

Zápis č. 21  
z jednání Komise pro dopravu  
Rady Olomouckého kraje  
ze dne 5. 9. 2023

**Přítomni:**

Předseda: John František, RNDr., Mgr., Ph.D.  
Bednařík Pavel, Mgr.  
Bednář Roman, Ing.  
Daněk Petr, Ing. arch  
Lónová Tereza, Ing.  
Navrátil Tomáš, Ing.  
Novotný Vilém, Ing.  
Ostrčil Tomáš, Mgr.  
Pivoňka Luděk  
Skládal Miloslav, Ing.  
Štencí Lubomír  
Tužín Tomáš, Ing.  
Urban Václav, Ing.  
Žák Zdeněk

**Nepřítomni:**

Mikeš František, Ing.  
Hruban Jaromír, Ing.  
Nezval Vojtěch, Bc.  
Novák David, Mgr.  
Vykydal Jiří

**Omluveni:**

Mikeš František, Ing.  
Hruban Jaromír, Ing.  
Nezval Vojtěch, Bc.  
Novák David, Mgr.  
Vykydal Jiří

**Tajemnice:** Černá Martina, Ing.

**Hosté:**

Michal Zácha, náměstek hejtmána - člen rady zodpovědný za Komisi pro dopravu  
Ing. Kateřina Suchánková, MBA, ředitelka KIDSOK, p. o.  
Ing. Alena Vašínková, vedoucí oddělení veřejné dopravy ODSH  
Ing. Hendrychová Irena, vedoucí oddělení územního plánování OSR

## **Program:**

1. Zahájení, schválení programu
2. Informace k Červenohorskému tunelu
3. Projednání kritérií B dotačních programů v oblasti dopravy
4. Nařízení kraje o maximálních cenách jízdného v IDSOK
5. Problematika nedostatečné kapacity vagonů v drážní dopravě na trase Zábřeh - Jeseník
6. Různé

## **Zápis:**

### **1. Zahájení, schválení programu**

Jednání komise proběhlo prezenčně.

Komise pro dopravu usnesením UKD/21/1/2023 schválila účast přizvané osoby na jednání komise, a to Michala Záchy, PhDr., Ing. Kateřiny Suchánkové, MBA, Ing. Aleny Vašinkové, Ing. Hendrychové Ireny.

Komise pro dopravu usnesením UKD/21/2/2023 schválila Program jednání Komise pro dopravu ze dne 29. 8. 2023.

Předseda komise posunul bod programu č. 2 „Informace k Červenohorskému tunelu“ až před bod „Různé“ z důvodu pozdějšího příchodu M. Záchy, který chtěl být u tohoto bodu přítomen.

### **2. Projednání kritérií B dotačních programů v oblasti dopravy**

Předseda komise uvedl bod. Pozastavil se nad bodováním u cyklostezek v kategorii B4 – Význam komunikace z hlediska opatření pro cyklisty, kde považoval více bodově důležitější cyklostezku v režimu dopravního značení C 10 (stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem) než cyklostezky C 8 (stezka pro cyklisty). Ve skutečnosti je v kritériích hodnocení žádostí C 8 obodována více body než C 10.

Ing. Růžička připomněl, že dříve byly všechny tři typy cyklostezek bodovány stejným počtem bodů.

Ing. arch. Daněk nedoporučoval rozdělovat jednotlivé typy cyklostezek body. Je to na projektantovi, každá cyklotrasa je specifická. Navrhoval první tři typy cyklostezek obodovat stejnou výší sedm bodů, mosty a lávky pět bodů a poslední B 11 obodovat třemi body.

Mgr. Bednařík navrhoval nepenalizovat kategorii B4 bodově.

Ing. Tužín dal na zvážení, zda by oprava krajských silnic III. třídy, které jsou ve špatném stavu, nešla spojit s výstavbou cyklostezek.

Předseda komise informoval, že na dotace cyklostezek jde ročně 11 mil. Kč, a to by pokrylo náklady na opravu cca jedné silnice. Souhlasil ale, že zejména v horských úsecích

ve spoustě míst, kde se nikdy žádná cyklostezka nebude budovat, by toto cyklisté ocenili.

Komise se shodla na přijetí usnesení doporučit Radě Olomouckého kraje s předloženými návrhy bodových hodnocení kritérií B dotačních programů s projednanou úpravou kritéria B4 hodnocení žádostí v dotačním programu Cyklostezky 2024, a to:

B4	Význam komunikace z hlediska opatření pro cyklisty	Počet bodů (původní)	Počet bodů (navržený a schválený 5. 9.)
	cyklostezka v režimu dopravního značení C8 (stezka pro cyklisty)	7	7
	cyklostezka v režimu dopravního značení C9 (stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem)	6	7
	cyklostezka v režimu dopravního značení C10 (stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem)	5	7
	most nebo lávka podmiňující funkci cyklostezky nebo cyklistické komunikace a určená pro provoz cyklistů	4	5
	cyklistická komunikace v režimu dopravního značení B11, cyklostezka určená i pro provoz motorové dopravy	3	3

K uvedenému bodu komise přijala usnesení OKD/21/3/2023 – Komise souhlasí s návrhem kritérií B dotačních programů s projednanou úpravou kritéria B4 hodnocení žádostí v dotačním programu Cyklostezky 2024.

### 3. Nařízení kraje o maximálních cenách jízdného v IDSOK

Předseda komise uvedl bod a předal slovo ředitelce KIDSOK, Ing. Kateřině Suchánkové, MBA, která členům komise sdělila informace k návrhu úprav Tarifu IDSOK.

Po spuštění mobilní aplikace navrhujeme, aby uživatelé, kteří si kupují elektronické jízdné, byli zvýhodněni proti těm, kteří využívají papírové jízdné. Důvod, který k tomu vede je úspora papíru (cena kotoučku vzrostla 5ti násobně), úspora na tiskárnách, dochází ke zrychlení odbavení cestujících ve vozidlech. Papírové jízdné je proto navrhováno zdražit o cca 15 % oproti stávajícím cenám.

Ke zrušení prodeje vícezónových jízdenek u DPMO uvedla, že i zónu 71 včetně dalších zón je také možné zakoupit v rámci elektronického jízdného a není třeba tisknout jízdní doklady

Dále informovala členy komise, že připravují pro cestující možnost výběru, zda chtějí v rámci zóny 71 využít MHD v Olomouci, či nikoliv, tedy přestup a nepřestup na DPMO. V rámci tohoto bude mít zóna Olomouc dvě zónová čísla 71 a 710. Zóna 71 by zůstala pro cestování včetně MHD Olomouc a zóna 710 by sloužila pro cesty bez možnosti přestupu na MHD v Olomouci. Jde o finanční zvýhodnění cestujících, kteří nevyužívají zónu 71.

I z důvodu, že SMOI má tendence neustále zdražovat jízdné.

Nakonec okomentovala návrh daňového balíčku, kdy vláda zvažuje u tržeb za jízdné zvýšení sazby DPH z 10% na 12%. V současné chvíli je to neznámá a záleží na tom, zda bude chtít Olomoucký kraj promítnout tuto změnu do ceny jízdného v rámci nařízení. Pokud by na to OK nereagoval úpravou ceníků, přišel by o cca 13 mil. Kč v tržbách, které by byly odvedeny v DPH.

Ing. Bednář považuje rozdílné ceny jízdenek za další dělení společnosti, hlavně u důchodců, kteří např. nevlastní nové typy mobilních telefonů a neovládají mobilní aplikace.

Pan Štencl doporučoval nejít cestou zdražování papírových jízdenek, ale nechat tomu volný průběh. U DPMO je tendence navyšování uživatelů elektronických jízdenek. Papírové jízdenky se samy vytlačí. S tímto souhlasil i pan Pivoňka.

Ing. Tužín upozornil na funkčnost aplikace, která je vázána na připojení k internetu a ne na všech tratích je pokrytí a může být problém s nákupem jízdenky. S tím souvisí i problém kontroly el. jízdenky průvodčím, když je bez pokrytí internetem. Dále upozornil na to, že každý kraj má svoji aplikaci na koupi jízdenky a průjezd napříč republikou je velmi komplikovaný. Penalizaci za papírové jízdenky nedoporučoval a nepodporoval.

Předseda komise souhlasil a konstatoval, že je potřeba nějaké sociální spravedlnosti a člověk, který mobilní aplikace nepoužívá, se může cítit být poškozen a vyloučen.

Ing. arch. Daněk se dotazoval, co se od komise v tomto bodě očekává.

Ing. Růžička uvedl, že porada vedení požádala, aby toto téma bylo projednáno v Komisi pro dopravu jako poradním orgánem a očekávají jednoznačné stanovisko jak dál pokračovat s tímto návrhem.

Ing. Tužín navrhoval nevyjadřovat se k daňovému balíčku. Zavedení zóny 710 podporuje. Ke zdražení papírových jízdních dokladů doporučil zachovat stejnou výši papírové i elektronické jízdenky. Tento návrh podpořil předseda i ostatní členové komise.

Komise projednala návrh úprav Tarifu IDSOK, doporučila zavedení zóny 710, která bude sloužit cestujícím, kteří nevyužívají zónu 71 a finančně budou zvýhodněni a doporučila zachovat stejnou výši papírové i elektronické jízdenky. Komise si uvědomuje význam přechodu na elektronické jízdné. Je to vnímáno jako přirozený vývoj k postupné elektronizaci, kdy postupně elektronické jízdenky nahradí papírové.

Komise pro dopravu usnesením UKD/21/4/2023 doporučuje změnu tarifu IDSOK – zavedení nepřestupného jízdného na MHD v Olomouci (zavedení zóny 710) a doporučuje zachovat stejnou výši papírové i elektronické jízdenky.

#### **4. Problematika nedostatečné kapacity vagonů v drážní dopravě na trase Zábřeh – Jeseník**

Předseda komise uvedl bod a předal slovo ředitelce KIDSOK, Ing. Kateřině Suchánkové, MBA, která na úvod přečetla dopis z Ministerstva dopravy ČR, které je objednatelem rychlíkových spojů Brno – Šumperk s trháním vlaku v Zábřehu na Moravě, kdy část pokračuje do Jeseníku jako spěšný vlak Olomouckého kraje. MD se doposud bránilo několik let před skončením smlouvy dělat koncepční změny v provozním konceptu.

Zásadním problémem je přeplněnost vlaků na trase Zábřeh – Jeseník. K tématu proběhla rozsáhlá e-mailová diskuse členů komise před jednáním komise. V současné době je s MD domluva taková, že porovnájí data počtu přepravených cestujících s daty Olomouckého kraje a na základě těchto údajů bude dohodnuta nebo ne posíla již od Brna.

Ing. arch. Daněk se dotazoval, do kdy platí stávající smlouva. Ing. Suchánková odpověděla, že soutěž bude probíhat až v roce 2027. Dále se vyjádřil, že je pro něho lepší cestovat do Brna bussem než vlakem.

Ing. Urban a Ing. Tužín prosazovali elektrifikaci trati do Jeseníku, která by řešila i problém nasazování jednotlivých druhů souprav.

Ing. Suchánková doplnila, že MD podporuje elektrifikaci trati do Jeseníku, oproti tomu Správa železnic, která se vyjádřila ve smyslu, pokud se zvažuje studie pod Červenohorským sedlem, nevidí důvod toto podpořit.

## **5. Informace k Červenohorskému tunelu**

Předseda komise uvedl bod a předal slovo Ing. Ireně Hendrychové, která členům komise představila územní studii Prodloužení železnice z koutů nad Desnou do Jeseníku. Prezentaci obdrželi členové komise předem k prostudování.

Zácha uvedl, že v okamžiku kdy obdrží studii, kterou zadali, má za úkol ji dodat SŽ, MD. Tyto instituce začnou na této studii pracovat, jaké má reálné rozměry, zda se zapojí polská strana, či ne, zda bude ekonomicky výhodná. Podporuje spíše posílení kapacity vlaků směřující z Brna do Jeseníku.

Ing. Hendrychová doplnila, že zásady územního rozvoje jsou koncepční dokument, který vymezuje chráněné území pro budoucí výstavbu, v tomto případě, železniční trati. Než se to propíše do jednotlivých územních plánů, je to otázka cca deseti let. Nelze spojovat tento záměr s elektrifikací.

Ing. Urban trvá na jednání k elektrifikaci trati Zábřeh - Jeseník s MD. Záměry elektrifikace současné trati a prodloužení železnice z koutů nad Desnou do Jeseníku a dále na hranice s Polskem nelze spojovat. Časově i investičně se jedná o zcela rozdílné akce. Větší prostor v rámci jednání na úrovni vlády by v současné době měla dostat právě elektrifikace současné trati.

Pan Žák se dotazoval, jak se ke studii a celkově projektu staví polská strana. Zácha uvedl, že tomu nejsou nakloněni.

Komise se shodla v pokračování záměru a zároveň se věnovat elektrifikaci trati.

## **6. Různé**

Předseda komise uvedl bod a předal slovo Ing. Urbanovi, který vznesl dotaz na SSOK, zda by bylo možné plánovat opravy silnic a s tím spojené uzavírky mimo turistickou sezónu. Zácha uvedl, že je to těžko prosaditelné. Jednotlivé zakázky se soutěží již v lednu a akce musí být zaslavněny. Je to i otázka počasí. Ing. Urban požádal hlavně o lepší komunikaci.

Mgr. Bednařík požádal přizvat na některou z dalších komisí cyklokoordinátory, aby prezentovali komisi koncepci cyklistické dopravy. Zácha doporučil přizvat náměstka Šafaříka nebo Ing. Dosoudila.

Ing. Bednář upozornil na špatné značení uzavírky a objízdné trasy Jeseník – Loučná.

Předseda komise poděkoval všem přítomným za účast a sdělil, že datum, místo a čas příštího jednání bude upřesněno.

V Olomouci zapsala dne 8. 9. 2023 Ing. Martina Černá.

.....  
RNDr., Mgr., John František, Ph.D.  
předseda komise

**Přílohy:** Prezenční listina