 2566 cestujících / den

průměr: 61 cestujících / spoj

maximum: 300 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1312 cestujících / den

průměr: 41 cestujících / spoj

maximum: 87 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoké využití cestujícími

slabé stránky: omezená kapacita – jednokolejná trať

příležitosti: modernizace trati, zkrácení cestovních dob, rozšíření zrychlených spojů

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

303 Kojetín – Kroměříž (- Valašské Meziříčí)

Stručný popis

Objednávka vlaků je zajišťována ve spolupráci se Zlínským krajem. Za trať (infrastrukturně a koncepčně, jako hlavní objednatel) je zodpovědný Zlínský kraj. Trať je spojnicí několika významných regionálních sídel.

Cestovní rychlost: 45 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 819 cestujících / den

průměr: 23 cestujících / spoj

maximum: 88 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 666 cestujících / den

průměr: 22 cestujících / spoj

maximum: 178 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoké využití cestujícími, síťová provázanost v uzlech

slabé stránky: omezená kapacita – jednokolejná trať, nízká traťová rychlost

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

příležitosti: modernizace a elektrizace trati, zkrácení cestovních dob
hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

310 Olomouc – Moravský Beroun (- Krnov)

Stručný popis

Páteční trať vedená v radiálním směru do krajského města. Vysoké využití cestujícími. V úseku Domašov nad Bystřicí – Krnov společná objednávka s Moravskoslezským krajem.

Cestovní rychlost: 38 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1914 cestujících / den

průměr: 47 cestujících / spoj

maximum: 188 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1156 cestujících / den

průměr: 41 cestujících / spoj

maximum: 247 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoké využití cestujícími

slabé stránky: omezená kapacita – jednokolejná trať, nízká cestovní rychlost

příležitosti: modernizace trati, zkrácení cestovních dob, obnovení zrychlených spojů, elektrizace příměstského úseku Olomouc – Hrubá Voda

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

330 Přerov – Břeclav

Stručný popis

Páteční trať vedená v radiálním směru do třetího největšího města v kraji. Vysoké využití cestujícími. Vysoká cestovní rychlost. Společná objednávka se Zlínským krajem.

Cestovní rychlost: 64 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1167 cestujících / den

průměr: 42 cestujících / spoj

maximum: 173 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 585 cestujících / den

průměr: 29 cestujících / spoj

maximum: 333 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoká cestovní rychlost

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

slabé stránky: technická nemožnost dosažení všech přestupních vazeb v Přerově, přenos zpoždění na přetížené trati
příležitosti: krátkodobé úpravy provozního konceptu, rozšíření nabídky
hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

334 Kojetín – Tovačov

Stručný popis

V současné době je trať bez objednávky osobní dopravy. Je využívána příležitostně v turistickém ruchu pro jízdy historických vlaků a nákladní dopravou.

SWOT:

silné stránky: trasování na vyšší traťovou rychlost než je provozována
slabé stránky: nevhodné docházkové vzdálenosti a směřování trati opačným směrem než je denní dojíždka (chybějící úsek Tovačov – Olomouc)
příležitosti: možnost propojení Olomouc – Tovačov – Kojetín systémem vlakotramvaje
hrozby: nedostatečná údržba tratě

3.1.2 Návrhová část opatření pro objednávku výkonů na jednotlivých tratích

Na základě analytické části a uvedených podkladů je v této kapitole uveden návrh provozně-organizačních opatření pro objednávku výkonů na jednotlivých tratích, jakož i návrh pro studijní prověření investic do železniční infrastruktury.

024 Dolní Lipka – Štítý

Využití vlaků osobní dopravy bylo v nedávné době tak nízké, že osobní vlaky nejsou v souladu s předchozí verzí PDOÚ Olomouckým krajem objednávány. Obsluha je zajištěna levnější veřejnou linkovou dopravou při zachování cestovních dob, návazností i úrovně služeb. Převážná část trati je však vedena na území Pardubického kraje, který zde dle uzavřených smluv předpokládá zachování objednávky do roku 2029. Ze střednědobého hlediska nemá trať potenciál pro nárůst přepravy cestujících, ani pro turistiku. Velkým handicapem trati je její ukončení téměř 1,5 km od středu obce Štítý. Autobusová náhrada v úseku Štítý – Červená Voda/Králíky tak představuje dlouhodobě efektivní řešení.

025 Dolní Lipka – Hanušovice

Z analytické části vyplývá, že využití vlaků osobní dopravy je natolik nízké, že osobní vlaky lze bez problému nahradit levnější linkovou dopravou při zachování cestovních dob, návazností i úrovně služeb. S ohledem na patrnou sezónnost je vhodné zachovat víkendový provoz s dobrými přestupními vazbami v žst. Lichkov ve směru Ústí nad Orlicí a žst. Hanušovice ve směru Jeseník (ale i s využitím vazeb v uzlu ITJŘ do Zábřehu, Olomouce a Brna, Šumperku a Staré Města).

Ze střednědobého hlediska nemá trať potenciál cestujících pro nárůst přeprav, neboť většina tranzitujících cestujících z oblasti Čech do Jeseníků využívá rychlejší koridorovou trať do Zábřehu a příslušné návaznosti. Velkým handicapem trati jsou i nevhodné docházkové vzdálenosti z obcí Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

na příslušné zastávky (Vlaské, Podlesí, Červený Potok). Ponechání kvalitního víkendového provozu s dobrými návaznostmi a autobusová náhrada v pracovní dny tak představuje dlouhodobě efektivní řešení. V případě organizace autobusové linky je vhodné zajistit vedení v trase Hanušovice – Prostřední Lipka – Králíky a realizovat přestupy vlak/bus v žst. Králíky. Je také žádoucí, aby Olomoucký kraj koordinoval objednávku s Pardubickým krajem - a to ať se jedná o objednávku formou drážní dopravy, nebo linkové dopravy.

270 úsek (Česká Třebová -) Hoštejn – Zábřeh

Z dostupných údajů o počtu cestujících vyplývá, že nejvíce cestujících využilo spoje v roce 2015, kdy byly vazby ve směru Zábřeh - Česká Třebová od Os vlaků ze Šumperku a R12 z Olomouce a Mohelnice. Ve srovnání s rokem 2018 byl počet cestujících přibližně 1,5násobný. I když je obsluha nácestných tarifních bodů důležitá, hlavním smyslem spojů v tomto úseku je zřejmě spojení uzlů Zábřeh a Česká Třebová za účelem přestupních vazeb do dalších významných zdrojů a cílů cest. Pro spojení založené na přestupních vazbách je důležitá vysoká včasnost spojů, která je v současné době snižována zpožděnými vlaky dálkové dopravy. Zde je adekvátním řešením pouze vhodnější dispečerské řízení ze strany provozovatele dráhy.

270 úsek Zábřeh – Olomouc

Z analytické části vyplývá, že se jedná o jeden z nejvytíženějších a nejvyužívanějších úseků v krajské regionální dopravě. Zde je vhodné zajistit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků (Nezamyslice/Prostějov -) Olomouc – Zábřeh – Šumperk (- Kouty nad Desnou). V případě posílení páteřní funkce je vhodné stabilizovat i vhodnou trasu pro špičkové doplnění na 30minutový interval osobních vlaků ve špičce pracovního dne. Po infrastrukturní stránce je trať v ideálním stavu a nabízí vysokou cestovní rychlost. Prostřednictvím studií je vhodné prověřit výstavbu zastávek Rájec a Zvole. Obě obce leží v bezprostřední blízkosti železniční trati, mají dostatečný potenciál obyvatel (Rájec 492, Zvole 856), jakož i pravidelnou denní dojízděku do Olomouce, Zábřehu i Šumperku. Potenciál je i v lepším provázání vlak – bus a vytvoření P+R a B+R pro obce, pro které nelze nabídnout dostatečnou autobusovou obsluhu. Rostoucí počet cestujících je žádoucí v střednědobém horizontu podpořit ve špičce pracovních dnů zavedením intervalu 30 minut vlaků Os Olomouc – Mohelnice (případně až Šumperk) využitím případného prostoje soupravy z vložených spojů (Vsetín-) Přerov – Olomouc.

270 úsek Olomouc – Přerov

Z analytické části vyplývá, že se jedná (spolu s úsekem Olomouc – Uničov) o nejvytíženější a nejvyužívanější úsek v krajské regionální dopravě. Zde je vhodné zajistit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu (včetně víkendu) přímých osobních vlaků Olomouc – Přerov – Nezamyslice (-Vyškov), výhledově po elektrizaci trati 290 vedených již z Uničova. V případě posílení páteřní funkce je žádoucí stabilizovat i vhodnou trasu pro špičkové doplnění na 30minutový interval osobních vlaků ve špičce pracovního dne (v poloze umožňující v Olomouci obrát soupravy, případně protažení spojů do/z Mohelnice nebo Šumperku). V krátkodobém výhledu proto lze uvažovat o vytvoření další páteřní osy v kraji, tj. Olomouc – Přerov – Hranice – Vsetín) vycházející z vložených spojů Olomouc – Přerov. Po infrastrukturní stránce je trať v ideálním stavu a nabízí vysokou cestovní rychlost. Prostřednictvím studií je vhodné prověřit výstavbu zastávek Olomouc – Holice a Majetín. Obě Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

obce leží v bezprostřední blízkosti železniční trati, mají dostatečný potenciál obyvatel (místní část Olomouc Holice 3923 a tvoří i zajímavý cíl dojížděky, Majetín 1165), jakož i pravidelnou denní dojížděku do Olomouce i Přerova. Ve velice krátkém horizontu je nezbytné obnovit vozový park tak, aby bylo možné využít parametry infrastruktury a cestující nebyli odrazováni historickými soupravami.

270 úsek Přerov – Hranice (- Bohumín)

Z analytické části vyplývá, že se jedná o jeden z nevytíženějších a nejvyužívanějších úseků v krajské regionální dopravě. Je vhodné zajistit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků Přerov – Hranice (v krátkodobém výhledu prověřit vytvoření další páteřní osy v kraji, tj. Olomouc – Přerov – Hranice – Vsetín). Po infrastrukturní stránce je trať v ideálním stavu a nabízí vysokou cestovní rychlost. Prostřednictvím studií je vhodné prověřit výstavbu zastávek Lipník nad Bečvou zastávka (cca 1,5 km ve směru Hranice, což díky excentrické poloze žst. Lipník přiblíží železnici dalším potenciálními uživateli) a Prosenice (zastávku co nejbliže k obci, náhradou za zastavování v dnešní stanici Prosenice, která je z obce Prosenice mimo docházkovou vzdálenost). Všechny uvažované zastávky leží v bezprostřední blízkosti osídlení a mají dostatečný potenciál (příslušná část Lipníku nad Bečvou v docházkové vzdálenosti cca 2500 obyvatel a tvoří i zajímavý cíl dojížděky, Prosenice 822 obyvatel), jakož i pravidelnou denní dojížděku do Olomouce, Přerova a Hranic.

V úseku Hranice – Polom – hranice krajů je vhodné zachovat jako základní nabídku dvouhodinový interval spojů Hranice – Ostrava hl.n., které budou v lichou celou hodinu v Hranicích vázat na vlaky Os Přerov – Vsetín a zpět a zároveň budou tvořit proklad k nabídce rychlého regionálního/nadregionálního spojení, které zajišťuje v této relaci rychlíková linka R8. Dále je nutné krátkodobě usilovat o obnovu vozového parku a případně zavedení vložených účelových spojů do zaměstnání a škol a zároveň přibližně půlící interval na hodinový.

271 Prostějov – Konice (- Chornice)

Z analytické části vyplývá, že se jedná o jednu z nevytíženějších regionálních tratí v Olomouckém kraji, a to především v úseku Prostějov – Kostelec na Hané. Olomoucký kraj bude dál objednávat dopravní obslužnost na této trati v úseku Prostějov – Dzbel. Nahrazení drážní dopravní obslužnosti v navazujícím úseku bude případně řešeno veřejnou linkovou dopravou.

Úsek Dzbel – Chornice nemá vzhledem k cestovním rychlostem a chybějícím vazbám v uzlu Chornice předpoklad využití pro pracovní dny, avšak určité možnosti pro víkendové cesty tento úsek přesto vykazuje. Je proto žádoucí tyto možnosti prověřit vedením čtyř párů vlaků o víkendu ve společné objednávce s Pardubickým krajem. Prostřednictvím studie je vhodné prověřit výstavbu zastávky Kostelec na Hané zastávka (na pomezí obcí Kostelec na Hané a Bílovice). Pro posílení páteřní funkce železnice je nezbytné zkrácení cestovních dob zvýšením cestovní rychlosti, z tohoto důvodu je žádoucí prověřit zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h v úseku Prostějov místní nádraží – Zdětín, na 70 km/h v úseku Zdětín – Stražisko a na 55 km/h v úseku Stražisko – Konice, s bezстыkovou kolejí a přípravou na využití rychlostního profilu I = 130 mm. Nejpozději od roku 2030 budou na trati nasazovány jednotky umožňující využít tento profil. Nasazení modernějších jednotek dříve by též podpořilo páteřní funkci železnice.

273 Červenka – Prostějov

Z analytické části vyplývá, že se jedná o trať s obecně nízkým vytížením, které je extrémně nízké v úseku Drahotice – Kostelec na Hané. Obslužná relace vede v typicky tangenciálním směru vůči krajskému městu. Tyto místně obslužné přepravní vztahy, jakož i tangenciální přepravy v ose Litovel – Prostějov lze bez problému zajistit linkovou dopravou. Ve střednědobém výhledu při navazující aktualizaci PDOÚ je vhodné připravit plnou náhradu osobních vlaků linkovou dopravou, v dlouhodobém výhledu (po ukončení smluvního závazku na provozní soubor Haná) pak tuto náhradu realizovat. Plná náhrada linkovou dopravou je možná jak s ohledem na disponibilní úseky silniční sítě, tak i s ohledem na cestovní rychlost.

Ze strategického pohledu je však vhodné s částí tratě 273 (v úseku Senice – Litovel – Červenka) počítat pro aglomerační dopravní obsluhu. Prostřednictvím studie je vhodné prověřit výstavbu spojky pro bezúvratovou jízdu (mimo žst. Senice) mezi tratěmi 275 a 273 pro vytvoření rychlého kolejového spojení Olomouc – Litovel.

Po elektrizaci a zvýšení traťové rychlosti na 100 km/h mezi žst. Olomouc město až Litovel předměstí se jeví jako reálné dosažení cestovní doby 30 minut ze žst. Olomouc město do žst. Litovel město, včetně obsluhy nácestných stanic a zastávek. Při této rychlosti spojení a dostatečně atraktivním nabídkovým jízdním řádu lze pak v relaci Litovel – Olomouc využít kolejovou dopravu jako páteřní prvek dopravního systému.

Pro možnost nahrazení linkové dopravy kolejovou dopravou s kratší jízdní dobou, ale podobnými místy obsluhy, pro odstranění často kritizovaných problémů a kolejovým křížením železnice – tramvaj na území města Olomouc a pro přiblížení regionální kolejové dopravy centru města Olomouc je žádoucí v období účinnosti tohoto PDOÚ nechat zpracovat technicko-ekonomickou a územně-technickou studii na systém vlakotramvaje, který má předpoklad v tomto úseku výrazně zatraktivnit příměstskou aglomerační dopravu a to i při obsluze dalších obcí oproti dnešní železniční dopravě (Náklo (část Náklo) 999 obyvatel, Unčovice 408 obyvatel, Rozvadovice 220 obyvatel). I při platnosti současné smlouvy s dopravcem do roku 2029 je nutné začít připravovat takto novátorský projekt co nejdříve, aby bylo možné realizovat případné pilotní projekty, respektive první etapy, tak, aby bylo možné plynule přejít na nový systém obsluhy po vypršení současné smlouvy.

274 Litovel předměstí – Mladeč

Z analytické části vyplývá, že se jedná o extrémně nevytíženou regionální trať. Z organizačního pohledu by byla úplná náhrada dopravou linkovou na této trati možná, avšak s ohledem na turistickou atraktivitu lokality navrhuje zachování pouze víkendového a turistického provozu a to i v četnější formě než 3 páry za den, při využití prostoje vozidla v žst. Litovel předměstí, avšak jen ve vazbě na otvírací dobu Mladečských jeskyní.

275 Olomouc – Drahanovice

Z analytické části vyplývá, že se jedná o regionální trať s velmi vysokým vytížením a zároveň velkým a nedostatečně využitým potenciálem cestujících. Mezi nejvýznamnější omezující podmínky současného stavu patří cestovní rychlost a provozní koncept využívající jedině, ale technicky nevhodné, Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

místo křižování, tj. žst. Příkazy. Již v krátkodobém výhledu je vhodné stabilizovat nabídkový provozní koncept – hodinový interval po celou dobu pracovního dne. Trať 275 je vhodná jako páteřní pro aglomerační dopravní obsluhu. Prostřednictvím studie je vhodné prověřit zvýšení traťové rychlosti v úseku Olomouc Řepčín – Drahanovice na 100 km/h a dále ze strategického pohledu i rozvoj páteřní regionální dopravy v kraji výstavbou spojky pro bezúvratovou jízdu (mimo žst. Senice) mezi tratěmi 275 a 273 pro vytvoření rychlého kolejového spojení Olomouc – Litovel. Po elektrizaci a zvýšení traťové rychlosti na 100 km/h mezi žst. Olomouc město až Litovel předměstí se jeví jako reálné dosažení cestovní doby 30 minut ze žst. Olomouc město do žst. Litovel město, včetně obsluhy nácestných stanic a zastávek. Při této rychlosti spojení, plné integraci a dostatečně atraktivním nabídkovým jízdním řádu lze pak v relaci Litovel – Olomouc využít železnici jako páteřní prvek dopravního systému. Dopravní infrastruktura musí zároveň výhledově vyhovovat stavu, aby obě linky Olomouc – Litovel i Olomouc – Náměšť – Drahanovice bylo možno provozovat ve špičkovém intervalu 30 minut (tj. špičkový interval 15 min na společném úseku). Prostřednictvím studie je vhodné prověřit výstavbu zastávky Náměšť na Hané zastávka (v blízkosti přejezdu silnice II/449 v dobré docházkové vzdálenosti jak do Náměště na Hané tak i Loučan).

Pro možnost nahrazení linkové dopravy kolejovou dopravou s kratší jízdní dobou, ale podobnými místy obsluhy, odstranění často kritizovaných problémů a kolejovým křížením železnice – tramvaj na území města Olomouc a pro přiblížení regionální kolejové dopravy centru města Olomouc je vhodné v období účinnosti tohoto PDOÚ nechat zpracovat technicko-ekonomickou a územně-technickou studii na systém vlakotramvaje, který má předpoklad v tomto úseku výrazně zatraktivnit příměstskou aglomerační dopravu a to i při obsluze dalších obcí oproti dnešní železniční dopravě (Náklo (část Náklo) 999, Unčovice 408, Rozvadovice 220). I při platnosti současné smlouvy s dopravcem do roku 2029 je nutné začít připravovat takto novátorský projekt co nejdříve, aby bylo možné realizovat případné pilotní projekty, respektive první etapy, tak, aby bylo možné plynule přejít na nový systém obsluhy po vypršení současné smlouvy.

280 Hranice – Valašské Meziříčí (- Horní Lideč)

Z analytické části vyplývá, že se jedná o jeden z hojně využívaných úseků v krajské regionální dopravě. Je vhodné podpořit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu (ve špičkách pracovního dne) přímých osobních vlaků (Olomouc -) Přerov – Hranice (- Vsetín), ve střednědobém výhledu v hodinovém intervalu i o víkendech. Po infrastrukturní stránce není sice trať v ideálním stavu v celé délce, ale přesto nabízí přijatelnou cestovní rychlost. Realizace přeložky tratě v úseku Hranice – Milotice nad Bečvou by vedla k výraznému zkrácení délky trati a tudíž i cestovních dob, zbývající úsek trati je výhledově vhodný k optimalizaci ve stávající stopě, čímž lze dosáhnout zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h v úseku Milotice nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou a až na 140 km/h v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí. Současnou trať vzhledem k četnému využívání tarifních bodů Hranice město (420/154 cestujících v pracovní/víkendový den), Teplice nad Bečvou (76/118 cestujících v pracovní/víkendový den) a Černotín (88/36 cestujících v pracovní/víkendový den) je vhodné zachovat jako jednokolejnou pro místní regionální obsluhu a jako objízdnu pro dálkovou dopravu v případě neprůjezdnosti tunelu na přeložce. Významná je především stanice Hranice město, která je v dobré docházkové vzdálenosti cílů cest, centra města, i škol. Modernizovaná infrastruktura společně

s moderními elektrickými jednotkami budou šetrné k životnímu prostředí, především výrazně sníží současnou hlukovou zátěž.

290 Olomouc – Šumperk

Z analytické části vyplývá, že se jedná (spolu s úsekem Olomouc – Přerov) o nejvytíženější a nejvyužívanější úsek v krajské regionální dopravě. Vytížení trati cestujícími je však diametrálně odlišné v úseku Olomouc – Uničov a v úseku Uničov – Šumperk. Zatímco první úsek je v současné době (i přes nízkou kvalitu nabídky a nízkou cestovní rychlost) extrémně zatížen, zatížení úseku Uničov – Šumperk je v krajském srovnání spíše podprůměrné. Tomu je nutno uzpůsobit organizaci nabídky i provozní koncept. V oblasti nabídky je nezbytné dosáhnout dlouhodobé stabilizace nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků Olomouc – Uničov (v krátkodobém výhledu vytvoření další páteřní osy v kraji, tj. po elektrizaci trati 290 vedené z Uničova: Uničov – Olomouc – Přerov – Nezamyslice – Vyškov). Již v krátkodobém výhledu je nutné sledovat vedení zrychlených spojů Olomouc – Uničov ve špičkách pracovního dne a případně i vložených vlaků Os Olomouc – Šternberk. V úseku Uničov – Šumperk nemůže hrát železniční doprava obslužnou roli – s ohledem na docházkovou vzdálenost z jednotlivých obcí na příslušné zastávky. Proto by v úseku Uničov – Šumperk měla železnice vykonávat typicky páteřní obsluhu (i za cenu neobsloužení některých stanic či zastávek) a dosáhnout cestovní doby Uničov – Šumperk cca 25 - 27 min. Všechna tato opatření znamenají navýšení objednávky vlaků na této trati o cca 200 tis. vlkm ročně oproti JŘ 2019/20.

Z hlediska infrastruktury se jedná o naprostou investiční prioritu v Olomouckém kraji. Je nezbytně nutné prioritně elektrizovat celou trať Olomouc – Šumperk a zvýšit traťovou rychlost – a to v úseku Olomouc – Uničov až na 160 km/h, Uničov – Troubelice na 100 km/h a Troubelice – Šumperk na 75-90 km/h. Těmito opatřeními dojde k výraznému zvýšení cestovní rychlosti, dosažení uzlů Olomouc, Uničov a Šumperk, čímž se ještě posílí páteřní funkce železnice v tomto přepravně exponovaném směru. Pro posílení přepravní funkce železnice je zásadní studijně prověřit novou zastávku Troubelice střed (náhradou za obsluhu obou stávajících tarifních bodů v Troubelicích, které mají oba dva zcela nevhodnou docházkovou vzdálenost). Troubelice leží v bezprostřední blízkosti železniční trati, mají dostatečný potenciál obyvatel (1329), jakož i pravidelnou denní dojížděku do Olomouce, Uničova i Šternberka. Studijně je vhodné podpořit také prověření možnosti zaústění trati 290 v nové stopě – přivedení trati západněji a vstup přes přednádraží s mimoúrovňovým křížením, aby byl možný bezkolizní vjezd od Uničova jak do liché, tak i sudé staniční kolejové skupiny. Za prověření pak stojí také propojení Šternberka a Moravského Berouna, což by přispělo k výraznému zkrácení cestovní doby mezi Olomoucí a Moravským Berounem (a dále Bruntálem, Krnovem atd.) o cca 25 min. V případě realizace takovéto spojky by bylo zároveň nutné počítat se zdvoukolejněním úseku Olomouc – Šternberk. V návaznosti na elektrizaci trati Olomouc – Šumperk je nutné vyhodnotit nový provozní koncept a následně prověřit možnosti vedení vložených vlaků Os tak, aby došlo ke zkrácení přestupních vazeb v Uničově mezi vlaky Sp a Os, případně prověřit zdvoukolejnění tratě Olomouc – Uničov, nebo alespoň v úsecích Olomouc – Šternberk a Babice – Mladějovice, z kapacitních důvodů.

291 Zábřeh – Šumperk

Z analytické části vyplývá, že se jedná o nadprůměrně vytíženou trať v krajské regionální dopravě, typicky vhodnou pro páteřní obsluhu regionu. Trať je v současné době po elektrizaci a částečném Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

zvýšení traťové rychlosti a z infrastrukturního hlediska v dobrém stavu. V oblasti nabídky je žádoucí podpořit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků (Nezamyslice / Prostějov – Olomouc – Zábřeh – Šumperk – Kouty nad Desnou). Již v krátkodobém výhledu je nutné sledovat i možnost zachování nabídky ve špičce pracovního dne v intervalu 30 min v úseku Zábřeh – Šumperk – Velké Losiny a její doplnění o další vložené vlaky jezdící denně. Důležité je i nadále rozvíjet systémové vazby v Bludově v relaci Hanušovice – Zábřeh (-Olomouc) ve vlacích Os.

V oblasti investic je vhodné z důvodu zvýšení včasnosti spojů (jeden z nejvyužívanějších úseků regionální dopravou v Olomouckém kraji) zvýšení kapacity dráhy a také zkrácení cestovní doby, které by umožnilo dosažení další systémové přestupní vazby v Šumperku, zdvoukolejnit úsek Zábřeh zastávka – Šumperk (případně studijně prověřit zdvoukolejnění pouze v úsecích Zábřeh zastávka – Bludov km 6,3 a Bludov – Šumperk) a současně zvýšení traťové rychlosti Zábřeh zastávka – Bludov km 6,3 na 120 až 140 km/h ve vazbě na výše uvedená opatření a plánovanou instalaci ETCS.

291 Šumperk – Kouty nad Desnou, Petrov nad Desnou – Sobotín

Ze všech dostupných zdrojů vyplývá, že se jedná o trať se skokovým zatížením, 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 oblasti nabídky lze podpořit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků (Nezamyslice / Prostějov – Olomouc – Zábřeh – Šumperk – Kouty nad Desnou). Již v krátkodobém výhledu je nutné sledovat i možnost zachování nabídky ve špičce pracovního dne v intervalu 30 min v úseku Zábřeh – Šumperk – Velké Losiny. Střednědobě, v návaznosti na obnovu vozového parku, je vhodné využít již provedené investice do infrastruktury a podpořit spádovou dojížděku regionu do krajského města zavedením pásmových spěšných vlaků (Kouty nad Desnou -) Velké Losiny – Olomouc a zpět ve špičkách pracovních dnů s cestovní dobou Olomouc – Velké Losiny cca 50 minut, Petrov nad Desnou – Olomouc cca 40 minut. Zavedení nových spojů představuje nárůst objednávky na celém rameni Kouty nad Desnou – Šumperk – Zábřeh – Olomouc cca o 200 tis. vlkm ročně oproti JŘ 2019/20.

V celém prostoru je nutné pokračovat v odstraňování duplicit v nabídce vlak – bus. Úsek Petrov nad Desnou – Sobotín stačí na základě podprůměrného využívání cestujícími obsluhovat pouze linkovou dopravou, případně prověřit pouze sezónní víkendovou nabídku v režimu historické vozby (provozní soubor Historik) apod. mimo klasickou dopravní obslužnost a jen jako její turistickou nadstavbu.

V oblasti investic by bylo vhodné prověřit, návazně na rostoucí přepravní proudy o víkendech, prodloužení tratě až pod sjezdovku v Koutech nad Desnou. 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 zásadní změny ve vzdáleném výhledu je nutno u spojení Šumperka a Jeseníka akceptovat, že páteřním dopravním módem v této relaci je linková doprava.

292 Šumperk – Mikulovice (- Krnov)

Z analytické části vyplývá, že se jedná jednu z nejvytíženějších regionálních tratí v Olomouckém kraji, a to sice v úseku Šumperk – Hanušovice. V tomto úseku trati lze zachovat nabídkový jízdní řád s hodinovým intervalem ve špičce pracovního dne a střednědobě osobní vlaky přetrasovat na relaci Šumperk – Hanušovice – Staré město pod Sněžníkem. Úsek Hanušovice – Mikulovice patří mezi nejméně využívané úseky v kraji – z pohledu obsazenosti vlaků Os. Zároveň je v prostoru Jeseník – Mikulovice nabízena kvalitní obsluha linkovou dopravou, která zde využívá své předpoklady toto území obsloužit kvalitněji než železniční doprava. V celém úseku trati je zároveň patrná značná sezónnost týdenní i roční, která se projevuje silně kolísavou obsazeností spěšných vlaků. Osobních vlaků se sezónnost dotýká pouze minimálně (jejich obsazení je nižší setrvale, bez ohledu na část roku). Spěšné vlaky Zábřeh – Jeseník ve dvouhodinovém intervalu jsou v současné době společným produktem MD ČR a Olomouckého kraje (přímé vozy Brno – Olomouc – Jeseník).

V oblasti organizace dopravy je v úseku Hanušovice – Jeseník vhodné zachovat objednávku spěšných vlaků ve dvouhodinovém intervalu a doplnit je do hodinového taktu osobními vlaky nebo víkendovými spěšnými vlaky. Střednědobě, po elektrizaci tratě, je žádoucí v úseku Hanušovice – Jeseník při zavedení hodinového intervalu Sp vlaků Olomouc – Jeseník (i nadále s přímými vozy z Brna minimálně ve dvouhodinovém intervalu) nahrazení osobních vlaků těmito spěšnými vlaky a zavedení linky Os Šumperk – Hanušovice – Staré Město. V úseku Hanušovice – Jeseník bude zachována obslužná funkce a v úseku Hanušovice – Olomouc bude využita infrastruktura pro rychlou páteřní dopravu, tj. pro spojení Jesenicka s krajským městem a Zábřehem, kde je významná vazba na dálkovou dopravu. Důležité je i nadále rozvíjet systémové vazby v Bludově v relaci Hanušovice – Zábřeh (-Olomouc) ve vlacích Os. Klíčové je také zachovat přímé spojení Jeseník – Krnov vlaky Sp s vazbou směr Opava a Ostrava, ideálně jako přímé vozy, v minimálně čtyřhodinovém intervalu.

V oblasti investic je třeba realizovat revitalizace zatím nedotčených úseků, tj. Hanušovice – Jindřichov a Lipová Lázně – Jeseník. Z důvodu rostoucího počtu cestujících, využití tratě nákladní dopravou a udržitelnosti rozvoje regionu by trati v úseku Bludov – Jeseník prospěla elektrifikace.

294 Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem

Z analytické části vyplývá, že se jedná o podprůměrně vytiženou regionální trať. Z dat o celkové dojíždě/vyjíždě vyplývá, že většina cestujících ze Starého Města cestuje přes Hanušovice až do Šumperka. Proto je z pohledu atraktivity veřejné dopravy vhodné vést přímou relaci osobních vlaků Šumperk – Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem, než náhrada části úseku přepravy linkovou dopravou (v jiném případě by docházelo k nežádoucím duplicitám). Na základě dostupných údajů o dojíždě/vyjíždě lze říci, že přepravní potenciál trati není plně vyčerpán. Na této trati je optimální zpracovat jízdní řád s hodinovým intervalem ve špičce pracovního dne a dle sezónnosti v hodinovém intervalu i dle potřeb turistického ruchu (a ve vazbě na přípojné, především spěšné vlaky). V krátkodobém výhledu je třeba počítat s vedením osobních vlaků v relaci Šumperk – Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem.

Pro posílení páteřní funkce železnice je nezbytné zkrácení cestovních dob, studijně je proto nutné prověřit zvýšení traťové rychlosti na 55 - 60 km/h v úseku Hanušovice – Staré Město a zároveň prověřit,

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

zda je možné zastávku Hanušovice zastávka ponechat 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 vytiženou regionální trať. Z organizačního pohledu by byla úplná náhrada dopravou linkovou na této trati možná, avšak toto opatření je v tomto případě nežádoucí. Z konkrétních 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 páteční napáječ k rychlé regionální dopravě ve směru Olomouc. Na této trati je proto vhodné zachovat jízdní řád s pravidelným dvouhodinovým intervalem návazným na „dálkové“ vlaky ve stanici Lipová Lázně doplněný ve špičkách pracovních dnů na hodinový. V krátkodobém horizontu je žádoucí podpořit turistický potenciál trati doplněním hodinové nabídky také v turisticky atraktivní časy o víkendech v turistické sezóně (především letní) a to především v případě možnosti využití prostoje moderní jednotky umožňují přepravu jízdních kol apod. Návazně lze uvažovat (při případném posílení provozu) reorganizaci linkové dopravy v relaci Jeseník – Žulová – Velká Kraš, aby nedocházelo k duplicitám drážní a linkové dopravy.

Pro zvýšení atraktivity železnice je nezbytné zkrácení cestovních dob, z tohoto důvodu je nutné studijně prověřit zvýšení traťové rychlosti na 50 km/h v úseku Lipová Lázně – Velká Kraš a úsekově až na 80 – 100 km/h v úseku Velká Kraš – Javorník ve Slezsku. Dále je třeba prověřit realizaci výhybny Lipová Lázně jeskyně (zprovoznění dnešní dopravy pro pravidelné křižování), čímž by bylo umožněno zkrátit přestupní vazby v Lipové Lázních od Olomouce a Zábřehu, přesunout křižování do žst. Velká Kraš, kde by bylo možné kvalitněji a efektivněji navázat linkovou dopravu do/z Vidnavy, a celkově tak zkrátit cestovní dobu z Hanušovic do Javorníku ve Slezsku i Vidnavy o cca 15-20 minut.

296 Velká Kraš – Vidnava

Z analytické části vyplývá, že trať není efektivně využitelná pro objednávku vlaků osobní dopravy a obsluhu území z důvodu jejího nevhodného trasování – delší jízdní doba a dva přestupy oproti přímé lince veřejné linkové dopravy do cíle většinové pravidelné dojížděky, Jeseníku – a z důvodu využití železničních vozidel. V době zpracování PDOÚ probíhá správní řízení k úřednímu zrušení tratě.

297 Mikulovice – Zlaté Hory

Z analytické části vyplývá, že se jedná o extrémně nevytiženou 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 je vhodné zachovat alespoň víkendový a turistický provoz, dopravní obsluhu Zlatých Hor dominantně zajistí linková doprava.

Ze strategického pohledu je vhodné prověřit výstavbu nové cca 13 km dlouhé trati Zlaté Hory – Jindřichov ve Slezsku. Účelem výstavby jednokolejné tratě s rychlostními parametry na 100 km/h by bylo významné urychlení spojení Jesenicka a oblastí Opavska a Ostravska, s odstraněním využití dopravní stopy 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 infrastruktuře (přes Polsko, s úvratí v žst. Glucholazy) nedosažitelná.

300 (Brno –) Vyškov – Přerov

Z analytické části vyplývá, že se jedná o jeden z průměrně využívaných úseků v krajské regionální dopravě. Traťový úsek aktuálně potřebuje dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu (ve špičkách pracovního dne) osobních vlaků vedení Olomouc – Přerov – Kojetín – Nezamyslice (- Vyškov). Po nasazení moderních elektrických jednotek se předpokládá doplnění spojů v dopoledních hodinách a tedy nárůst objednávky o cca 20 tis. vlkm ročně. Po infrastrukturní stránce není sice trať v ideálním stavu, avšak přesto nabízí ještě přijatelnou cestovní rychlost. Zásadní zlepšení bude dosaženo připravovanou modernizací tratě Brno – Přerov.

V oblasti infrastruktury je vhodné prověřit výstavbu nových zastávek Dřevnovice a Bochoř, jakož i výstavbu nové zastávky v centru Němčic nad Hanou (náhradou za obsluhu stávající žst.). Všechny obce leží v bezprostřední blízkosti železniční trati, mají dostatečný potenciál obyvatel (Němčice nad Hanou 2009, Dřevnovice 474 a Bochoř 980), jakož i pravidelnou denní dojízdku do Olomouce, Přerova, Prostějova i Vyškova. K prověření je také možnost výstavby trianglu mezi zast. Doloplazy (trať 301) a novou zast. Němčice nad Hanou pro možnost bezúvratové jízdy (mimo Nezamyslice) Prostějov – Němčice nad Hanou a možnost převedení celé přepravní osy Prostějov – Kojetín – Kroměříž na železniční dopravu. V případě realizace zmíněného trianglu je žádoucí realizovat zároveň výstavbu zastávky Víceměřice (602 obyvatel) na příslušné koleji.

301 Olomouc – Nezamyslice

Z analytické části vyplývá, že se jedná o jeden z nejvyužívanějších úseků v krajské regionální dopravě. Klíčová je dlouhodobá stabilizace nabídky hodinového intervalu osobních vlaků Nezamyslice – Olomouc – Zábřeh – Šumperk (- Kouty nad Desnou), zároveň je nezbytně nutné stabilizovat v relaci Olomouc – Prostějov i nabídku rychlých vlaků ve špičce pracovního dne (proklady k vlakům kategorie R). Z hlediska infrastruktury 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 je nutné počítat s ohledem na silné přepravní vztahy Olomouc – Prostějov se zdvoukolejněním celého tohoto traťového úseku.

K prověření je také možnost vybudování 5 km spojky Blatec – Grygov (mimo) a výstavby trianglu mezi zast. Doloplazy a tratí 300 – směr Němčice nad Hanou. Spojka Blatec – Grygov (mimo) umožní vedení rychlé regionální dopravy Prostějov – Blatec – Brodek u Přerova – Přerov s dosažitelnou cestovní dobou cca 20 min, což je bezkonkurenční cestovní doba a následně je možno očekávat zásadní dominanci železniční dopravy v relaci Prostějov – Přerov, ale především by umožnila výraznější zkrácení cestovní doby Prostějov – Olomouc i pro vlaky dálkové dopravy a mimoúrovňové zapojení tratě 301 do koridorové tratě 270. V případě vybudování této spojky lze ponechat pro regionální dopravu trať Blatec – Olomouc jednokolejnou.

Prověření spojky u zast. Doloplazy je zásadním milníkem pro možnost bezúvratové jízdy v úseku Prostějov – Němčice nad Hanou (mimo Nezamyslice) a převedení celé přepravní osy Prostějov – Kojetín

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

– Kroměříž na železniční dopravu. V případě realizace zmíněného trianglu je vhodné k prověření připojit i výstavbu zastávky Víceměřice (602 obyvatel) na příslušné koleji.

303 Kojetín – Kroměříž (- Valašské Meziříčí)

Objednávka vlaků je zajišťována ve spolupráci se Zlínským krajem. Za trať (infrastrukturně a koncepčně, jako hlavní objednatel) je zodpovědný především Zlínský kraj.

Na této trati bude projednávána dlouhodobá stabilizace nabídky hodinového intervalu osobních vlaků Kojetín – Kroměříž (-Hulín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm) s možností jednat o modernizaci (včetně zvýšení traťové rychlosti na 120 – 140 km/h) a elektrizaci tratě a její částečné zdvoukolejnění dle požadavků dopravní technologie.

310 Olomouc – Moravský Beroun (- Krnov)

Z analytické části vyplývá, že v příměstském úseku Olomouc – Hlubočky se jedná o jeden z nejvyužívanějších úseků v krajské regionální dopravě. Dlouhodobě lze počítat se stabilizací nabídky hodinového intervalu osobních vlaků Olomouc – Hrubá Voda celodenně. Zároveň je nezbytně nutné 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. Příměstský úsek Olomouc – Hrubá Voda musí s ohledem na svůj stav patřit mezi investiční priority úpravy drážní infrastruktury.

Na trati je vhodné prověřit modernizaci a elektrizaci traťového úseku Olomouc – Hrubá Voda (včetně zvýšení traťové rychlosti až na 100 – 120 km/h) s prověřením propojení Šternberka a Moravského Berouna novou železniční tratí 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. Střednědobě je vhodné při hledání vhodného vozidla elektrické trakce pro příměstskou dopravu prověřit možnost propojení vozebních ramen Hrubá Voda – Olomouc a Olomouc – Litovel / Drahanovice v systému vlakotramvaje.

330 Přerov - Břeclav

Objednávka vlaků je zajišťována ve spolupráci se Zlínským krajem. Za trať (infrastrukturně a koncepčně, jako hlavní objednatel) je zodpovědný především Zlínský kraj.

Dlouhodobě je vhodné pracovat na stabilizaci nabídky hodinového intervalu osobních vlaků Přerov – Břeclav v celodenním hodinovém intervalu. Po zahájení realizace modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice je nutné zahájit společně se Zlínským krajem jednání s MD ČR o zavedení dálkové linky Olomouc – Zlín, respektive o prokladu ideálně linky R13 (Olomouc – Přerov – Břeclav – Brno) do hodinového intervalu, novou linkou dálkové dopravy Olomouc – Zlín z důvodu propojení dvou krajských center dálkovou dopravou.

334 Kojetín – Tovačov

Z analytické části vyplývá, že trať není efektivně využitelná pro pravidelnou objednávku vlaků osobní dopravy a obsluhu území z důvodu jejího nevhodného trasování – bez dojetí do cíle většinové pravidelné dojížděky přilehlé oblasti. Trať by mohla být v dlouhodobém horizontu využitelná pro systém Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

vlakotramvaje, který by mohl efektivně nahradit veřejnou linkovou dopravu v celé relaci Olomouc – Tovačov – Kojetín (- Kroměříž). V tomto úseku/relaci je však vhodné počkat na výsledky a zkušenosti z realizace pilotních vlakotramvajových linek Olomouc – Litovel a Olomouc – Drahanovice.

3.1.3 Shrnutí investičních záměrů v oblasti železniční infrastruktury v Olomouckém kraji pro studijní prověření

Nové zastávky:

- trať 271 – Kostelec na Hané zastávka
- trať 290 – Troubelice střed
- trať 300 – Dřevnovice, Němčice nad Hanou zastávka, Bochoř

Elektrizace a modernizace:

- trať 273 – úsek Senice – Červenka, a to pouze v případě že bude realizována modernizace v ose Olomouc – Litovel spolu s tratí 275 (železnice nebo vlakotramvaj)
- trať 275 – úsek Olomouc – Drahanovice, a to pouze v případě že bude realizována modernizace v ose Olomouc – Litovel (železnice nebo vlakotramvaj)
- trať 290 – úsek Olomouc – Uničov – Šumperk
- trať 292 – úsek Bludov/Postřelmov – Hanušovice – Jeseník
- trať 300 – úsek (Vyškov -) Nezamyslice – Přerov
- trať 310 – úsek Olomouc – Hrubá Voda (- Krnov)

Zdvoukolejnění, nové výhybny a dopravní

- trať 290 – Olomouc – Uničov (případně studijní prověření pouze v úsecích Olomouc – Šternberk a Babice – Mladějovice)
- trať 291 – úsek Zábřeh zastávka – Šumperk (případně studijní prověření pouze v úsecích Zábřeh zastávka – Bludov km 6,3 a Bludov – Šumperk)
- trať 295 – modernizace dopravní Lipová Lázně jeskyně pro pravidelné křižování osobních vlaků

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 spojce; pro rychlé spojení Prostějov – Kojetín – Kroměříž
- spojka Senice na Hané zastávka (273) – trať 275, jednokolejná, elektrizovaná, délka cca 1 km, rychlost cca 100 km/h; pro rychlé příměstské spojení Olomouc – Litovel (v případě, že by bylo upuštěno od zavedení systému vlakotramvaje)
- přeložka Hranice (280) – Milotice nad Bečvou (280), jednokolejná, elektrizovaná, délka cca 8 km, rychlost cca 120 - 160 km/h; pro urychlení spojení Olomouc / Přerov – Valašské Meziříčí / Vsetín, především pro dálkovou a rychlou regionální dopravu.

3.1.4 Vývoj nabídky regionální železniční dopravy v Olomouckém kraji

Kromě návrhových opatření v oblasti objednávky výkonů na jednotlivých tratích uvedených v kapitole 3.1.2 a investičních záměrů shrnutých v kapitole 3.1.3 je třeba pracovat na budování železniční dopravy jako páteřního dopravního systému. Je tedy nutné:

- definovat a z pohledu objednávky dopravy nabídnout přepravu pomocí rychlých páteřních linek,
- využít výhod železnice vedením obslužných linek tam, kde mohou vlaky rychle obsloužit všechna sídla v docházkové vzdálenosti bez nutnosti vedení paralelní veřejné linkové dopravy a
- odstranit souběh železniční a veřejné linkové dopravy; zpravidla v neperspektivních relacích tam, kde železnice není schopna vhodně obsloužit sídla, je vhodné postupně železniční dopravu utlumit.

Rozšíření objednávky železniční dopravy po modernizaci infrastruktury a po nasazení nových elektrických jednotek se předpokládá ve výši 420 tis. v lkm ročně.

Přehled železničních páteřních linek pro stávající možnosti dopravní infrastruktury:

Níže je uveden seznam železničních páteřních linek, které by měly tvořit základ dopravního systému Olomouckého kraje. Vlaky Sp/R jsou uváděny tehdy, jedná-li se o společnou objednávku kraje a státu, případně o proklad objednávky kraje a státu nebo jako Sp, pokud se jedná o vlastní produkty Olomouckého kraje.

- Sp/R vlaky Olomouc – Zábřeh – Jeseník
- Os vlaky Kouty nad Desnou – Šumperk – Zábřeh – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice (včetně doplňkového systému R/Sp vlaků Olomouc – Prostějov a Sp vlaků Kouty nad Desnou – Šumperk - Olomouc)
- Os vlaky Olomouc – Uničov (včetně doplňkového systému Sp vlaků Olomouc – Uničov – Šumperk a Os vlaků Olomouc – Uničov – Šumperk a Olomouc – Šternberk)
- Os vlaky Olomouc – Přerov – Hranice – Valašské Meziříčí – Vsetín
- Os vlaky Olomouc – Přerov – Nezamyslice – Vyškov
- Os vlaky Olomouc – Hrubá Voda
- Os vlaky Olomouc – Senice na Hané – Drahanovice
- Os vlaky Šumperk – Hanušovice – Staré Město

Tratě s výhledem zrušení objednávky osobní drážní dopravy s náhradou v podobě linkové dopravy:

Jak bylo výše uvedeno, v některých relacích je vhodné utlumit železniční dopravu nebo zcela nahradit veřejnou linkovou dopravou, neboť význam železniční dopravy je zde z pohledu přepravních vazeb zanedbatelný, zároveň z finančního pohledu se jedná o velmi finančně náročný provoz.

- **Trať 024 Dolní Lipka – Štítý**
 - osobní vlaky je vhodné komplexně nahradit veřejnou linkovou dopravou v průběhu celé trati.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

- **Trať 271 Prostějov – Chornice**
 - v úseku Dzbel – Chornice je vhodné osobní vlaky komplexně nahradit veřejnou linkovou dopravou.
- **Trať 273 Červenka – Prostějov**
 - vhodná náhrada osobních vlaků vedených v relaci Červenka – Litovel – Senice na Hané Prostějov; autobusovou dopravu je žádoucí vést celotýdenně identicky v trase vlaku (s možnou alternativou přes Smržice, místo Kostelce na Hané). Úsek Senice na Hané – Drahanovice, který je také součástí tratě 275 Olomouc – Drahanovice, bude nadále obsluhován železniční dopravou.
- **Trať 291 Zábřeh – Šumperk – Kouty nad Desnou**
 - vhodná náhrada osobních vlaků v úseku Petrov nad Desnou - Sobotín; s autobusovou náhradou osobních vlaků je třeba počítat celotýdenně identicky v trase vlaku; a to obslužnou linkou Šumperk - Petrov nad Desnou – Sobotín.
- **Trať 292 Šumperk – Jeseník**
 - náhrada osobních vlaků je vhodná v úseku Jeseník – Mikulovice – Zlaté Hory; autobusovou náhradou osobních vlaků je třeba zajistit celotýdenně identicky v trase vlaku s tím, že budou zachovány vlaky kategorie R a Sp a turistický provoz.
- **Trať 296 Velká Kraš - Vidnava**
 - vhodné kompletní zrušení objednávky osobních vlaků, spojení je zajištěno veřejnou linkovou dopravou obsluhující hlavní cíle cest přímými spoji.
- **Trať 297 Mikulovice – Zlaté Hory**
 - komplexní náhrada osobních vlaků je vhodná v celé trati Mikulovice – Zlaté Hory s autobusovou náhradou v trase Jeseník – Mikulovice – Zlaté Hory a zachováním turistického železničního provozu.

3.1.5 Číslování linek regionální železniční dopravy

Pro větší přehlednost a orientaci v systému drážní dopravy je vhodné zpracovat metodiku číslování linek pro železniční dopravu, která zohlední výchozí stav, i budoucí změny umožněné rozvojem infrastruktury. Dle problémů s číslováním při změnách provozních konceptů a číslování linek u nadřazených systémů u jiných objednatelů je potřeba prověřit a navrhnout například způsob, jak budou označeny rychlé regionální linky vůči linkám páteřním/obslužným, jak značit posilové spoje, jak zahrnout do systému linky dálkové dopravy (s uznáváním i neuznáváním tarifu IDSOK), jak se změní číslování, když dojde k jinému propojení linek apod. Nové číslování železničních linek v Olomouckém kraji musí být připraveno pro provozní koncept od 1. 1. 2023, kdy dojde k modernizaci linek v elektrické vozbě – provozem i vozbou – a bude proto nutné provést marketingovou kampaň.

3.2 Veřejná linková doprava v Olomouckém kraji

K 1. 1. 2018 byl spuštěn nový koncept veřejné linkové dopravy, přičemž oproti dopravnímu konceptu z let předchozích došlo především ke změně číslování a názvů linek, změnám v trasování, obsluze

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

zastávek i změnám v časových polohách odjezdů spojů. V některých oblastech (na Jesenicku, Šumpersku a částečně na Zábřežsku a Mohelnicku) došlo k prvnímu zavádění integrálního taktového jízdního řádu s využitím jeho výhod, některé autobusové spoje systémově navazují na vlaky či mezi sebou nebo tvoří k vlakům proklad v čase. Na rozdíl od železniční dopravy ve veřejné linkové dopravě v Olomouckém kraji začalo zavádění integrálního jízdního řádu později a nyní pokračuje velmi pomalu.

Zavedení integrálního jízdního řádu by mohlo i v Olomouckém kraji podle zkušeností z jiných krajů generovat nárůst počtu cestujících především v aglomeracích. Vzhledem k současnému počtu spojů na páteřních linkách i některých obslužných linkách v těchto aglomeracích je riziko většího počtu stížností při zavedení 30-60min taktu ve špičkách a 60min taktu v sedlech výrazně nižší než u jiných linek s výrazně poptávkovým jízdním řádem s frekvencí spojů 1x za 2 hodiny.

Veřejná linková doprava se na rozdíl od železniční dopravy vyznačuje plošnou obsluhou území. Časové polohy spojů VLD se mnohdy odvíjí od konkrétních požadavků škol, zaměstnavatelů a obcí. Vyhovění těmto připomínkám na úkor systémovosti znamená v některých přestupních uzlech rozvázání přestupních vazeb na železniční dopravu. Tento problém nastává zejména v přestupních uzlech středního významu a méně významných jako např. Šternberk, Uničov, Lipník nad Bečvou či Mohelnice. Nesystémovost má za následek udržení současných cestujících, dokud nepřestanou daným spojením jezdit z různých osobních důvodů, zatímco získat nové pravidelné cestující je pomocí neměnného poptávkového jízdního řádu velmi obtížné. Nové potenciální cestující ve VLD je možné získat prostřednictvím nabídky častějšího, pravidelného a v případě aglomerací rychlejšího spojení v kombinaci s železniční dopravou. Právě v aglomeracích má vliv na porovnání cestovního času individuální automobilové a veřejné hromadné dopravy komplikovaný průjezd jádrovými městy a problematická statická doprava.

Pro maximalizaci podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce v Olomouckém kraji je třeba se zaměřit na:

- posílení role páteřních linek VLD,
- přípravu integrálního taktového jízdního řádu páteřních (v aglomeracích i obslužných) linek s frekvencí spojů v současnosti ve špičce minimálně 1-2x za hodinu a mimo špičky 1-2x za 2 hodiny s provozní dobou linek cca 4:00 – 23:00 pro pokrytí celého občanského dne,
- vytvoření systémových přestupních vazeb na železniční dopravu zejména pokud je cestovní rychlost železniční dopravy 50-70 km/h,
- systémovou nabídku přestupních vazeb na MHD.

3.2.1 Páteřní linky VLD

Páteřní linky veřejné linkové dopravy by měly splňovat následující zásady:

- 1) mít co nejpřímější trasu, bez zajižděk,
- 2) využívání dostupných komunikací co nejvyšších kategorií (silnice I. a II. třídy),
- 3) charakter integrálního taktového jízdního řádu v pracovní dny a o víkendech,
- 4) minimální, nejlépe nulové vyčkávání na zpožděné návazné spoje obslužných linek,
- 5) na páteřních úsecích linky nebude nasazeno vozidlo s kapacitou pod 40 sedících cestujících,

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

6) časové polohy spojů by měly být dlouhodobě neměnné.

Na níže uvedených existujících páteřních linkách veřejné linkové dopravy je vhodné co nejvíce prosazovat a naplňovat výše uvedené zásady:

- Zlaté Hory – Mikulovice – Jeseník – Lipová-lázně,
- Jeseník – Javorník – Bílá Voda,
- Jeseník – Šumperk,
- Šumperk – Rýmařov (– Moravskoslezský kraj),
- Mohelnice – Moravská Třebová,
- Litovel – Olomouc,
- Slatinice – Lutín – Olomouc,
- Olomouc – Dolany – Bělkovice-Lašťany,
- Prostějov – Olšany u Prostějova – Olomouc,
- Olomouc – Velký Újezd – Lipník n. Bečvou – Hranice,
- Přerov – Dřevohostice – Bystřice p. Hostýnem,
- Hranice – Bystřice p. Hostýnem,
- Kojetín – Tovačov – Olomouc,
- Přerov – Tovačov – Kojetín.

Kromě výše uvedených existujících páteřních linek veřejné linkové dopravy je vhodné koncepčně plánovat a finančně pokrýt relaci Mohelnice – Úsov – Uničov, která má všechny předpoklady pro zajištění přepravy prostřednictvím nové páteřní linky a pokrytí tangenciálních přepravních vztahů. Podobně je potřeba revidovat již existující přímé tangenciální spojení Litovel – Uničov, případně Litovel – Šternberk.

3.2.2 Obslužné autobusové linky

Doplňkem páteřních linek jsou obslužné linky, jejichž nastavení jízdního řádu nesouvisí s dosažením co nejvyšší cestovní rychlosti, jejich smyslem je trasování s co největší plošnou obsluhou území s cílem provázat je s páteřními linkami železniční nebo veřejné linkové dopravy.

U obslužných autobusových linek je vhodné se napříč celým Olomouckým krajem v přestupních uzlech definovaných v kapitole 3.4 zaměřit na ojedinělé těsné nepřipoje mezi veřejnou linkovou dopravou navzájem či mezi veřejnou linkovou a železniční dopravou. Pro podporu páteřních linek železniční dopravy či veřejné linkové dopravy je vhodné vytvořit systémové přestupní vazby s obslužnými linkami v přestupních uzlech.

3.2.3 Dálková a mezikrajská doprava v objedávce Olomouckého kraje

V české legislativě není ukotveno, který subjekt objednává dálkovou autobusovou dopravu, která často překračuje hranice administrativních jednotek. V zásadě záleží na rozhodnutí jednotlivých krajů a jejich finančních možnostech, dálkové linky představují mnohonásobně větší finanční zátěž, jelikož se jedná o spoje v rozsahu několika desítek kilometrů denně.

V oblasti mezikrajských vazeb existuje již nyní několik relací, kde nabídka veřejné linkové dopravy neodpovídá existující přepravní poptávce. Mezi poddimenzované mezikrajské relace patří zejména:

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

- Hranice – Nový Jičín,
- Hranice – Odry,
- Šumperk – Rýmařov (především školní spoje).

V současné době funguje v Olomouckém kraji několik dálkových linek provozovaných dopravci na vlastní obchodní riziko. V návaznosti na rostoucí náklady na provozování a pozvolna se snižující počet cestujících v dálkové autobusové dopravě dochází k postupné redukci a rušení dálkových autobusových linek, které mají mnohdy dopad do obslužnosti více než jednoho kraje. Při pochybnostech, je vhodné dálkovou linku převzít do závazku veřejných služeb krajů v případě, že:

- doplňuje základní dopravní obslužnost,
- v dané relaci není zajištěno souběžné spojení po železnici se srovnatelnou nebo kratší cestovní dobou,
- poptávka vyžaduje vedení rychlého segmentu veřejné dopravy, který není možné zajistit železniční dopravou.

Zároveň je zásadní si uvědomit, že úlohou mezikrajské dopravy ve veřejné linkové dopravě je propojit dvě jádrová města sousedních oblastí či okresů přes hranici vyšších územních samosprávních celků v případě, že konkurenceschopné spojení není možné zajistit železniční dopravou. Olomoucký kraj sousedí se čtyřmi kraji a mezikrajské propojení probíhá v každé oblasti za jiných podmínek a má různé parametry.

V krátkodobém výhledu je nutné zajistit převzetí dopravní obslužnosti do závazku veřejných služeb ve spolupráci s **Moravskoslezským krajem** v relacích:

- Jeseník – Zlaté Hory – Ostrava,
- Šumperk – Rýmařov,
- Jeseník – Rýmařov – Olomouc.

V krátkodobém až střednědobém výhledu v závislosti na výběrových řízeních **Zlínského kraje** je nezbytné usilovat o převzetí do závazku veřejné služby nabídku veřejné dopravy pro relaci Kroměříž – Nezamyslice – Vyškov alespoň stávajícího rozsahu obslužnosti. Dále je nutné prověřit poptávku po mezikrajském spojení v relaci Olomouc-Zlín (Prostějov-Zlín), protože v horizontu přibližně 5 let po elektrifikaci tratě Otrokovice – Vizovice bude třeba nabídku v této relaci upravit.

Ve střednědobém výhledu je vhodné se revidovat mezikrajské spojení Konicka a oblasti Malé Hané v **Pardubickém kraji**, zejména vyhodnotit existenci víkendových vlaků mezi Dzbelem a Chornicemi spolu s funkcí linky Konice – Jevíčko obnovené od 1. 1. 2018.

Mezikrajské vazby s **Jihomoravským krajem** (především se jedná o relaci Olomouc-Brno) jsou téměř nadstandardně zajištěny konkurenčním prostředím komerčních linek, spojení regionální dopravou (především bývalých okresních měst) odpovídá aktuální poptávce po přepravě a není třeba jej v nejbližším výhledu významně měnit nebo rozšiřovat.

Společným znakem mnoha mezikrajských linek v Olomouckém kraji je neexistence víkendových spojů. Obecně je však vhodné nejprve rozšířit frekvenci spojů na mezikrajských linkách, které jsou zároveň

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

označeny jako páteřní. Všechny mezikrajské linky uvedené výše je potřebné plně integrovat do IDSOK nejen dopravně, ale také tarifně.

U linek dálkového charakteru je typickým problémem také konkurenceschopnost, která klesá především tehdy, když jsou na základě požadavků povětšinou nevýznamných skupin cestujících postupně přidávány další a další zastávky a doba jízdy dálkové linky roste. Každé přidání nové zastávky je proto nutno citlivě posoudit, dálkové linky totiž z důvodu své konkurenceschopnosti nemusí obsloužit všechna sídla na trase pokud:

- a) jsou příslušné zastávky obslouženy obslužnými linkami,
- b) by obsluha nových zastávek znamenala v součtu pro všechny cestující prodloužení cestovní doby (v osobominutách).

3.2.4 Závěr

V současné době lze v některých oblastech vyzorovat nedostatečnou dopravní integraci železniční a linkové dopravy. Tento nesoulad spolu s nekonkurenceschopnou jízdou vlaků vedou i v roce 2019 k existenci dvou souběžných nabídek spojení – jedné vlakové a druhé autobusové. Zde je potenciál pro úpravu linkového vedení a jízdního řádu autobusů bez výrazného navýšení výkonů a především počtu vozidel a řidičů.

Prioritně je potřebné ve střednědobém výhledu výrazně prohloubit dopravní integraci vlak – autobus v ose elektrizované tratě Olomouc – Uničov – Šumperk, kde bude možné využít vysoké cestovní rychlosti vlaků ke zvýšení konkurenceschopnosti návazné veřejné linkové dopravy.

V oblasti infrastruktury je potřebné vyřešit nevyhovující plochu autobusové stanice v Zábřehu, která je prakticky širší ulicí s nevyhovujícími podmínkami pro přestupování a nedostatečným zázemím pro cestující a řidiče. Nevhodná poloha autobusové stanice navíc pro většinu obsluhujících linek představuje jízdu skrz centrum města a objíždění jednosměrné ulice. Řešením podoby a polohy autobusové stanice je nutné se zabývat v kooperaci s městem Zábřeh a jeho záměry v oblasti infrastruktury.

Již v krátkodobém výhledu je potřeba definovat funkce dálkových linek a zabývat se posílením a stabilizací mezikrajského spojení v některých relacích. Dále je potřeba se v krátkodobém a střednědobém výhledu zabývat aplikací pravidel integrálního jízdního řádu ve vztahu k potenciálu páteřních linek a v aglomeracích i obslužných linek.

4 Dopravní integrace

V rámci integrovaného dopravního systému je třeba neustále pracovat zejména na:

- optimalizaci jízdních řádů, efektivním trasováním linek a provazování jednotlivých druhů dopravy,
- budování a zajištění provozu na přestupních terminálech a
- řízení návazností mezi jednotlivými dopravci a druhy dopravy tak, aby pro cestující vznikala jednotná dopravní nabídka maximálně pokrývající poptávku po přepravě za minimální časové ztráty.

Dopravní integrace je nikdy nekončící proces, přičemž hlavním impulzem pro další integrační cyklus je zpravidla změna v poptávce po veřejné dopravě.

4.1 Kroky nezbytné k maximalizaci synergického efektu mezi drážní a veřejnou linkovou dopravou v Olomouckém kraji

V případě vhodně nastaveného dopravního systému, kde jsou vyzdvíženy a maximálně využity výhody jednotlivých druhů dopravy a naopak potlačeny jejich nevýhody, lze dosáhnout maximálního synergického efektu.

Železniční dopravu, s ohledem na vysoké náklady, **má smysl objednávat** přednostně tam, kde přináší výrazné benefity vůči dopravě silniční, tj.:

- existence silných přepravních proudů a možnost jejich realizace po železnici,
- silné radiální přepravní vztahy v území,
- potenciál vyšší (nebo srovnatelné) cestovní rychlosti s individuální dopravou.

Linkovou dopravu má smysl objednávat přednostně tam, kde existují silné přepravní vztahy, avšak není možno využít železniční dopravu (s ohledem na konfiguraci železniční sítě) a zároveň jako plošný obslužný systém v kraji.

4.1.1 Odstranění souběhů ve veřejné dopravě v Olomouckém kraji

Z analyzovaných materiálů vyplývá, že v některých relacích, kde nejsou jednotlivé dopravní módy svým linkovým vedením a zastavovacím schématem jasně vymezeny na páteřní a obslužné, dochází k souběhům drážní a veřejné linkové dopravy, ojediněle také i městské hromadné dopravy. Jejich nabídka se mísí a dochází k časovým a prostorovým duplicitám bez zřejmého účelu.

Mezi relace nebo oblasti, kde dochází k neopodstatněným souběhům, patří:

- Údolí Desné (souběh železniční a veřejné linkové dopravy),
- Olomouc – Horka nad Moravou (souběh veřejné linkové a městské hromadné dopravy),
- Olomouc – Skrbeň (souběh veřejné linkové a městské hromadné dopravy),
- Hranice – Černotín – Hustopeče nad Bečvou (souběh železniční a veřejné linkové dopravy),
- Jeseník – Žulová – Velká Kraš (souběh železniční a veřejné linkové dopravy).

Odstraněním těchto souběhů lze opětovně využít finanční prostředky pro zvýšení užítka veřejné dopravy a to optimalizací z hlediska četnosti spojů a počtu linek pro místní obyvatele.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Při optimalizaci objednávky je pro odstranění souběžné dopravy z hlediska účelu nutné zvolit pro daný segment obsluhy pouze jeden z druhů dopravy a ten je pak možné objednávat nadále. Při tomto dopravně-plánovacím postupu hrají roli:

- ekonomická náročnost – vliv na rozpočet kraje,
- kapacita dopravních prostředků ve vztahu k přepravním proudům,
- vliv na životní prostředí,
- cestovní rychlost,
- územní předpoklady a dostupnost zastávek,
- infrastruktura pro jednotlivé druhy dopravy
- konfigurace přestupních uzlů,
- dominantně využívaná doprava a komplexnost nabídky.

V rámci odstraňování duplicit drážní a veřejné linkové dopravy je vždy nutná komplexní dopravně – ekonomická analýza daného úseku. Výsledné řešení by mělo vycházet z celkové optimalizace dopravního systému v regionu a nikoli pouze z prostého odstranění souběhů.

4.1.2 Optimalizace přepravní nabídky v Olomouckém kraji

Z analyzovaných materiálů vyplývá, že je vhodné dále optimalizovat systém veřejné dopravy v Olomouckém kraji a to zejména v případech:

- nedostatečné nabídky spojů veřejné dopravy pro významné přepravní proudy,
- nadbytečné nabídky spojů veřejné dopravy pro slabší přepravní proudy,
- chybějící nabídky pro tangenciální přepravní vztahy (bariérou jsou zpravidla hranice bývalých okresů),
- zajišťování obslužnosti městských částí prostřednictvím veřejné linkové dopravy.

Nedostatečná nabídka veřejné dopravy pro významné přepravní proudy

Nabídku veřejné dopravy je vhodné rozšiřovat zejména v oblastech/relacích:

- mezikrajských vazeb definovaných v kapitole 3.2.3,
- provozního souboru VLD Šternbersko a Uničovsko zejména v dopoledních hodinách pro návraty starších občanů ze zdravotnických zařízení,
- víkendové obsluhy v okolí Zábřehu,
- víkendové obsluhy relace Koválovice-Osíčany – Tištin – Dobromilice – Prostějov,
- železniční dopravy v relacích Olomouc – Prostějov a Olomouc – Uničov ve smyslu zkrácení intervalu v období dopoledního sedla.

Nadbytečná nabídka spojů veřejné dopravy pro slabší přepravní proudy

Nabídku veřejné dopravy je vhodné optimalizovat (redukovat) zejména v oblastech/relacích:

- Šternberska a Uničovska ve večerních hodinách,
- Údolí Desné,
- Petrov nad Desnou – Sobotín v pracovní dny na železnici.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Chybějící nabídka pro tangenciální přepravní vztahy

Tangenciální vztahy jsou nedostatečně (případně vůbec) pokryty v relacích:

- Mohelnice – Uničov,
- Litovel – Uničov,
- Litovel – Uničov – Šternberk.

Zajišťování obslužnosti městských částí prostřednictvím veřejné linkové dopravy

V případech, kdy veřejná linková doprava výhradně nebo z velké části zajišťuje spojení městských částí s centrem města, dochází k zásadní kritice ze strany občanů těchto městských částí z důvodu nízké frekvence obslužnosti nebo nevyhovujícímu způsobu obsluhy těchto částí měst. Zejména ve městech **Přerov, Olomouc a Hranice** je vhodné prověřit možnosti zabezpečení obsluhy výhradně MHD nebo optimalizovat VLD a MHD tak, aby bylo dosaženo synergického efektu u těchto dvou dopravních módů.

4.2 Přestupní terminály

Přestupní uzly veřejné dopravy v Olomouckém kraji (vlak - bus) již fyzicky existují. Pro větší podporu páteřní funkce železniční dopravy je však nutné tyto uzly modernizovat a rozšířit jejich počet. Modernizace je nutná v rovině infrastrukturní a provozní. Provozní úpravou je chápána změna struktury jízdních řádů tak, aby na sebe spoje několika linek lépe navazovaly v čase, tj. bez zbytečných časových ztrát, a veřejná doprava byla konkurenceschopná individuální dopravě. Infrastrukturní modernizací se rozumí prostorové uspořádání uzlů do tzv. terminálů, které zajistí: krátké a bezbariérové přestupní vazby; přestupy přehledné, pohodlné a bezpečné; dostatečnou kapacitu pro všechny módy. Předpokládá se nejen úprava prostorového uspořádání příjemnějšího pro cestující, ale také pro dopravu a řidiče, včetně zajištění zázemí pro bezpečnostní přestávky (v případě větších terminálů). Součástí by měl být také vhodný (intuitivně naváděcí) informační systém (např. v podobě inteligentních zastávek) umožňující předávat on-line informace o provozní situaci a zároveň schopný předat zpětnou vazbu dispečinku veřejné dopravy (dokončení přestupního procesu, monitoring bezpečnostní situace, apod.).

Současně s rostoucím objemem individuální dopravy (automobilové i cyklistické) dochází ke kongescím v centrech hlavní dojížděky a na hlavních příjezdových komunikacích (především v Olomouci a okresních městech). Ve vyspělých dopravních systémech je standardem tuto v osách velmi intenzivní dopravu řešit jejím „roztříštěním“ co nejbližší zdrojů cest realizací přestupních terminálů mezi individuální a veřejnou dopravou. V případě Olomouckého kraje především přestupem na páteřní železniční dopravu. Jedná se o známé služby:

- P+R: zaparkuj (automobil) a jeď (veřejnou dopravou),
- K+R: polib a jeď (forma spolujízdy automobilem k terminálu veřejné dopravy s nutností vyčkávacího stání pro cestu zpět při čekání na spoj veřejné dopravy),
- B+R: odstav kolo a jeď (forma tzv. „kolárny“, které jsou v Olomouckém kraji již rozšířeny).

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Terminály individuální dopravy

Dle zahraničních zkušeností se osvědčilo terminály prostorově uspořádat tak, aby autobusová stání byla co nejbližší přístupových cest k vlakovým nástupištím, případně hrana-hrana. Infrastrukturu pro individuální dopravu je vhodné vybudovat až za autobusovými stáními. Přičemž infrastruktura pro služby taxi a cyklisty (B+R) může být umístěna mezi prostorem pro autobusy a automobily nebo na úrovni autobusů dle prostorových dispozic konkrétní lokality. **Obecně by neměla zařízení P+R konkurovat veřejné linkové dopravě**, proto v terminálech s významnou (páteřní) linkovou dopravou budou navrhovány jen úspornější plochy pro individuální dopravu, zatímco v místech s problematickým zavedením linkové dopravy k železniční stanici nebo zastávce plochy pro P+R a K+R s větší kapacitou.

Vzhledem k absenci služeb P+R v klasickém provedení v Olomouckém kraji v současné době, nelze požadovat realizaci všech potřebných parkovišť tohoto typu v celém kraji. Je vhodné uvažovat o nastavení podmínek užívání, tarifu a také vyzkoušet spolupráci s obcemi na jejich zřízení a provozování a to prioritně z rozvojových fondů. **Provozování parkovišť** by mělo být dle zahraničních zkušeností financovatelné z tarifu, přičemž služby tohoto typu je žádoucí **zahrnout do tarifu IDSOK**. **Na vybudování parkovišť by se měla podílet i spádová města**, a to ze dvou důvodů:

- 1) měla by pomoci stanovit problémové osy (tj. potenciální směry), ve kterých je „roztříštění“ dopravy prioritní z pohledu uvolnění centra spádového města,
- 2) měla by se podílet určitou finanční částkou, která by byla jinak nutná na budování parkovacích ploch a domů ve spádovém městě.

Nejprve by mělo dojít ke zpracování celkové koncepční studie, která analyzuje spádovost IAD ve vztahu k páteřní železniční síti a navrhne klíčové a doplňkové terminály celoplošně pro celý Olomoucký kraj. Až následně by měly být zpracovány detailní projekty pro terminály v rámci jedné osy (páteřní tratě). Tímto postupem nedojde ke „konkurenci“ mezi terminály (P+R), respektive budování nadbytečné kapacity.

Nejlepší předpoklady pro budování terminálů mají následující tratě.

270 úsek Zábřeh – Olomouc

- Předpoklady: nárůst počtu cestujících; existující a fungující přestupní vazby v Mohelnici, Moravičanech, omezeně také v Zábřehu a Července; velký potenciál denní dojížděky; konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Zábřeh: modernizace terminálu BUS (ve vazbě na modernizaci autobusové stanice), P+R (K+R), B+R; Mohelnice: BUS, P+R, B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury); Červenka: BUS, P+R, B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury)
- Doplňkové terminály: Lukavice: zastávka BUS, P+R, B+R; Střeň: BUS; Štěpánov: P+R, B+R

270 úsek Olomouc – Přerov

- Předpoklady: četná obsluha; velký potenciál denní dojížděky; konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Olomouc: terminál BUS (realizace pro dálkovou a regionální autobusovou dopravu v přestupní/docházkové vzdálenosti od vlaků i z terminálu MHD), P+R (K+R), B+R;

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Přerov: terminál BUS (modernizace současného autobusového nádraží), P+R (K+R), B+R (již realizováno, nutno podpořit liniovou infrastrukturou)

- Doplňkové terminály: Grygov: P+R, B+R; Brodek u Přerova: P+R, B+R; Rokytnice: P+R, B+R

270 úsek Přerov – Hranice

- Předpoklady: existující přestupní vazby v Hranicích a Lipníku nad Bečvou, velký potenciál denní dojížděky; konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Přerov: viz výše; Hranice: BUS, P+R, B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury), nutnost přesunu autobusového nádraží přímo před vlakové nádraží
- Doplňkové terminály: Prosenice: P+R, B+R; Osek nad Bečvou: P+R, B+R; Lipník nad Bečvou: zastávka BUS, P+R, B+R; Drahotuše: zastávka BUS, P+R, B+R

270 úsek Hranice - Suchdol n. O.

- Předpoklady: konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy, nutno realizovat změnu obsluhy – přímé linky do spádových center
- Klíčové terminály: Hranice: viz výše
- Doplňkové terminály: Bělotín: B+R; Polom: zastávka BUS, B+R

271 Prostějov – Konice (- Chornice)

- Předpoklady: velký potenciál denní dojížděky, rostoucí počet cestujících
- Klíčové terminály: Konice, P+R, B+R, studijně prověřit BUS
- Doplňkový terminál: Ptení P+R, B+R

273 Červenka – Prostějov

- Předpoklady: velký potenciál denní dojížděky z Litovle v případě přímého spojení do Olomouce
- Klíčové terminály: Litovel město: modernizace terminálu BUS, (K+R), B+R

275 Olomouc – Drahanovice

- Předpoklady: nárůst počtu cestujících; velký potenciál denní dojížděky; radiální trať přímo do centra Olomouce; možnost zachytu individuální dopravy ze silnic vyšších tříd včetně „dělby“ spolujízdy
- Klíčové terminály: Olomouc: viz trať 270
- Doplňkové terminály: Drahanovice: zastávka BUS, P+R, B+R; Senice na Hané: zastávka BUS, P+R, B+R (dostupnost především vlastní obce – v závislosti na modernizaci trati a případné přeložce vlakotramvaje); Příkazy: zastávka BUS, B+R; Olomouc-Řepčín: P+R (K+R), B+R (potenciál pro zachycení individuální dopravy z dálnice D35 a silnice II/635 – nutno zvážit přesunutí místa zastavení vlaku k autobusové zastávce Řepčín, železárny včetně vybudování terminálu)

280 Hranice – Horní Lideč

- Předpoklady: dokončená revitalizace většiny trati (stabilizace nabídky); velký potenciál denní dojížděky; konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Hranice: viz trať 270; Valašské Meziříčí a Vsetín (uzly na území Zlínského kraje)

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

- Doplňkové terminály: Černotín: B+R (pokud bude zachována obsluha na stávající trati); Milotice nad Bečvou: zastávka BUS, B+R; Hustopeče nad Bečvou: zastávka BUS, P+R, B+R

290 Olomouc – Uničov – Šumperk

- Předpoklady: podporována modernizace a elektrizace trati; existující a fungující přestupní vazby v Uničově, Šternberku, omezeně také v Uničově na zastávce a Újezdu; velký potenciál denní dojížděky; konkurenceschopná cestovní doba regionální dopravy s předpokladem výrazného zkrácení po dokončení modernizace trati, možnost záchytu individuální dopravy ze silnice I/46
- Klíčové terminály: Olomouc: viz trať 270; Šternberk: BUS (realizováno), P+R (K+R), B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury); Uničov: BUS, P+R (K+R), B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury)
- Doplňkové terminály: Hlušovice: B+R; Bohuňovice: B+R (s velkou tradicí, v tomto ohledu citlivě zvážit realizaci P+R); Štarnov: B+R; Babice: B+R; Mladějovice: P+R, B+R; Újezd: zastávka BUS, B+R; Uničov zastávka: vazby veřejné dopravy směřovat prioritně do Uničova, parkoviště pro zaměstnance průmyslové zóny; Troubelice střed: P+R, B+R; Nová Hradečná: P+R, B+R; Libina: P+R, B+R; Hrabšíín: P+R, B+R; Nový Malín: B+R;

291 Zábřeh – Šumperk

- Předpoklady: fungující přestupní vazby v Zábřehu; velký potenciál denní dojížděky; konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Zábřeh: viz trať 270; Šumperk: BUS (přestavba autobusového nádraží, respektive přesun blíže vlakovému, úprava přednádražního prostoru), P+R (K+R), B+R
- Doplňkové terminály: Zábřeh zastávka: B+R; Postřelmov: P+R, B+R; Bludov: B+R

291 Šumperk – Kouty nad Desnou

- Předpoklady: velký potenciál denní dojížděky; dokončená elektrizace trati a nový provozní koncept založený na spolupráci vlaků a autobusů; konkurenceschopná cestovní doba regionální dopravy;
- Klíčové terminály: Šumperk: viz výše; Petrov nad Desnou: BUS, P+R, B+R (pravidelné přestupní vazby vlak – bus bez odpovídající infrastruktury)
- Doplňkové terminály: Rapotín: zastávka BUS, P+R, B+R; Velké Losiny: zastávka BUS, P+R, B+R; Loučná nad Desnou: P+R, B+R; Kouty nad Desnou: zastávka BUS, P+R, B+R

292 Šumperk – Jeseník – Krnov

- Předpoklady: existující a fungující přestupní vazby v Jeseníku; velký potenciál turistické dojížděky;
- Klíčové terminály: Šumperk: viz trať 291; Jeseník: BUS (realizováno), P+R, B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury, kterou nutno dobudovat)
- Doplňkové terminály: Bohutín: P+R, B+R (potenciál pro zachycení individuální dopravy ze silnice I/11); Ruda nad Moravou: již existující terminál BUS, P+R, možnost zkrácení docházkové vzdálenosti vlak – bus; Komňátka: B+R; Bohdíkov: B+R; Hanušovice: BUS (přímo u vlakového nádraží), P+R, B+R; Jindřichov: P+R, B+R; Písečná: zastávka BUS, B+R; Mikulovice: zastávka BUS (vazba na čtyři směry včetně Polska), P+R, B+R

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

294 Hanušovice – Staré město pod Sněžníkem

- Předpoklady: tarifní body bez potenciálu přestupních terminálů. Chybí přímá železniční linka do spádového centra. Možno zvážit úpravu přednádražního prostoru ve Starém Městě (BUS, P+R, B+R)

295 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku

- Předpoklady: tarifní body bez velkého potenciálu přestupních terminálů. Nutno zkrátit přestupní vzdálenost vlak - bus v uzlu Velká Kraš (terminál BUS).

300 (Brno -) Vyškov – Přerov

- Předpoklady: záměr modernizace trati v řešeném období; potenciál denní dojížděky; výhledově konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Přerov: viz trať 270
- Doplňkové terminály: Věžky: zastávka BUS, B+R; Chropyně: zastávka BUS, P+R, B+R (terminál na území Zlínského kraje); Kojetín: zastávka BUS, P+R, B+R; Měrovice nad Hanou: B+R; Němčice nad Hanou: P+R, B+R

301 Olomouc – Nezamyslice

- Předpoklady: záměr modernizace trati v řešeném období; potenciál denní dojížděky; výhledově konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Olomouc: viz trať 270; Prostějov: BUS, P+R, B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury, aktuálně připravovaný záměr)
- Doplňkové terminály: Kožušany: B+R; Blatec: P+R, B+R; Vrbátky: P+R, B+R; Vrahovice: B+R; Bedihošť: P+R, B+R; Čelčice: zastávka BUS, B+R; Pivín: B+R

310 Olomouc – Moravský Beroun – Krnov

- Předpoklady: nárůst počtu cestujících; velký potenciál denní dojížděky; konkurenceschopná cestovní doba dálkové i regionální dopravy
- Klíčové terminály: Olomouc: viz trať 270
- Doplňkové terminály: Hlubočky MÚ: zastávka BUS, P+R, B+R; Velká Bystřice: P+R, B+R

330 Přerov - Břeclav

- Předpoklady: velký potenciál denní dojížděky; konkurenceschopná cestovní doba regionální dopravy
- Klíčové terminály: Přerov: viz trať 270
- Doplňkové terminály: Horní Moštěnice: B+R; Říkovice: B+R

4.2.1 Shrnutí vhodnosti prověření investic do přestupních terminálů

Výše uvedené návrhy umístění a vybavení terminálů předpokládají nejprve studijní prověření a realizaci v krátkodobém horizontu. Některé tratě nyní uváděné jako bez potenciálu pro terminály tak mohou být součástí projektů ve střednědobém horizontu. Službou B+R by měly být ve střednědobém horizontu vybaveny prakticky všechny železniční stanice a zastávky.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Priority v realizaci terminálů

V oblasti velkých terminálů je potřeba co nejdříve dokončit již aktuálně zpracovávané záměry přestupních terminálů a přejít k projektu a realizaci (v abecedním pořadí):

- Hranice,
- Petrov nad Desnou,
- Prostějov,
- Šumperk,
- Šternberk

a začít připravovat záměry a projekty terminálů:

- Červenka,
- Mohelnice,
- Uničov.

Kromě výše uvedených priorit je nezbytné se opětovně vrátit k otázce klíčového terminálu v aglomeraci, kterým je autobusové nádraží Olomouc. Jeho nevýhodná excentrická poloha, dvojakost uzlu Olomouc, dlouhodobě nevyhovující interval obsluhy tramvajovou linkou č. 4, nepřehlednost spojení MHD s hlavním nádražím a nedostatečná infrastruktura pro autobusy NAD působí cestujícím komplikace při přestupování nebo při pouhém přepravování se z regionu do Olomouce. Z těchto důvodů je potřebné projednat s městem Olomouc přesun autobusového nádraží do oblasti za železniční stanicí Olomouc-hl.n.

Doplňkové terminály je třeba chápat spíše jako liniovou nabídku přestupních služeb tvořící ucelený koncept. Pokud by nebyla zpracovávána jedna velká studie pro celý Olomoucký kraj, pak je žádoucí prověřit prostřednictvím studií ucelené tratě nebo skupiny tratí. Vzhledem k aktuálnímu růstu počtu cestujících a významu některých tratí je vhodné takové tratě podpořit realizací přestupních terminálů tím spíše, když se nacházejí v osách častých kongescí na silniční síti.

Prioritou pro realizaci doplňkových terminálů by měly být tratě:

- **290 Olomouc – Šumperk** (využívaná trať + příprava na modernizaci a elektrizaci, terminály lze řešit v předstihu nebo nejpozději s modernizací tratí)
- **270 Olomouc – Zábřeh** (nárůst počtu cestujících; již existující přestupní vazby v Mohelnici, Moravičanech a Července bez odpovídající infrastruktury; velký potenciál denní dojížděky; velmi krátká cestovní doba regionální dopravy při dlouhé dojížděkové vzdálenosti s potenciálem vysoké konkurenceschopnosti individuální dopravě)

4.3 Posílení role dispečinku IDSOK s cílem dosažení vyšší spolehlivosti spojení

Cílem Centrálního dispečinku Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (dále jen CD IDSOK) je zajišťovat bezproblémový provoz na všech linkách veřejné linkové dopravy v IDSOK, dohlížet na dodržování a realizaci garantovaných návazností mezi spoji a koordinovat veřejnou linkovou dopravu objednanou Olomouckým krajem, a to zejména při mimořádných událostech.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Dispečerské pracoviště prostřednictvím CD IDSOK zajišťuje především následující činnosti:

- **řešení mimořádných událostí** ovlivňujících provoz veřejné linkové dopravy,
- **koordinaci** spojů jednotlivých dopravců pro realizaci garantovaných **návazností**,
- **komunikaci** s řidiči, dispečery a dalšími kompetentními pracovníky dopravce,
- **přenos** klíčových provozních **informací napříč** integrovaným dopravním **systemem** a také dalším subjektům (Zdravotnické záchranné službě, Policii České republiky apod.),
- **komplexní informovanost cestujících** prostřednictvím informačních systémů a Infolinky IDSOK,
- dlouhodobé **vyhodnocování přesnosti jízdy** spojů vůči jízdnímu řádu pro úpravu jízdních řádů,
- statistické **vyhodnocování dopravních výkonů a rozsahu** skutečně realizované obsluhy jako podklad pro kompenzace nákladů na dopravní obslužnost.

Od 1. 1. 2020 je CD IDSOK povinen v souladu s nově uzavřenou smlouvou s dopravcem České dráhy a.s. integrovat do procesu řízení provozu veřejné dopravy v IDSOK také železniční dopravu. Primárním předpokladem je skutečnost, že dopravce České dráhy a.s. je nově povinen od 1. 1. 2020 předávat data do CD IDSOK stejně jako autobusoví dopravci, tedy data obsahující identifikaci spoje, polohu vozidla, příjezd a odjezd ze zastávky. Zároveň musí být dopravce schopen přijímat a zpracovávat pokyny z CD IDSOK o požadavcích na koordinaci odjezdu vlaků apod.

V souladu se „Smart aktivitami“ Olomouckého kraje je třeba zajistit rozvoj softwarového vybavení využívaného pro řízení dopravy. Jedná se především o **rozvoj nástrojů, modulů a procesů v aplikaci Dispečinku** na příjem a zpracování dat o polohách vlaků včetně implementace řídicích mechanismů. S ohledem na skutečnost, že postupně bude docházet k stále silnějšímu provázání železniční a autobusové dopravy, je nutné v rámci softwaru dispečinku také rozvíjet nástroje pro vyhodnocování vzájemných poloh vlaků a autobusů včetně řízení návazností mezi oběma druhy veřejné dopravy IDSOK.

CD IDSOK musí být schopen nově zejména:

- pracovat s železničními **zastávkami a stanicemi**,
- pracovat s **oběhy** železničních vozidel,
- pracovat s **jízdními řády** osobních a spěšných vlaků,
- pracovat s tzv. **kontrolními body**, ve kterých se bude měřit včasnost jízdy spoje,
- komunikovat prostřednictvím **komunikačního protokolu** skrz textové zprávy s dispečery Regionálního dispečinku osobní dopravy Brno,
- zpracovávat, vyhodnocovat a koordinovat vzájemné **garantované návaznosti** mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou,
- **vyhodnocovat** v rámci měsíčních reportů **zpožděné a neuskutečněné** vlakové spoje.

V souladu s výše uvedeným je třeba **zásadním způsobem rozšířit také kontrolní činnost Odboru řízení dopravy a dopravních systémů** KIDSOK týkající se nejen včasnosti jízd vlaků, rozsahu realizovaného dopravního výkonu, nasazení řádných vozidel, dodržení řádného řazení, ale také mnohé další kontrolní mechanismy předepsané novým smluvním vztahem v oblasti železniční dopravy. Zde je třeba také počítat s nutným **rozvojem vyhodnocovacích nástrojů a obecně reportů** v aplikaci Dispečinku tak, aby

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

co nejvíce parametrů bylo sledováno a vyhodnocováno automaticky. Implementace těchto nástrojů musí odpovídat atributům a parametrům, které jsou smluvně definovány a zpravidla se vyhodnocují na denní, týdenní nebo měsíční bázi. Z pohledu softwaru dispečinku je vyhodnocování kvality a rozsahu realizovaného dopravního výkonu v železniční dopravě komplikovanější než v autobusové dopravě. Tomuto bude odpovídat i náročnost implementace všech nezbytných nástrojů, modulů, reportů a procesů pro vyhodnocování vlaků.

Cílem integrace železniční dopravy do CD IDSOK je nejen zvýšit včasnost jízdy vozidel zajišťujících spoje v IDSOK, efektivněji zvládat mimořádné události v železniční dopravě, ale také zvýšit informovanost cestující veřejnosti s pozitivním dopadem na vnímání spolehlivosti železniční dopravy v IDSOK. Všechny tyto kroky vedou k posílení role Olomouckého kraje při budování tzv. chytrých řešení.

5 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

5.1 Atributy stanovení ceny dopravního výkonu v osobní železniční dopravě

Fixní náklady spojené s pořízením a údržbou vozidla činí dle denního proběhu cca 30 – 50 % celkových jednotkových nákladů na vlkm. Na vozidlo se pak váží další fixní náklady spojené s personálem (strojvedoucí, vlaková četa). Zatímco **pořizovací náklady na vozidla** jsou v čase neměnné – jsou závislé na výši v době pořízení vozidel a pak jen **rozpočteny do odpisů – personální náklady** v současné době **rostou nadinflačně**. Je potřeba upravovat výslednou cenu za dopravní výkon dle aktuálních změn (růstů) dílčích položek. Protože koeficienty změn (růstu) jsou zveřejňovány vždy v průběhu roku na rok další, není možné zodpovědně stanovit ani rámcově odhadnout cenu výkonu v dalších letech.

Značnou nejistotou je pro objednatele železniční dopravy také předpokládané zavedení dalších nákladů spojených s užíváním železniční dopravní cesty, například:

- měření spotřeby trakční energie na vozidle,
- cenu za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy,
- zavedení/vyžadování mobilní části ETCS na vozidle apod.

Měření trakční energie motivuje dopravce (a objednatele) k pořízení lehkých jednotek umožňujících rekuperaci. Je zřejmé, že klasické soupravy vozů tažených lokomotivou anebo těžké jednotky řady 460 bez možnosti rekuperace nejsou nákladově atraktivní. **Součástí nabídky dopravce by tak měly být i modelové hodnoty spotřeby trakční energie na hlavních relacích provozního souboru**, aby bylo zřejmé, že dopravce si je těchto provozních souvislostí vědom a započítal je do nabídkové ceny.

V případě poplatku za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy se jedná o veřejně přístupné komunikace, které cestující využívají při přístupu k osobní železniční dopravě. Pod cenu za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy spadají následující prvky železniční infrastruktury:

- přechody, nadchody, podchody, chodníky,
- eskalátory, výtahy, pohyblivé chodníky,
- nástupiště, přístřešky.

Celý systém je nastaven na základě pravidla, že celkový roční výběr se rovná celkovým ročním přímým nákladům. Výpočetní vzorec byl stanoven následovně:

$$\text{Cena za jedno zastavení} = \text{Základní sazba} \times \text{Hmotnost soupravy} \times \text{Koeficient přepočtu hmotnosti vlaku}$$

Základní sazba byla vytvořena vydělením sumy přímých nákladů a počtu zastavení osobních vlaků na železniční síti. **Základní sazba ceny činí 4,038 Kč/zastavení.**

Koeficient přepočtu hmotnosti vlaku snižuje, či zvyšuje cenu vlakovým soupravám lehčím nebo těžším než 121,6 t. Tato hmotnost je váženým průměrem hmotností souprav za celou síť. Koeficient pracuje

s předpokladem, že těžší vlak osobní dopavy dokáže převézt více cestujících, a tím nepřímo zvyšuje náklady na údržbu prvků přístupových komunikací.

Koeficient přepočtu hmotnosti $k_{pk} = 1/121,6$

Cena bude zavedena pro jízdní řád 2019/2020. Poplatek za zastavení soupravy bude dle vzorce: lokomotiva řady 163 + 3x vůz Bdt = 7,04 Kč, jednotky řady 460 = 7,94 Kč, jednotky řady 640 = 5,30 Kč. **Při cca 26 zastaveních na lince v hodinovém intervalu**, tj. při 17 párech vlaků za den, **činí rozdíl mezi klasickou soupravou a jednotkou RegioPanter (řady 640) cca 560 tis. Kč/rok**. Je třeba vnímat, že některé moderní jednotky jsou při stejné kapacitě cestujících ještě lehčí než RegioPanter. Poplatky za zastavení soupravy se v průběhu následujících let pravděpodobně snižovat nebudou, spíše naopak, a to z důvodu objektivně rostoucích nákladů a také přizpůsobení se některých objednatelů pořízením lehčích vozidel a tedy nutností „změnit koeficient“.

V Olomouckém kraji je několik koridorových a páteřních tratí, na kterých bude výhradní provoz ETCS již od roku 2023: Olomouc – Uničov a od roku 2025: Hulín – Přerov – Hranice – Suchdol, Přerov – Olomouc – Zábřeh – Česká Třebová. Zatím je zřejmé, že pořízení a instalace palubní jednotky ETCS, je nákladově v řádu jednotek nebo nízké jednotky milionů korun a že dopravce toto označí za uznatelný náklad, který zaplatí objednatel. Protože není jisté, zda bude nebo nebude vypsán nějaký dotační titul na vybavení vozidel palubními jednotkami ETCS, je vhodné při pořizování zcela nových vozidel požadovat vybavení ETCS již při dodání – instalace při výrobě je levnější než dodatečná, naopak u stávajících nebo modernizovaných vozidel je strategičtější počkat a přidat se k většině, která bude pořizovat ETCS „na poslední chvíli“.

Jak je uvedeno výše, je potřeba očekávat další, oproti současné praxi, nové uznatelné náklady. Je samozřejmě důležité výběrem dopravce a nových lehkých vozidel tyto náklady významně snížit, avšak jejich dopad na nabídkovou cenu je zřejmý. Nevyhnutelná je studijní příprava nebo případně i naplňování metodiky úpravy tarifu IDSOK se zohledněním inflačních nárůstů koeficientů nákladových položek a dalších uznatelných nákladů, ale také kupní sílu cestujících.

5.2 Udržení funkční a transparentní ekonomiky vztahované k veřejné dopravě, zákonným závazkům a potřebám obsluhy území

Podmínkou zajištění konkurenceschopnosti veřejné dopavy vůči individuální je její **stabilní finanční zajištění**. Olomoucký kraj má s dopravci zajišťujícími dopavní obslužnost sjednané dlouhodobé smlouvy. Pro zajištění drážní dopavy jsou stávající smlouvy platné do konce roku 2029 v nezávislé (dieselové) trakci a do roku 2022 v závislé (elektrické) trakci. S dopravci ve veřejné linkové dopravě jsou smlouvy o závazku veřejné služby v dopavní obslužnosti platné do roku 2027, pro dvě oblasti do roku 2029.

Dne 5. 11. 2009 usnesením Zastupitelstva Olomouckého kraje č. UZ/10/6/2009 bylo schváleno „Memorandum o zajištění stabilního financování dopavní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou“ (dále jen „Memorandum“). Memorandum přineslo systémové řešení financování železniční osobní dopavy s jasnými ekonomickými parametry po dobu deseti let (2009 - 2019).

Plán dopavní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Následně v roce 2016 bylo mezi kraji a vládou dohodnuto nové znění Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy (tzv. Memoranda), které zajistí stabilitu financování drážní dopravy na dalších 15 let od roku 2020 – 2034.

Garantovaný stabilní finanční rámec je rovněž předpokladem pro postupné otevření trhu osobní železniční dopravy, které umožní do budoucna přístup na trh veřejných služeb v přepravě cestujících všem dopravcům v železniční osobní dopravě.

Definování vývoje ekonomiky pro období po roce 2019 je velice obtížné. Konkrétní výši kompenzace ovlivňuje celá řada faktorů v oblasti nákladů a tržeb. Výši tržeb ovlivňuje i objem prostředků odváděných v souvislosti s platnou sazbou DPH do státního rozpočtu. Aktuální výše 10 % může být zvýšena na dříve platných 15 %, nejisté je i případné navýšení až na 17,5 % platných v roce 2013 apod. Rozhodující pro výši tržeb také bude, zda na integrovaných tratích bude možné odbavovat pouze za tarif IDSOK či stále budou platit oba tarify TR 10 a tarif IDSOK a forma klíčování.

Současně s výše uvedeným jsou ovlivňovány i náklady na zajišťování dopravní obslužnosti vývojem cen energií, personálními náklady na zajištění kvalitního provozního personálu, cenou služeb, které dopravci nakupují a inflací a dalšími faktory ovlivňujícími výši kompenzace, které jsou zmíněny v sousedních podkapitolách.

Se zřetelem na výše uvedené skutečnosti a na základě dostupné statistiky výdajů na dopravní obslužnost v minulých pěti letech je v následujícím textu navržena možná úroveň výdajů, ve které je zohledněna inflace a očekávaný nárůst položek nákladů. Nejsou zohledněny případné náklady spojené s novými položkami v poplatku za dopravní cestu a možnou úpravou provozního konceptu.

Předpoklad poskytovaných kompenzací v dopravní obslužnosti Olomouckého kraje (v tis. Kč)				
název položky	rok			
	2019	2020	2021	2022
Výdaje na dopravní obslužnost - autobusovou	595 000	615 825	637 378	659 687
Příspěvky od obcí na DO*	66 500	150 000	150 500	151 050
Výdaje na dopravní obslužnost - drážní	500 000	635 000	643 700	652 000
Příspěvek státu - Memorandum	227 043	190 628	194 440	198 329
Celkem**	1 390 562	1 591 453	1 626 018	1 661 066

* předpoklad zdražení příspěvku na 200 Kč na obyvatele od 2020

**celková výše kompenzace je vždy závislá na výši meziroční inflace, legislativních změnách a cenách vysoutěžených jinými kraji

Aktualizacemi tohoto PDOÚ budou řešeny případné změny ve finančním rámci, které by vyvolaly i vyvozené úpravy reálného rozsahu výkonů. Rozsah přepracované objednávky dopravní obslužnosti musí korespondovat s výší financí aktuálně vymezených na zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje. Pro rok 2019 je objednan výkon 6 049 tis. vlkm/rok v železniční a 22 170 tis. km/rok ve veřejné linkové dopravě, pro rok 2020 je plánován rozsah objednávky na území Olomouckého kraje 6 130 tis. vlkm/rok (plánovaný rozsah objednávky v provozních souborech celkem 6 375 tis. vlkm) v železniční a 22 650 tis. km/rok ve veřejné linkové dopravě. Od roku 2023 je plánován

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

rozsah objednávky na území Olomouckého kraje 6 550 tis. vlkm/rok v železniční a 22 800 tis. km/rok ve veřejné linkové dopravě.

5.3 Atributy efektivního nákupu nových ŽKV po ukončení stávajících smluv s dopravcem České dráhy s vazbou na výši vyplácených kompenzací objednatelem

Cílem této podkapitoly je nastínění aspektů možnosti pořízení ŽKV a obnovy vozidlového parku ve vztahu k vlastnictví pořizovaných vozidel, možnosti čerpání zdrojů z evropských dotačních titulů a s jejich projevem v oprávněných nákladech dopravce a výše vyplácené kompenzace objednatelem.

Zatímco ve veřejné linkové dopravě se ceny nových autobusů pohybují okolo 3 - 6 mil. Kč za nové vozidlo, v případě drážních vozidel se jedná o částky cca 60 – 200 mil. Kč za nové vozidlo. To se zákonitě promítne v kalkulované výši účetních odpisů, jejichž výše je pak jednou z nejvýznamnějších položek nákladů v rámci kalkulačního rozvrhu finančního modelu.

Vykazovanou roční výši účetních odpisů pořizovaných ŽKV lze snížit v podstatě třemi způsoby:

- Snížením poptávané ceny – tj. připuštěním starších vozidel do soutěže.

Poznámka: V tomto případě existuje riziko, že podmínky nabídkového řízení budou napadnutelné a diskriminační pro soukromé dopravce, neboť vítězem soutěže budou pravděpodobně stávající dopravci, kteří vlastní schválená vozidla.

- Nákupem ŽKV s využitím dotační podpory z evropských dotačních titulů.
- Uzavřením smluvních vztahů na veřejné služby na maximální možnou dobu.

Přestože vlastní způsob pořízení nových vozidel výrazně ovlivní celkovou výši vykazovaných nákladů a tedy i výši kompenzace hrazené objednatelem, nejedná se o jediný aspekt, který ovlivní úhrnnou výši vykazovaných nákladů dopravcem a tedy i cenu dopravního výkonu za výkony v rámci veřejných služeb v přepravě cestujících.

Jak pořídit železniční kolejová vozidla

A. Vozidla pořizuje dopravce

Vozidla jsou pořízena dopravcem. Nutnou podmínkou je, aby byl zajištěn nediskriminační přístup k nákupu. Z hlediska výše nákladů dopravce uplatní vůči objednateli v nákladové položce „odpisy dlouhodobého majetku“ plnou výši pořizovací ceny vozidel. Dále se zohlední v položce „ostatní přímé náklady“ skutečná výše úroků z poskytnutého úvěru na nákup vozidel. V případě dotací je vhodné navýšit částku „výnosu na kapitál“ s podmínkou části jejího využití na modernizaci a obnovu vozového parku, aby se snížilo nedofinancování plynoucí z cca 85 % pořizovacích nákladů hrazených případnou dotací.

B. Vozidla pořizuje objednatel

Zákon o dráhách otázky vlastnictví drážních vozidel neupravuje. Tedy nevyžaduje, aby bylo povinností dopravce vlastnit vozidlo. V souladu s dikcí tohoto zákona tedy může ŽKV pořizovat i objednatel z vlastních zdrojů. Tato varianta však sebou přináší pro objednatele zcela novou agendu:

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

- účetní evidenci,
- odepisování majetku,
- odpovědnost za škody,
- řešení škodních událostí,
- pojištění majetku atd.

V případě nevyužití dotací na pořízení vozidel nepřináší tato varianta snížení finanční zátěže objednatele. Výhodou je tato varianta pořízení vozidel v případě speciálních (například vlakotramvaj) nebo nákladnějších vozidel (vyšší výkon, speciální požadavky na nápravový tlak apod.), protože objednatel může lépe sladit požadavky a pořizovací cenu. Další výhodou je snazší „předání“ vozidel dalšímu dopravci na další období provozu a to díky přehledu o údržbě vozidel během smluvního vztahu s aktuálním dopravcem, která by měla být ideálně zajištěna výrobcem vozidla v režimu „full-service“.

Jak „rozjezdit“ náklady na vozidla

Některé drobné nárůsty výkonů v případě nových provozních konceptů jsou způsobené změnou vozby, roztržením provozu do dvou oddělených provozních souborů nebo striktnějším nasazováním elektrických vozidel na elektrizovaných tratích. Někdy může nastat situace, kdy je vozidlo k dispozici na jiném místě, než je potřeba. V takovém případě většinou platí, že přidání „manipulačních“ spojů, ideálně v atraktivní čas pro cestující, je pro objednatele levnější, než pořízení soupravy s minimálním kilometrickým proběhem navíc.

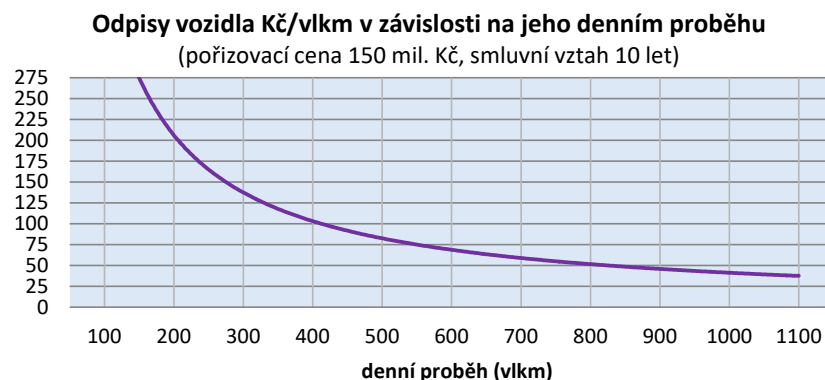
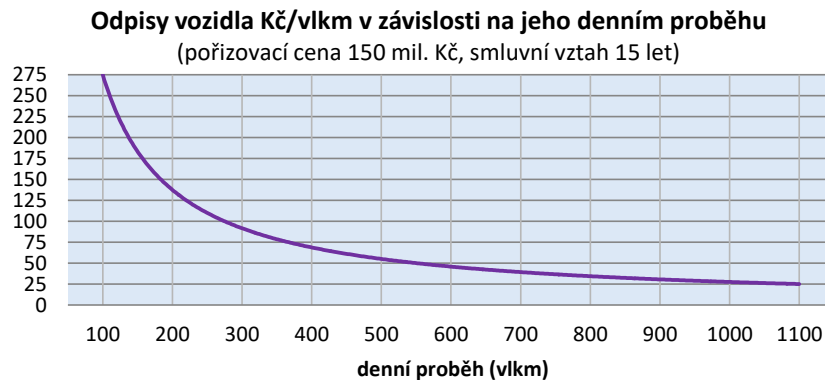
Oběhy železničních vozidel jsou považovány za efektivní, pokud jsou pro:

okrajové regionální tratě	110.000 – 130.000 vlkm/rok	300 – 360 vlkm/den
příměstské tratě	140.000 – 160.000 vlkm/rok	380 – 440 vlkm/den
páteřní regionální tratě	150.000 – 180.000 vlkm/rok	410 – 490 vlkm/den

Soupravy, které zajišťují jen posilové spoje, pak mohou dosahovat proběhu jen 20.000 – 40.000 vlkm/rok, tj. 55 – 110 vlkm/den. V případě provozních konceptů v Olomouckém kraji je i vzhledem k zastaralosti aktuálního vozového parku nezbytné, aby nebyly oběhově vyhrazeny posilové soupravy, ale všechny vlaky v jednom provozním souboru zajišťoval pouze jeden (tzv. elektrické soubory) nebo z kapacitních důvodů maximálně tři (dieselové soubory) typy souprav. V takovém případě lze dosahovat nižší hranice průměrného proběhu turnusových souprav. Vozidla musí mít oběhy sestaveny tak, aby byla možná jejich dostatečná údržba.

Na druhou stranu čím vyšší proběh vozidla, tím lepší rozmělnění fixních nákladů spojených s pořízením a údržbou vozidla. Níže je uveden vývoj fixních nákladů podle denního proběhu vozidla. U drahých železničních vozidel je nutno zajistit jejich vysoký proběh, jinak je jejich provozování velmi neefektivní a nákladné.

Graf č. 1 – Porovnání výše odpisů za vozidlo dle délky smluvního vztahu a denního proběhu



Fixní náklady spojené s pořízením a údržbou vozidla činí dle denního proběhu cca 30 – 50 %. Na vozidlo pak váží další fixní náklady spojené s personálem (strojvedoucí, vlaková četa). Pokud má personál nepřerušovanou směnu při prostoji vozidla, je velmi výhodné s takovým vozidlem poskytnout dodatečný výkon, protože cca 60 – 70 % nákladů je již „v ceně“ kmenových výkonů. **Přibojednáním spojů místo prostojů** jak při obratu, tak při dopravním sedle vede ke snížení jednotkových nákladů na vlkm, respektive **lze získat za malé vícenáklady, cca 30 – 50 % ceny za vlkm, významné a plnohodnotné navýšení výkonů (nabídky)**, což lze výhodně dopravně i politicky zúročit.

Vhodné je proto v průběhu platnosti tohoto PDOÚ nechat studijně prověřit a případně realizovat, dle prostojů v aktuálních obězích, **rozšíření nabídky v relacích,**

- **ve kterých** již nyní **vnímají cestující nabídku veřejné dopravy jako konkurenceschopnou IAD**, např. Olomouc – Mohelnice, Olomouc – Senice na Hané, Prostějov – Kostelec na Hané,
- **ve kterých poptávka neodpovídá předpokladům**, např. Olomouc – Hlubočky, Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, Olomouc – údolí Desné.

Jak snížit náklady vhodnou volbou vozidla

V některých případech může být výhodné, zvláště v případě pořizování zcela nových vozidel, pořídit vozidlo s vyššími pořizovacími náklady, pokud bude splňovat níže uvedené předpoklady, které po období provozu zajistí, že tyto vyšší pořizovací náklady budou „uhrazeny“ nižšími provozními náklady:

- nízká hmotnost vozidla,

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

- poplatek za použití dopravní cesty,
- poplatek za použití stanic a zastávek,
- náklady na spotřebu trakční energie (měřáky spotřeby trakční energie),
- spolehlivost/dostupnost vozidla,
 - nižší počet záložních jednotek,
 - nižší počet pracovníků údržby,
 - ale dražší náhradní díly,
 - proto nutnost dostupnosti náhradních dílů/komponent (například podvozek – v zahraničí běžné zavázat náhradní podvozek místo odstavení celé jednotky, náhradní sběrač/ližiny apod.),

a toho lze dosáhnout vhodným nastavením podmínek pro výběr dopravce v rámci výběru dopravce a uzavírání nových smluv na veřejné služby v přepravě cestujících.

6 Osnova výběrových řízení na jednotlivé druhy veřejné dopravy

Základním předpokladem pro stabilizaci veřejné dopravy v kraji je dlouhodobá udržitelnost jejího financování. Nejvýznamnějším důvodem pro finanční stabilitu je stanovení rámce, ve kterém lze s dostatečným předstihem kvalifikovaně provádět koncepční plánování veřejné dopravy, která by měla vykazovat značné prvky stability a konzistence. Je nutné zasadit každoroční i střednědobé provozní koncepce veřejné dopravy do strategického rámce, aby bylo možno dlouhodobě udržovat provázaný systém veřejné dopravy a zároveň umět ve vymezeném prostoru reagovat na průběžný vývoj sociálních, ekonomických a demografických parametrů a tomu odpovídající poptávky po přepravě.

Je zřejmé, že celková cena, tj. generovaná ztráta z veřejné dopravy, je ovlivněna nejen podobou dopravního řešení (které ovlivňuje nákladovou a výnosovou stránku), ale i samotnými náklady dopravce (které ovlivňují nákladovou stránku hrazených kompenzací).

V principu je možný trojí přístup k zadání dopravního výkonu:

- **přímé zadání** tj. dopravci je zadána zakázka přímo, bez výběrového řízení
 - aktuálně možné v železniční dopravě do 24. 12. 2023, od tohoto data podle současné legislativy pouze s omezeným rozsahem objednávky do 300 tis. km/rok, resp. s kompenzacemi uznatelných nákladů v součtu s tržbami do 1 mil. EUR, smlouva uzavřená přímým zadáním může být maximálně desetiletá,
 - v autobusové dopravě možné pouze s omezeným rozsahem objednávky do 300 tis. km/rok, resp. s kompenzacemi uznatelných nákladů v součtu s tržbami do 1 mil. EUR,
 - uplatňováno ve dvou oblastech v autobusové dopravě z důvodu nutnosti opakovat zadávací řízení a v drážní dopravě.
- transparentní **výběr dopravce v nabídkovém řízení** dle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, tj. na základě objednatelem definovaného výběrového řízení proběhne výběr dopravce, který nejlépe splní poptávaná kritéria, cena je fixována na základě soutěže ve smlouvě o veřejné službě, uplatňováno v drážní dopravě.
- **zadávací řízení** dle zákona o zadávání veřejných zakázek – uplatňováno v autobusové dopravě v rámci 14 provozních oblastí.

Mezi hlavní výhody transparentního výběru dopravce v soutěži patří:

- otevření prostředí ve veřejné osobní dopravě,
- monopolní prostředí (v drážní dopravě) je uzavřené – není známa tržní cena za realizované výkony, transparentním výběrem **lze zjistit „skutečnou“ cenu služeb,**
- regulovaná (řízená) konkurence poskytovatelů služeb **vede k vyšší efektivitě vynakládání veřejných prostředků** = výhoda pro kraj,
- **zvýšení kvality pro uživatele** = výhoda pro cestující,
- narovnání vztahů objednatel / dopravce – **objednatel si může stanovit přísnější požadavky,**
- **odpadá riziko vyplácení nedovolené veřejné podpory.**

Mezi **hlavní nevýhody** patří nutnost dlouhodobé strategické vize objednávky veřejné dopravy. Zároveň, z příkladů v Evropě vyplývá, že existuje riziko, že náklady spojené s konáním výběrového řízení budou vyšší, než úspora plynoucí z transparentního výběru dopravce. Obecným důvodem pro výběrová řízení je vytvoření konkurenčního prostředí, zvýšení kvality poskytovaných služeb a zjištění skutečných Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

nákladů regionální dopravy v podmínkách soutěže. Zároveň je výběrové řízení výhodné v případě možnosti čerpat dotační prostředky na nákup kolejových vozidel, což představuje vytvoření vyrovnaného konkurenčního prostředí.

Mezi hlavní výhody výběru dopravce v přímém zadání patří:

- možnost **tržních konzultací s poskytovateli drážních služeb,**
- možnost několikakolových jednání pro **získání nejpříznivější ceny,**
- možnost při vzájemných konzultacích **zohlednit veškeré náklady** na provoz a sdělit veškeré požadavky objednatele do velké podrobnosti,
- možnost zajištění **rychlejší obnovy vozového parku** – předem známé požadavky, rychlejší uzavření smluv,
- **cena za výkon se přiblíží k ceně skutečné.**

Problematika drážní dopravy

Objednávka regionální drážní dopravy představuje významnou rozpočtovou položku Olomouckého kraje. Hrazená kompenzace by měla pokrýt provozní ztrátu (rozdíl vynaložených nákladů a dosažených výnosů) a přiměřený zisk dopravce. Uživatelský efekt plynoucí z vydání této sumy lze zvýšit na jedné straně optimalizací systému a na straně druhé vhodným výběrem dopravce.

Je žádoucí organizovat výběr dopravce ne na celou oblast kraje, ale pouze na jeho jednotlivé části – provozní soubory, viz Příloha 4. V tomto smyslu jsou nyní na přímé zadání uzavřeny smlouvy s dopravcem na dieselové provozní soubory Haná a Sever do roku 2029 a pro elektrický provoz do roku 2022. **Nyní zbývá dořešit dva provozní soubory** pro elektrickou vozbu:

- **Střed**, tj. vlaky na tratích Nezamyslice – Prostějov – Olomouc – Zábřeh – Šumperk – Kouty nad Desnou, Olomouc – Přerov – Hranice (– Vsetín) a
- **Nová infrastruktura**, tj. vlaky na tratích Vyškov – Přerov – Olomouc – Uničov – Šumperk.

Přeshraniční vlaky v elektrické trakci na trati Česká Třebová – Zábřeh smluvně zajistí Pardubický kraj, na trati Hranice – Suchdol nad Odrou Moravskoslezský kraj, na trati Vyškov – Nezamyslice a Hranice – Valašské Meziříčí (– Vsetín) Olomoucký kraj a na tratích Kojetín – Hulín a Přerov – Hulín – Zlínský kraj.

Vzhledem k současnému stavu a stáří vozového parku elektrické vozby v regionální dopravě v Olomouckém kraji **je nutné požadovat od roku 2023 pouze nové elektrické jednotky** nezávisle na formě uzavírání smluv. Kraj byl rozdělen do dvou provozních souborů z důvodu modernizace a elektrizace trati Šumperk – Uničov – Olomouc, která bude po dokončení rozsahem modernizace a použitými technologiemi v celorepublikovém měřítku unikátní. Na této regionální trati bude zavedena traťová rychlost úsekově 160 km/h, v úseku Uničov – Olomouc bude zaveden výhradní provoz ETCS. Právě zavedení ETCS s sebou přináší nejistotu v dodržení projektového modelového grafikonu, protože není k dispozici předpis pro konstrukci GVD při výhradním provozu ETCS. Vyšší bezpečnost provozu může znamenat mírné prodloužení jízdních dob, které může zapříčinit nestihnutí křižování nebo častější vznik zpoždění. Proto je vhodné na tuto trať požadovat vozidla lepších parametrů, než u vozidel dnes provozovaných v ČR v regionální dopravě. Právě proto byla trať vyčleněna do samostatného provozního souboru. Aby byl počet vozidel provozně efektivní, byla do něj přidána trať Olomouc – Přerov – Vyškov.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Z výše uvedených důvodů je **žádoucí ponechat oba provozní soubory zvlášť**. Přímé zadání s tržními konzultacemi s poskytovateli drážních služeb umožňuje zjistit „skutečnou“ cenu na trhu za požadovaný dopravní výkon a také zajistit v rámci desetileté smlouvy **finančně zajímavější veřejnou službu s novými vozovými jednotkami**. Obecné požadavky na nízkou hmotnost jednotek a ekonomické důsledky volby jednotky jsou detailně popsány v kapitole 4.

Uzavření smlouvy v přímém zadání s možností dřívější obnovy vozového parku, je vhodné zejména u provozního souboru Střed, kde jsou dnes nasazovány nejstarší soupravy. Při požadavku na nová vozidla je **téměř nutné uzavřít přímé zadání jen na základě tržních konzultací s více dopravci**, aby bylo prokazatelné, že **objednatel bude hradit nízkou cenu blížící se ceně „skutečné“ na trhu**. Je pak na každém dopravci, aby zohlednil v nabídkové ceně nejen přínosy nového efektivního provozního konceptu (snížení počtu souprav a mírné navýšení proběhů), ale také poptával vozidla odpovídajících parametrů. Vozidla jsou dlouhodobou investicí a je proto nutné k ní přistupovat zodpovědně.

Dopravci mohou nabídnout atraktivnější cenu i při zohlednění případných síťových, provozních i marketingových efektů ze zajišťování provozu na území Olomouckého kraje v regionální, ale i dálkové dopravě, jako by tak činili i v případě nabídkového řízení.

Je vhodné, aby objednatel také kontroloval dopravce, že zajistí výkony s jen opravdu nutným počtem vozidel, tj. aby nebyla hrazena vozidla zbytečná. Zefektivnění provozu na území Olomouckého kraje díky provozním konceptům v provozních souborech v regionální železniční dopravě ukazuje tabulka níže. Smluvně jsou zajištěny výkony jednotek RegioPanter pořízených s dotací ROP do konce platnosti JŘ 2024/25. Výhledově se předpokládá navýšení výkonů v oblasti střed od začátku platnosti JŘ 2025/26.

Jako účelné se ukazuje zpracovat v průběhu tohoto PDOÚ koncepční studie (ÚTS, TES apod.) na posouzení systému vlakotramvaje na tratích 273, 275 a 310, jejichž kladné výsledky by měly vliv na změnu dieselových provozních souborů na nové provozní soubory Sever (bez tratě 310) a Vlakotramvaje (= Haná a trať 310) od roku 2030. Řešení nových smluv pro elektrické provozní soubory po roce 2032 je mimo horizont tohoto PDOÚ.

Předpokládané počty hnacích vozidel/jednotek v provozních souborech dle horizontu bez záloh								
Provozní soubor	2019		2020-2022		2023-2025		Výhled 2026-2029	
	X	so/ne	X	so/ne	X	so/ne	X	so/ne
Haná	7	7	7	7	7	7	7	7
Sever	16	15	15	14	15	14	15	14
Elektrický provozní soubor elektrická vozidla	19	17	18	17				
Elektrický provozní soubor dieslová vozidla	8	7	9	7				
Nová infrastruktura					9	7	9	7
Střed					13	11	16	14
Historik						1		1
ROP RegioPanter	3	3	3	3	3	3		
Celkem za objednávku OLK	50	46	49	45	47	43	47	43

Problematika veřejné linkové dopravy

Objednávka veřejné linkové dopravy představuje ještě vyšší rozpočtovou položku, než doprava drážní, avšak s ohledem na rozsah výkonů se jedná o výrazně nižší jednotkové kompenzace na 1 km dopravního výkonu. **Olomoucký kraj byl rozdělen na 14 oblastí**, které byly vysoutěženy **s platností smluv do konce roku 2027, respektive oblast Jesenicko a Prostějovsko JV do roku 2029**. Oblasti jsou různě velké co se rozlohy území, rozsahu výkonů i počtu vozidel týče, jak ukazuje následující tabulka.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Oblast	Rozloha v km ²	Počet linek	Počet km	Cena dopravního výkonu v Kč/km	Počet vozidel	Průměrný roční proběh vozidla v km
Hranicko	384,8	14	1 522 700	32,67	21	72 510
Jesenicko	731,6	14	1 715 821	34,83	26	65 993
Litovelsko	239,4	13	1 078 344	36,20	18	59 908
Mohelnicko	187,9	15	1 224 187	33,51	20	61 209
Olomoucko JZ	221,6	12	1 036 914	35,76	19	54 574
Olomoucko SV	401,2	16	1 816 354	35,34	28	64 870
Prostějovsko JV	427,0	15	2 244 208	38,47	33	68 006
Prostějovsko SZ	448,4	19	2 444 208	32,51	34	71 888
Přerovsko J	161,2	8	1 589 374	35,71	20	79 469
Přerovsko S a Lipnicko	269,8	17	1 617 519	34,59	24	67 397
Šternbersko a Uničovsko	721,4	21	1 563 447	30,46	28	55 837
Šumpersko J	268,2	13	1 127 868	34,70	20	56 393
Šumpersko S	604,8	19	1 111 055	36,20	19	58 477
Zábřežsko	267,9	21	1 283 294	34,50	22	58 332
Celkem	5 335,1	217	21 375 293	Průměr 34,30	332	Průměr 64 383

Vzhledem k vysoutěžení oblastí jen třemi většími dopravci, nepřihlásil se žádný z menších dopravců, je možné tam, kde je to žádoucí, prověřit sloučení některých oblastí tak, aby došlo k dalšímu provázání nabídky, ale i oběhů vozidel a personálu s předpokladem snížení provozních nákladů. Dále je vhodné prověřit časové hledisko návazného soutěžení autobusových oblastí ve vztahu k aktuálně uzavíraným smlouvám na dieselové železniční soubory s platností do konce roku 2029. V některých oblastech s rozvojovými záměry s kolejovou dopravou, například Litovelsko, Olomoucko JZ, Olomoucko SV, Prostějovsko SZ, případně i Šternbersko a Uničovsko, **by bylo možné uvažovat nad vypsáním nabídkového řízení společně s drážní dopravou od roku 2030**, aby mohly být kvalitně sladěny provozní koncepty.

7 Tarifní integrace

Základem dopravní integrace je síť veřejné osobní dopravy, která v maximální možné míře využívá výhod jednotlivých zaintegrováných druhů dopravy a vzájemně vytváří ucelenou dopravní nabídku pro cestující. Dopravní integraci musí předcházet tarifní integrace, což bylo na území Olomouckého kraje zajištěno zavedením tarifu IDSOK.

Díky zavedení tarifní integrace došlo v mnoha relacích v rámci dopravní integrace k odstranění souběhů mezi jednotlivými druhy dopravy a tím k zefektivnění a optimalizaci dopravy v Olomouckém kraji. Ušetřené výkony v rámci dopravní optimalizace jsou investovány do sjednocení rozsahu dopravní obslužnosti v rámci Olomouckého kraje a naplnění odpovídajícího standardu dopravní obslužnosti na celém území kraje, neboť dopravní obslužnost byla v jednotlivých bývalých okresech značně rozdílná.

7.1 Stav integrace

7.1.1 Rekapitulace realizovaných etap IDSOK

Uplatňování základních principů IDS, tzn. uznávání společného jízdního dokladu při jednotných Tarifních a Smluvních přepravních podmínkách IDSOK, je v praxi realizováno v souladu se zpracovanými studii z roku 2002 a 2003 na základě dílčích prováděcích projektů. Další postupy integrace, nastavení priorit fungování mezi železniční a silniční dopravou, výběrová řízení na jednotlivé druhy dopravy a další technické organizační aspekty budou prováděny v souladu s dopravním plánem. Největší změnou v tarifním systému IDSOK je možnost celoplošného bezkontaktního odbavení ať již pomocí bankovní karty tak pomocí mobilního telefonu, případně dalších technologií, které již nyní úspěšně funguje v autobusové dopravě a vybraných systémech MHD.

Tarifní integrace veřejné dopravy proběhla v jednotlivých částech Olomouckého kraje etapovitě:

- Šumpersko a Jesenicko
- k 1. 4. 2003 zkušební provoz severozápadní části Šumperka
- k 1. 7. 2003 i zbývající část Šumperské oblasti a nově celý okres Jeseník
- Přerov – červenec 2003
- Železnice Desná – říjen 2003
- Přerovsko – 1. 1. 2004
- Olomoucko – integrace od 3. 4. 2004
- Prostějovsko – začleněno od 1. 5. 2004 linky dopravce Veolia Transport Morava a vybrané linky dopravce FTL
- Pilotním projektu na prvních třech tratích ČD (pouze část území na tratích č. 292, 294, 295, 296) – 1. 1. 2005
- Trať 292 Šumperk – Mikulovice – 1. 4. 2006
- AUTOBUSY - KONEČNÝ s.r.o. – od 1. 4. 2007
- Trať 291 Šumperk – Zábřeh – 1. 7. 2007
- Dopravce ČSAD Frýdek Místek MHD v Hranicích n. M. – 1. 1. 2009
- Jižní část oblasti Prostějovska (FTL – First Transport Lines, a.s. a AUTODOPRAVA STUDENÝ s.r.o.) - 1. 7. 2009

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

- Severní část oblasti Prostějovska (FTL – First Transport Lines, a.s. a AUTODOPRAVA STUDENÝ s.r.o., VOJTILA TRANS s.r.o., AUTOBUSOVÁ DOPRAVA PAVEL STUDENÝ s.r.o., AUTODOPRAVA TESAŘ s.r.o. a OBEC Ptení) – 1. 7. 2010
- AUTA-BUSY STUDENÝ s.r.o. – 1. 7. 2013

Začleněním dopravce AUTA-BUSY STUDENÝ s.r.o. došlo k dokončení integrace veřejné linkové dopravy v Olomouckém kraji místních a regionálních autobusových linek.

Na základě stanovení významu přepravních vazeb a priorit dopravní obslužnosti jsou rovněž některé linky dopravců ze sousedních krajů, které vykonávají dopravní obslužnost na území Olomouckého kraje, začleňovány do IDSOK formou uznávání předplatních jízdních dokladů IDSOK případně vydáváním jízdních dokladů IDSOK.

Tarifní integrace veřejné drážní dopravy proběhla v jednotlivých částech Olomouckého kraje etapovitě po tratích:

- Trať 271 Prostějov – Kostelec na Hané – Dzbel – 1. 3. 2013
- Trať 273 Prostějov – Senice na Hané – Červenka – 1. 3. 2013
- Trať 297 Mikulovice – Zlaté Hory – 1. 3. 2013
- Trať 310 Olomouc – Hrubá Voda – 1. 4. 2014
- Trať 275 Olomouc – Senice na Hané – 1. 7. 2015
- Trať 301 Olomouc – Prostějov – Nezamyslice – 1. 7. 2015
- Trať 270 Hoštejn – Zábřeh – Olomouc – Hranice Polom – 1. 9. 2016
- Trať 290 Olomouc – Šumperk – 1. 9. 2016
- Trať 300 Přerov – Nezamyslice – 1. 9. 2016
- Trať 330 Přerov – Říkovice – 1. 9. 2016
- Trať 274 Litovel – Mladeč – 1. 9. 2016

Dokončením tarifní integrace železniční dopravy na tratích objednávaných Olomouckým krajem došlo k dílčímu ukončení procesu tarifní integrace celého území Olomouckého kraje, což cestujícím přináší možnost využít jeden jízdní doklad pro všechny dopravní prostředky objednávané Olomouckým krajem. Zároveň s tímto byla vytvořena nová struktura Tarifu IDSOK.

S dokončením tarifní integrace došlo také k rozšíření nabídky jízdních dokladů pro cestující, kdy byl vydán nový jízdní doklad KOMBIZÓNA – celkem 31 kombizón. Díky této jízdence je možné cestovat z výchozí do cílové zastávky všemi dopravními prostředky IDSOK bez ohledu na trasu linky. Každá KOMBIZÓNA má své číselné označení včetně názvu.

7.1.2 Základní údaje o rozsahu integrace veřejné dopravy v Olomouckém kraji

Ke dni zpracování PDOÚ IDSOK nabízí zajištění dopravní obslužnosti s uplatněním prvků IDS na celém území Olomouckého kraje, což zahrnuje:

- 130 tarifních zón,
- 4 zóny v Pardubickém kraji,
- 1 zóna v Moravskoslezském kraji,
- 1 zóna v Jihomoravském kraji,
- 7 zón ve Zlínském kraji,

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

- 6 dopravců v Olomouckém kraji včetně MHD,
- 7 dopravců uznávajících jízdní doklady IDSOK na přeshraničních linkách,
- 210 autobusových linek,
- 66 linek MHD,
- 16 železničních tratí,
- 1 741 autobusových zastávek,
- 264 zastávek MHD,
- 167 železničních stanic a zastávek.

Do IDSOK jsou začleněny MHD ve městech:

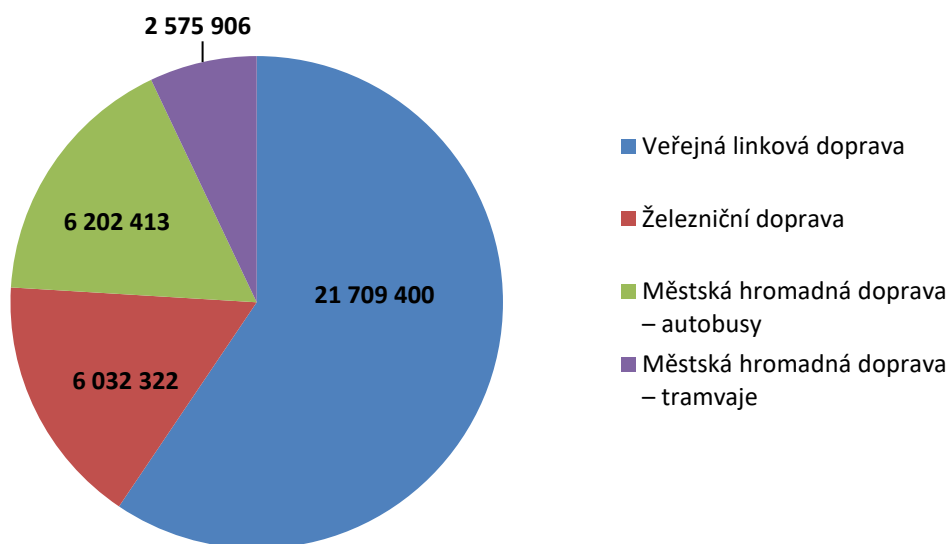
- Olomouc,
- Přerov,
- Prostějov,
- Šumperk,
- Zábřeh,
- Hranice.

Celkové roční výkony dopravců v IDSOK dosáhly v roce 2018 objemu 36 520 041 km.

V následujícím grafu č. 2 je znázorněn podíl ročních kilometrických výkonů IDSOK jednotlivých dopravních systémů.

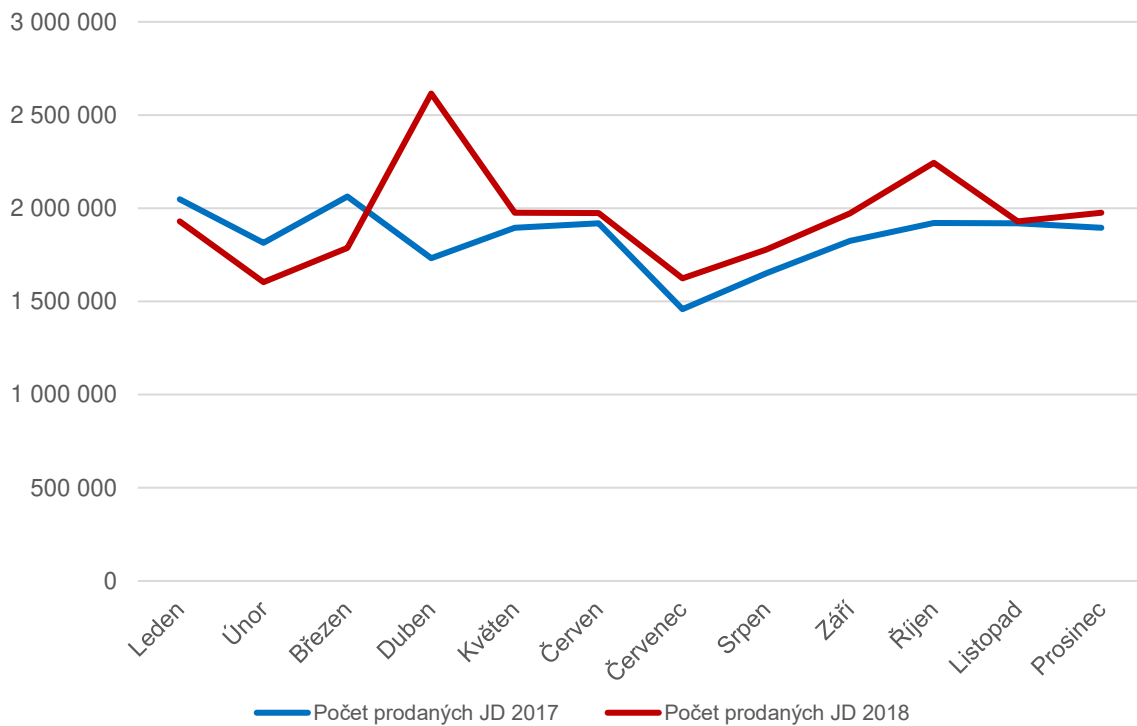
Počet ujetých kilometrů v IDSOK dle druhu dopravy v roce 2018

Údaje jsou uvedeny v km



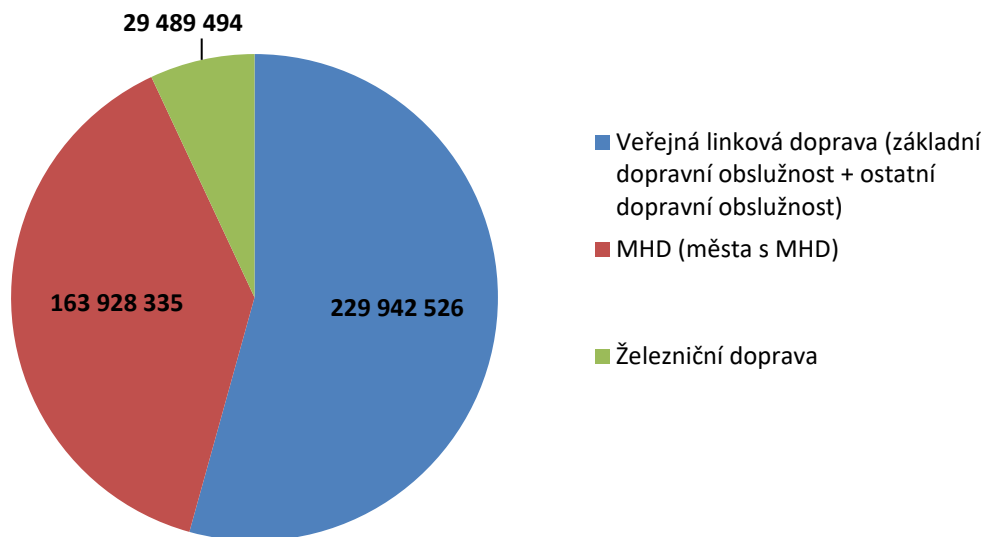
Zájem cestujících o IDSOK je také měřitelným z pohledu počtu přepravených cestujících a výnosů z jízdného, graf č. 3 a graf č. 4.

Počet prodaných jízdních dokladů IDSOK v roce 2017 a 2018



Výnos z jízdného IDSOK + kompenzace (bez DPH) v roce 2018

Údaje jsou uvedeny v Kč bez DPH



7.2 Návrhová část

Etapou tarifní integrace drážní dopravy bylo dokončeno začlenění autobusové i drážní dopravy v Olomouckém kraji do jednotného tarifního systému IDSOK. Další rozvoj systému a atraktivitu přepravy cestujících zajistí integrování rychlíkových linek a spojů do systému IDSOK. Tyto sice nejsou pod objednávkou Olomouckého kraje, ale zajišťují velmi významnou část přepravy cestujících po území Olomouckého kraje, především pro relace z Olomouce do Zábřehu, Šumperku, Přerova, Prostějova, Hranic a Mohelnice. Zapojení těchto vlaků do systému IDSOK umožní cestujícím přestupy z regionálních vlaků do vlaků kategorie R na území kraje.

S postupným začleňováním rychlíků do systému IDSOK je mimo dopravce ČD a.s., se kterým má kraj uzavřeny dlouhodobé smlouvy, nezbytné začlenit i dopravce dalších rychlíkových spojů např. relace Brno – Přerov – Hranice – Ostrava, kterou od GVD 2019/2020 zajišťuje dopravce RegioJet.

V následujících letech je vhodné vyhodnotit aktuální strukturu tarifní nabídky a prověřit rozšíření tarifní nabídky systému IDSOK, případně zavést nové druhy jízdních dokladů s prodlouženou platností nebo nové typy jízdního dokladu – například celodenní jízdenka, rodinná jízdenka.

V krátkodobém horizontu je třeba počítat s rozšířením nabídky jízdních dokladů také o Systém jednotného tarifu (dále jen SJT), který bude vyhlášen Ministerstvem dopravy České republiky. Rozšíření nabídky jízdních dokladů o SJT je z pohledu legislativy připraveno na prosinec roku 2020. Tento tarif má zajistit na celém území České republiky možnost síťového odbavení a zakoupení jízdního dokladu platného mezi libovolnými dvěma body české železniční sítě ve všech spojích v závazku veřejné služby.

8 Časové a finanční rámce navržených opatření

Níže je uveden seznam projektů postihujících výše zmíněnou problematiku veřejné dopravy v Olomouckém kraji a její další rozvoj.

Číslo projektu	Název projektu	Popis projektu	Příprava	Realizace	Odhad objemu (mil. Kč)	Investor
PR1	Tarifní integrace rychlíků do IDSOK	Zahrnutí rychlíkových linek do systému IDSOK, uznávání jízdních dokladů IDSOK	Je v přípravě	Do konce roku 2019	40	Olomoucký kraj
PR2	Dispečink IDSOK	Modernizace SW a rozšíření funkcí – vlaky, vyhodnocení	Je v přípravě	Plánovaná realizace: 2019-2020	Cca 0,5	Olomoucký kraj
PR3	MAP Phone	Odbavení cestujících pomocí mobilního telefonu	Je v přípravě	Do konce roku 2019	1,5	Olomoucký kraj
PR4	Čtení QR kódů	Dovybavení odbavovacího zařízení dopravců o čtečky QR kódů	Je v přípravě	Plánovaná realizace 2020	4	Olomoucký kraj
PR5	Modernizace železniční tratě Olomouc – Uničov –(Šumperk)	Modernizace spočívá v elektrifikaci celé tratě a traťové rychlosti v úseku Olomouc-Uničov 160 km/hod.	Je v přípravě	Plánovaná realizace: 2019 - 2022	Je v realizační fázi	SŽDC
PR6	Modernizace železniční tratě Nezamyslice - Prostějov – Olomouc	Modernizace železniční tratě Nezamyslice – Prostějov – Olomouc na parametry tratě shodné s modernizací koridoru Brno – Přerov	Je v přípravě	Plánovaná realizace: 2025	Je v realizační fázi	SŽDC
PR7	Modernizace zastávek a přestupních uzlů v železniční dopravě	Cílem projektu je zabezpečení jednotného přístupu k řešení uzlu, standardizace a parkování P+R, K+R, B+R	Krátkodobý horizont	Krátkodobý horizont, střednědobý horizont	400 – 500	SŽDC
PR8	Vybudování nového autobusového nádraží ve městě Olomouci	Stávající poloha autobusového nádraží má výrazná uživatelská a ekonomická rizika. Cílem je vybudování centrálního přestupního uzlu ve městě Olomouci	Krátkodobý horizont	Krátkodobý horizont, střednědobý horizont	100-250	Olomoucký kraj, město Olomouc,
PR9	Autobusové nádraží ve městě Zábřeh	Úprava plochy autobusového nádraží.	Krátkodobý horizont	Střednědobý horizont	30	Olomoucký kraj, město Zábřeh,

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

PR10	Informační systémy pro cestující systému IDSOK	Realizace informačních systémů pro cestující na zastávkách a přestupních uzlech na území obsluhovaném veřejnou dopravou Olomouckého kraje. Informační systém s přímou vazbou na dispečink IDSOK a dispečinky organizací krizového řízení.	Krátkodobý horizont	Střednědobý horizont	165 – 200	Olomoucký kraj
PR11	Pilotní projekt vlakotramvaje ve městě Olomouci	Využití kombinovaných vozidel v IDSOK je velmi perspektivní. Proto návrh pilotního ověření ve vztahu k železniční trati Olomouc - Příkazy (-Drahanovice/Červenka). Objem investice je uveden včetně vozidel.	Krátkodobý horizont	střednědobý horizont	1 500	Olomoucký kraj, SŽDC, Statutární město Olomouc, případně další obce
PR12	Modernizace ostatních mimokoridorových tratí	Modernizace tratí s cílem zvýšení cestovních rychlostí a kapacity tratí, především elektrizace Bludov – Jeseník a zdvoukolejnění Zábřeh – Šumperk.	Krátkodobý Horizont, střednědobý horizont	střednědobý horizont, dlouhodobý horizont	6 500	SŽDC
PR13	Modernizace železniční tratě Olomouc – Krnov	Modernizace spočívá v modernizaci celé tratě a elektrifikaci min. úseku Olomouc – Hrubá Voda	Je v projektové přípravě - TES	dlouhodobý horizont	Je v realizační fázi	SŽDC
PR14	Vlakotramvaj v IDSOK	Nové formy ve veřejné dopravě v IDSOK. Objem investice je uveden včetně vozidel.	Střednědobý horizont	Dlouhodobý horizont	24 000	Olomoucký kraj, SŽDC, Statutární město Olomouc, případně další obce

9 Závěr

Analytická část obsahuje shrnutí o základních principech a hodnotách dojíždky a vyjíždky obyvatel v Olomouckém kraji a popisuje využití aktuální nabídky veřejné regionální dopravy na jednotlivých tratích v Olomouckém kraji. Analýza ukazuje také vývoj poptávky po přepravě v uplynulém období a zmiňuje i vývoj individuální dopravy na silniční síti. Součástí analytické části jsou také předpoklady pro další rozvoj nabídky veřejné dopravy.

Návrhová část poskytuje přehled nejen provozně-organizačních opatření, která se týkají návrhu úprav linkového vedení regionální drážní dopravy a intervalů spojení. Studijně je vhodné prověřit provozní a infrastrukturní návrhy, které povedou k posílení páteřní funkce železnice v regionální dopravě v Olomouckém kraji. K prověření jsou navrženy výstavby nových zastávek, návrhy na zvýšení traťové rychlosti, elektrizace a zdvoukolejnění velmi zatížených traťových úseků, ale i výstavba infrastruktury přestupních terminálů, která zajistí podporu páteřní funkce železniční dopravy a v maximální možné míře umožní krátké a bezbariérové přestupní vazby pro všechny dopravní mody.

Zároveň byla navržena 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 aglomeraci Olomouce je navrženo studijní prověření systému vlakotramvaje, který může výhodně využít jak stávající železniční síť, tak v případě nových přeložek a spojek využít průchodu intravilánem dotčených obcí, čímž dojde nejen ke zkrácení jízdních dob, ale také ke zkrácení docházkové vzdálenosti na nové zastávky.

Návrhová část se zabývá dopravním systémem jako celkem, v oblasti dopravní integrace je vhodné se věnovat přípravě záměrů vedoucích k většímu propojení vlaků a autobusů, ale také prohloubit podporu páteřních autobusových linek a revidovat nabídku/objednávku u konkrétních relací a přepravních proudů. Pro zajištění návazností vlak – autobus, tj. především včasnosti spojů a garance návazností, je nezbytné rozšíření dispečinku IDSOK o stěžejní softwarové funkce. V oblasti tarifní integrace jsou hlavními cíli integrace rychlíků pro rozšíření nabídky rychlých regionálních spojů a rozšíření tarifní nabídky o nové jízdní doklady, například pro delší období platnosti, skupiny cestujících a oblastní jízdní doklady.

Opatření jsou popsána také svými náklady a vhodnými termíny realizace. Kromě výše kompenzace je podrobněji řešena problematika nákladů v železniční dopravě, ze které plynou návrhy na obnovu vozového parku a parametry vozidel.

PDOÚ Olomouckého kraje je uceleným koncepčním materiálem stanovujícím směr rozvoje regionální veřejné dopravy v kraji na dalších minimálně pět let s výhledem do roku 2030+.

10 Podklady, zdroje a použité zkratky

Generel veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji schválený Zastupitelstvem Olomouckého kraje usnesením č. UZ/17/20/2010 ze dne 13. 12. 2010

Návrh řešení smluvního zadání na železnici pro období po roce 2019, ČVUT Fakulta dopravní, 2017

Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy (zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2017 - 2021)

Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje schválený Radou Olomouckého kraje usnesením č. UR 80/20/2011 ze dne 20. 12. 2011

Podklady KIDSOK, p.o. pro projektanty železniční infrastruktury

Sčítání lidu, domů a bytů 2011, ČSU

Služební pomůcky SŽDC, s.o. a ČD, a.s. pro rok 2019

Použité zkratky

ČSÚ	Český statistický úřad
ETCS	European Train Control System
IAD	individuální automobilová doprava
NAD	náhradní autobusová doprava za přerušenu drážní dopravu
ITJŘ	integrální taktový jízdní řád
JŘ	jízdní řád
KJŘ	knižní jízdní řád
MHD	městská hromadná doprava
MSK	Moravskoslezský kraj
OLK	Olomoucký kraj
PDOÚ	plán dopravní obslužnosti území
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
ŽKV	železniční kolejová vozidla
VLD	veřejná linková doprava

11 Přílohy

Příloha č. 1a – Počet přepravených osob na železniční síti na území OLK – pracovní dny

Příloha č. 1b – Počet přepravených osob na železniční síti na území OLK – víkend

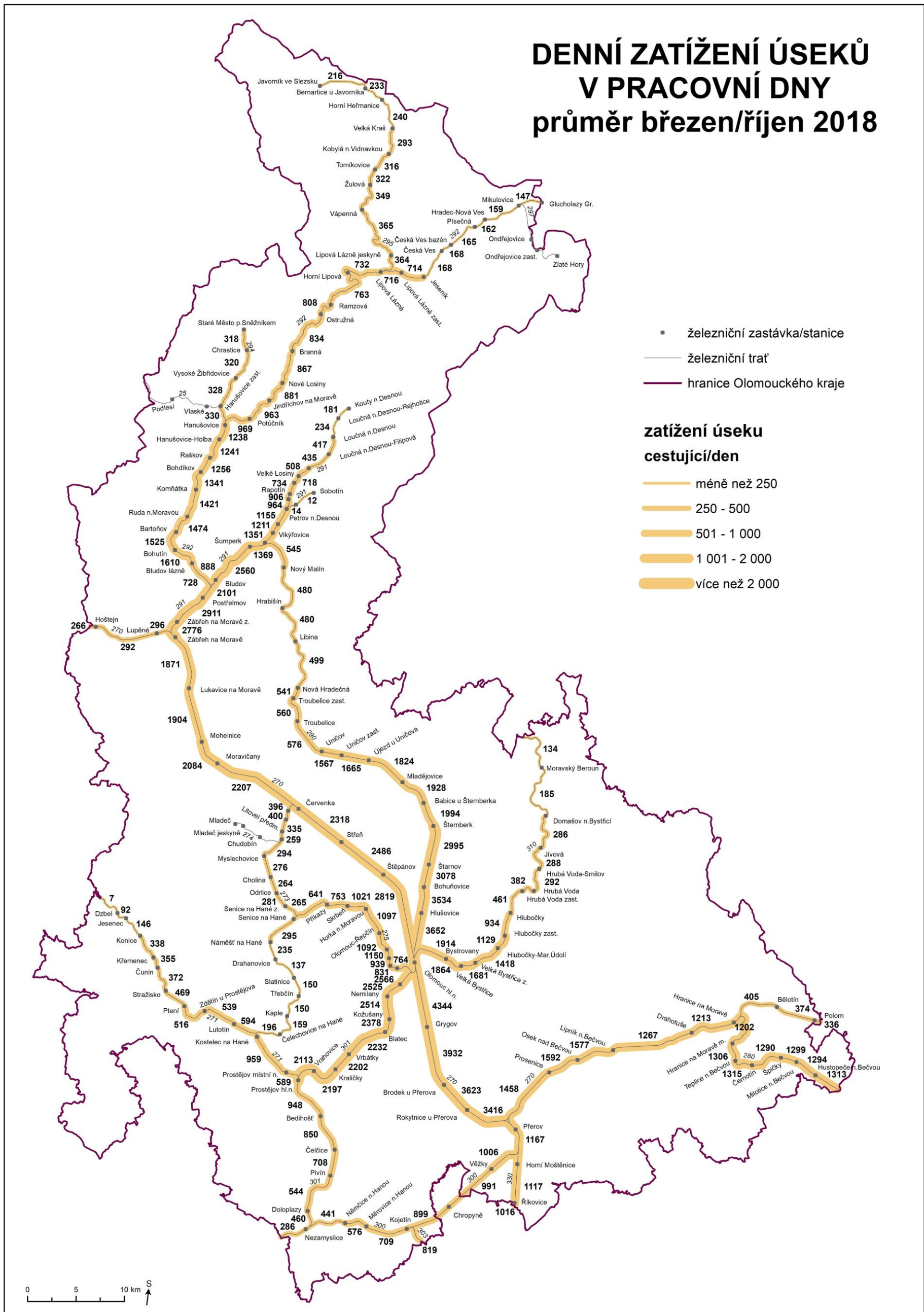
Příloha 2 – Tabulka porovnávající vývoj zatížení vybraných úseků počtem cestujících a počtem osobních automobilů

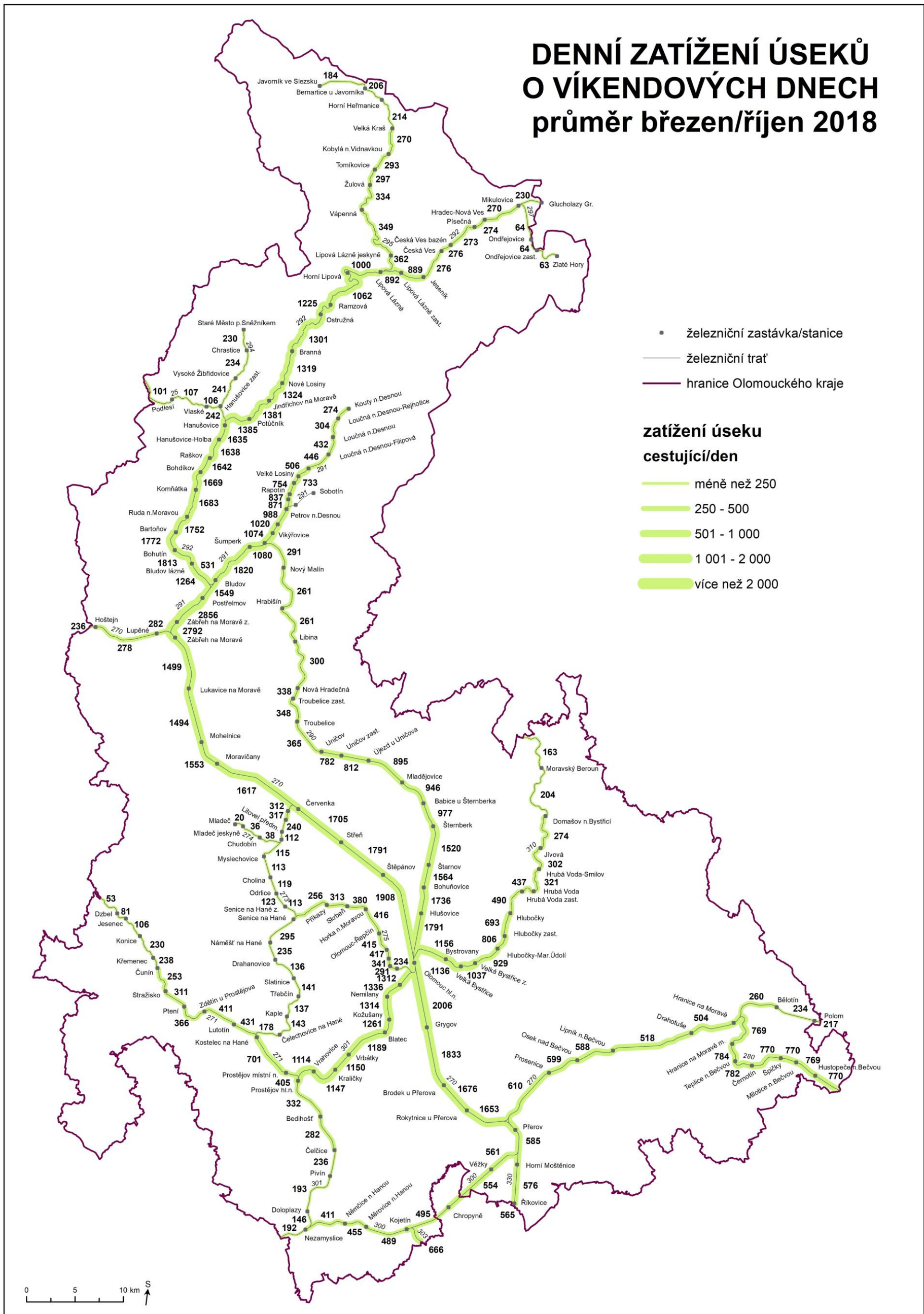
Příloha č. 3a – Schéma linek a taktových uzlů regionální železniční dopravy OLK 2019

Příloha č. 3b – Schéma linek a taktových uzlů regionální železniční dopravy OLK 2023

Příloha č. 3c – Schéma linek a taktových uzlů regionální železniční dopravy OLK 2030+

Příloha č. 4 – Schéma drážních linek dle provozních souborů



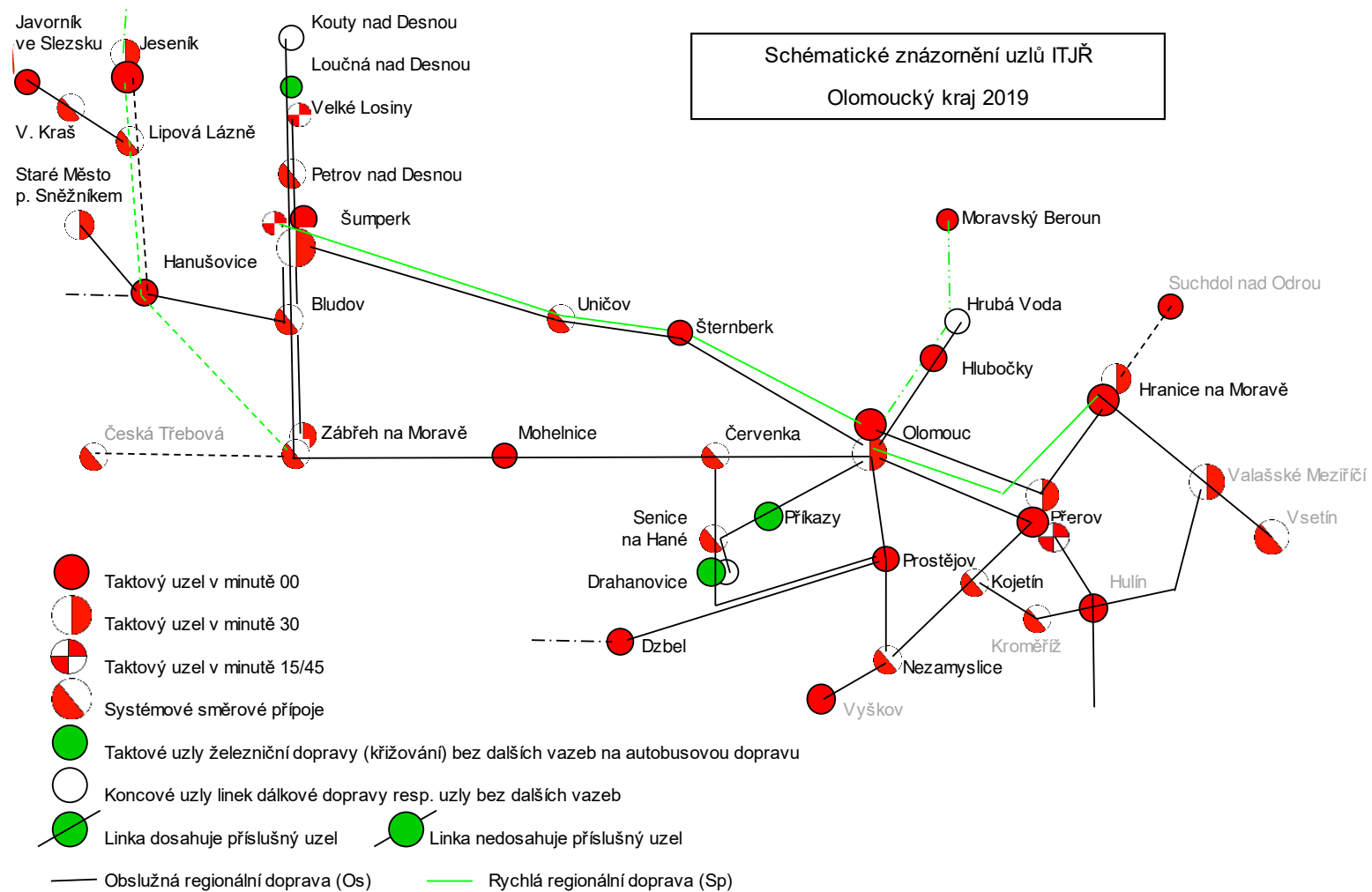


Příloha 2 – Tabulka porovnávající vývoj zatížení vybraných úseků počtem cestujících a počtem osobních automobilů

trať	úsek železnice	2011	2014	2015	2016	2017	2018	č. úseku	úsek silnice	2010	2016
270	Olomouc - Grygov	4 614	4 229	3 842	3 562	4 172	4 344	7-0238	I/55 Vsisko - Grygov	10 740	11 333
		100%	92%	83%	77%	90%	94%			100%	106%
270	Olomouc - Štěpánov	2 610	2 754	2 940	2 622	2 579	2 819	7-0077	D35 Olomouc - Křelov-Břuchotín	18 398	22 637
		100%	106%	113%	100%	99%	108%			100%	123%
275	Olomouc-Řepčín - Horka nad Moravou	890	830	790	939	1 011	1 097	7-5980	III/4463 Řepčín - Horka nad Moravou	1 621	2 699
		100%	93%	89%	106%	114%	123%			100%	167%
290	Olomouc - Hlušovice	4 493	3 906	3 679	3 417	3 642	3 652	7-1085	I/46 Chvátkovice - Týneček	12 145	11 788
		100%	87%	82%	76%	81%	81%			100%	97%
301	Olomouc-Nové Sady - Nemilany	2 375	2 683	2 577	2 260	2 445	2 525	7-1076	D35 Hněvotín - Olšany u Prostějova	27 105	24 289
		100%	113%	109%	95%	103%	106%			100%	90%
310	Velká Bystřice zastávka - Hlubočky-Mariánské Údolí	1 621	1 565	1 589	1 414	1 465	1 418	7-2220	III/44317 Velká Bystřice - Hlubočky-Mariánské Údolí	2 984	3 643
		100%	97%	98%	87%	90%	87%			100%	122%
291	Zábřeh na Moravě zastávka - Postřelmov	1 956	2 565	2 187	2 545	2 946	2 911	7-0889 +	I/44 + II/0443 Zábřeh - Postřelmov	9 436	10 152
		100%	131%	112%	130%	151%	149%	7-0986		100%	108%
270	Lukavice na Moravě - Zábřeh na Moravě	1 381	1 768	1 507	1 321	1 737	1 871	7-5937	I/44 Zvole - Rájec	9 318	10 312
		100%	128%	109%	96%	126%	135%			100%	111%
290	Uničov zastávka - Uničov	2 068	1 788	1 740	1 443	1 555	1 567	7-1980	II/449 Střelice - Uničov	3 311	4 593
		100%	86%	84%	70%	75%	76%			100%	139%
292	Ostružná - Ramzová	510	693	742	0	659	808	7-3296	II/369 Ostružná - Ramzová	3 377	4 402
		100%	136%	145%	0%	129%	158%			100%	130%
295	Vápenná - Žulová	353	399	359	0	307	349	7-3430	I/60 Vápenná - Žulová	2 018	2 562
		100%	113%	102%	0%	87%	99%			100%	127%
271 + 273	Prostějov místní nádraží - Kostelec na Hané	948	1 045	1 004	967	959	959	6-3032	II/366 Prostějov - Kostelec na Hané	7 821	6 779
		100%	110%	106%	102%	101%	101%			100%	87%
280	Teplice nad Bečvou - Černotín	1 757	1 569	1 332	1 328	1 275	1 315	7-0166	I/35 Teplice nad Bečvou - Černotín	5 432	4 747
		100%	89%	76%	76%	73%	75%			100%	87%
300	Kojetín - Chropyně	1 192	1 095	1 055	879	929	899	7-0290	II/436 Kojetín - Chropyně	2 311	2 024
		100%	92%	89%	74%	78%	75%			100%	88%

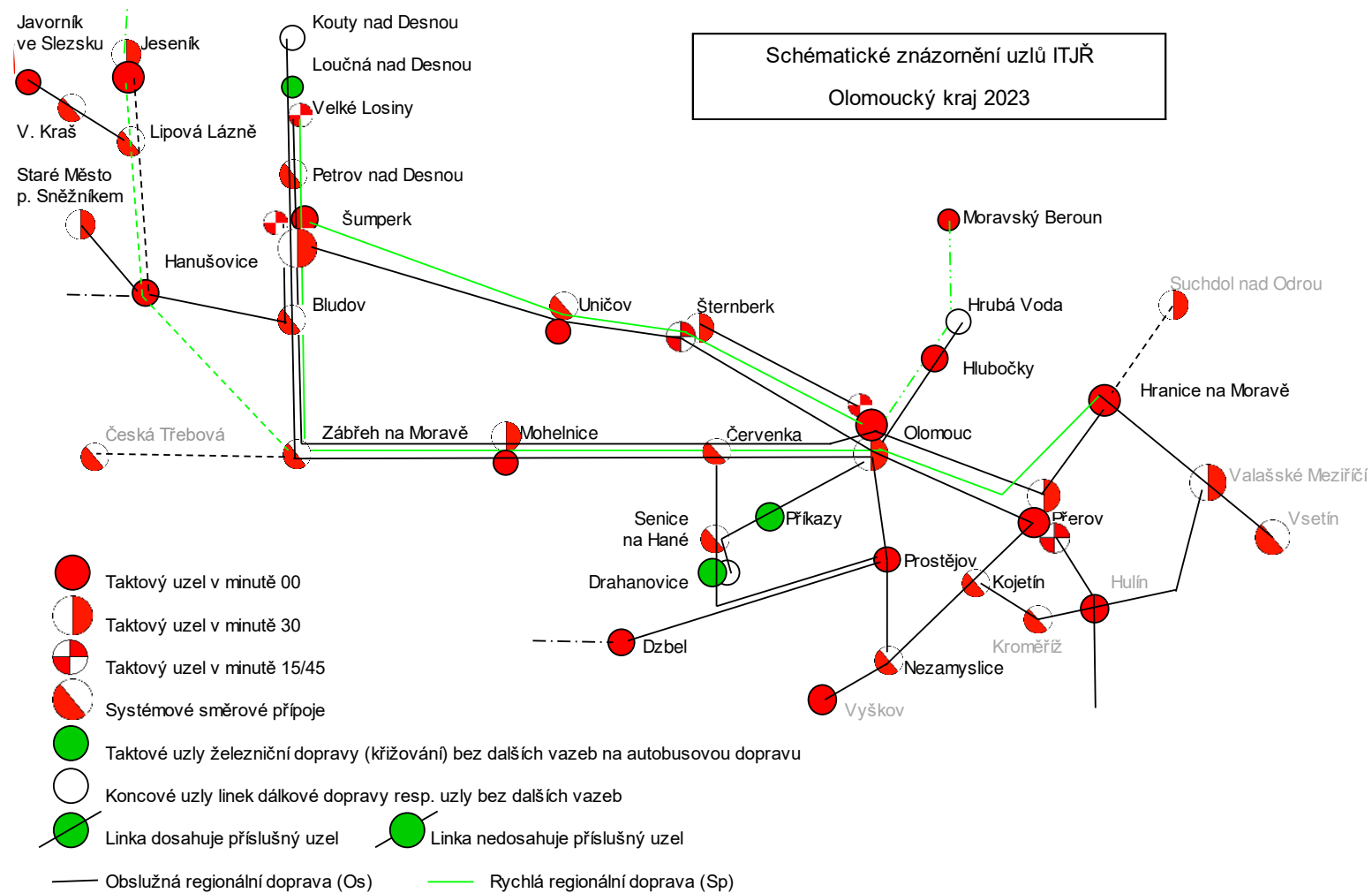
Podrobnější popis dat z tabulky a souvislostí změn v počtu cestujících s nabídkou, respektive reálným provozem, je uveden v kapitole 2.1.6.

Příloha č. 3a – Schéma linek a taktových uzlů regionální železniční dopravy OLK 2019



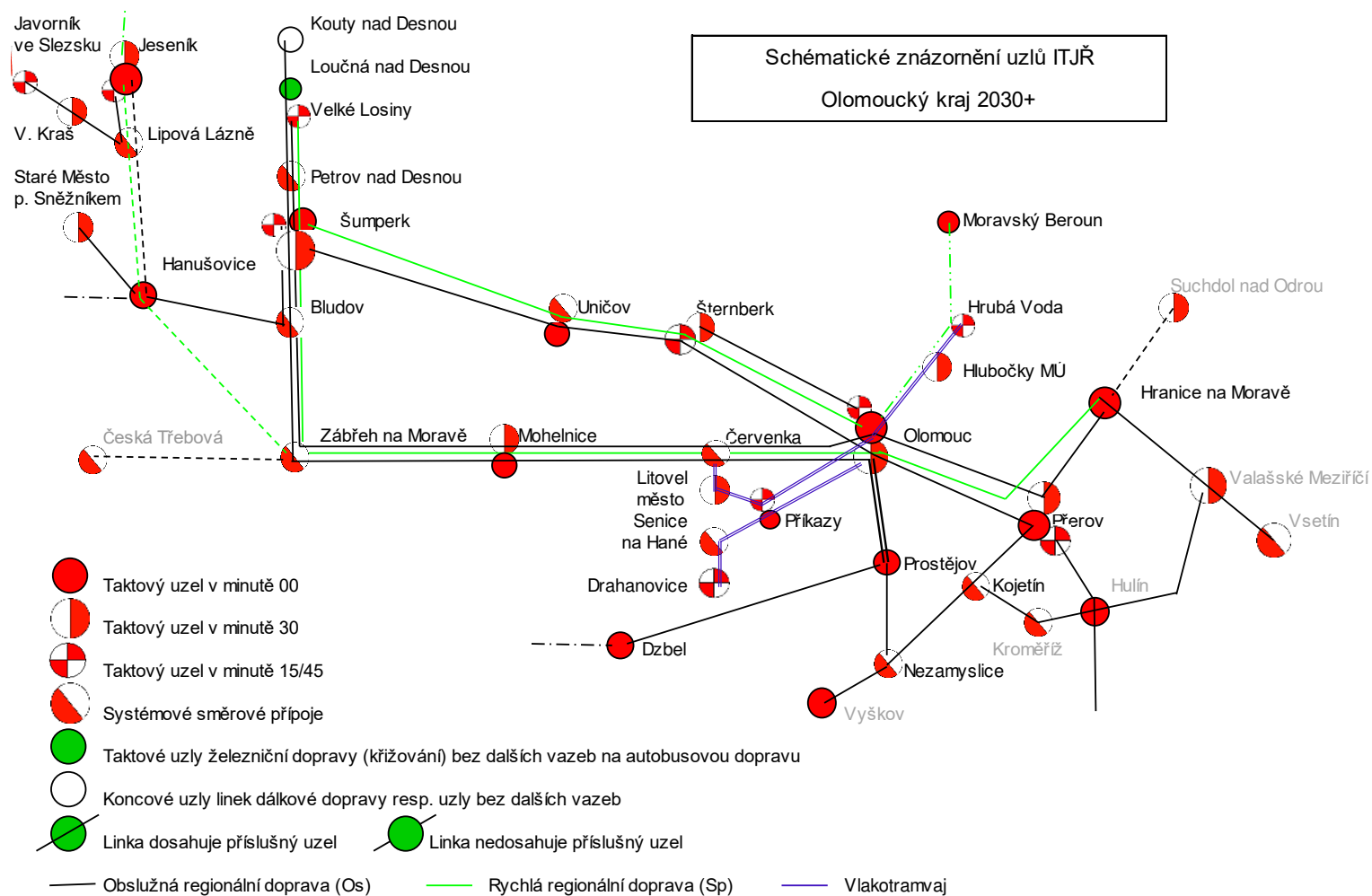
Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Příloha č. 3b – Schéma linek a taktových uzlů regionální železniční dopravy OLK 2023



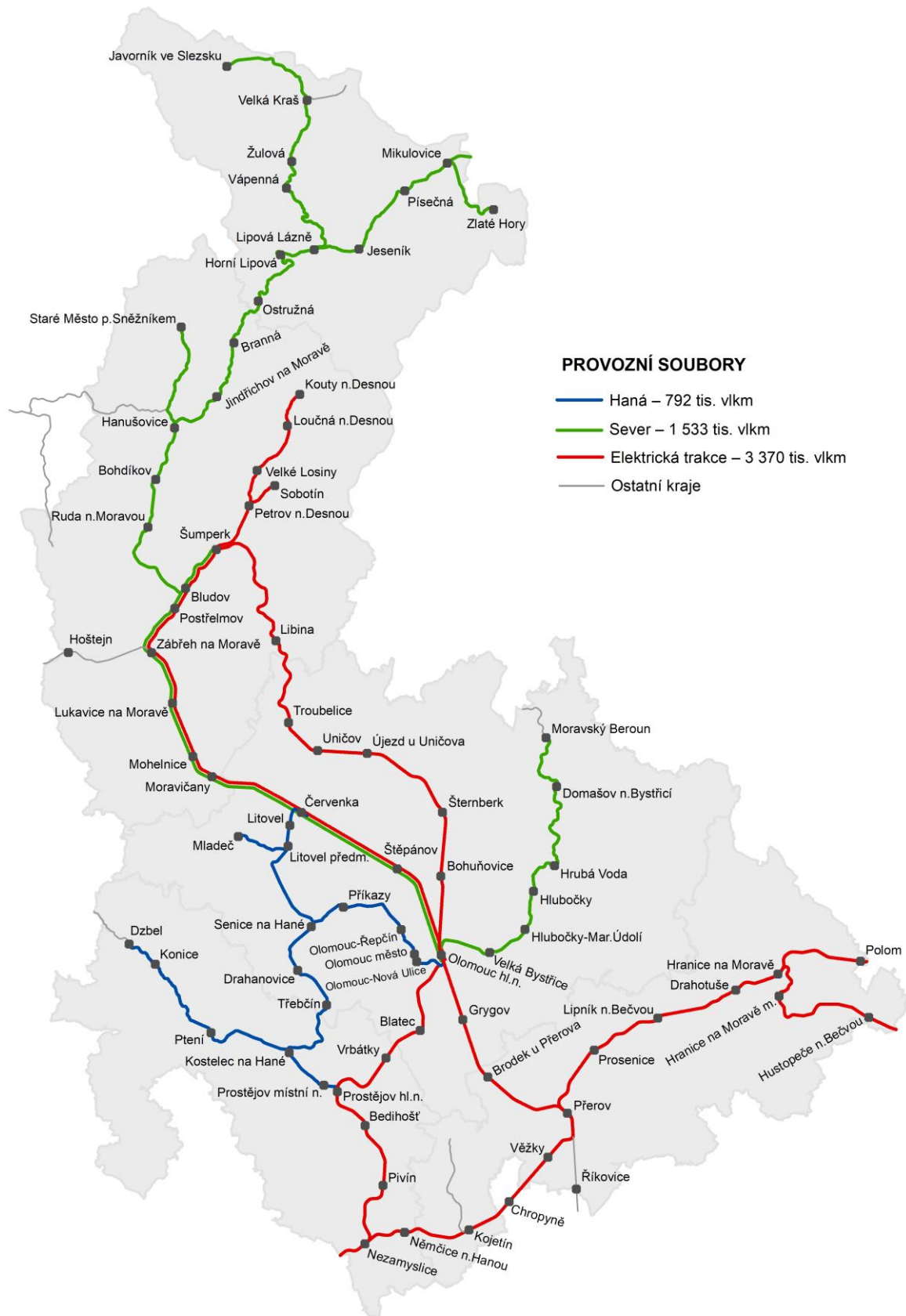
Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Příloha č. 3c – Schéma linek a taktových uzlů regionální železniční dopravy OLK 2030+



Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019

Příloha č. 4 – Provozní soubory



Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2019