

Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje

platný od roku 2024



Obsah

OBSAH	2
MANAŽERSKÉ SHRUTÍ	4
1 ÚVOD	6
2 VYMEZENÍ PŘEPRAVNÍCH POTŘEB	8
2.1 Popis a nastavení přepravních vztahů v Olomouckém kraji	8
2.1.1 Přepravní vztahy v Olomouckém kraji	8
2.1.2 Struktura dojíždky podle územního rozsahu, doby dojíždky a používaných dopravních prostředků	8
2.1.3 Regionalizace dojíždky – mapa vnitrokrasjých vztahů; změny 2021 proti 2011	13
2.1.4 Mezikrasjé vztahy v pravidelné dojíždce a vyjíždce s Olomouckým krajem	13
2.1.5 Zatížení jednotlivých železničních tratí v Olomouckém kraji	15
2.1.6 Izochrony časové dostupnosti v Olomouckém kraji	17
2.1.7 Dílčí závěry	17
2.1.8 Východiska pro organizaci dopravní obslužnosti Olomouckého kraje.....	18
2.1.9 Význam páteřních linek veřejné dopravy v Olomouckém kraji	21
2.1.10 Návrh standardních intervalů obsluhy.....	21
2.1.11 Obecné principy optimalizace objednávky veřejné dopravy v Olomouckém kraji	23
2.2 Závěr kapitoly 2	24
3 NABÍDKA A POPTÁVKA VEŘEJNÉ DOPRAVY SE ZAMĚŘENÍM NA RENTABILITU VÝVOJE VEŘEJNÉ DOPRAVY	25
3.1 Regionální železniční doprava v Olomouckém kraji	25
3.1.1 Stručná charakteristika jednotlivých tratí v Olomouckém kraji.....	25
3.1.2 Návrhová část opatření pro objednávku výkonů na jednotlivých tratích	39
3.1.3 Shrnutí investičních záměrů v oblasti železniční infrastruktury v Olomouckém kraji pro studijní prověření.....	52
3.1.4 Rozvoj nabídky regionální železniční dopravy v Olomouckém kraji	53
3.1.5 Číslování linek regionální železniční dopravy.....	55
3.2 Veřejná linková doprava v Olomouckém kraji	55
3.2.1 Páteřní linky VLD	56
3.2.2 Obslužné autobusové linky	57
3.2.3 Dálková a mezikrasjé doprava v objednávce Olomouckého kraje	57
3.2.4 Závěr	60
4 DOPRAVNÍ INTEGRACE	61
4.1 Kroky nezbytné k maximalizaci synergického efektu mezi drážní a veřejnou linkovou dopravou v Olomouckém kraji	61
4.1.1 Odstranění souběhů ve veřejné dopravě v Olomouckém kraji	61
4.1.2 Optimalizace přepravní nabídky v Olomouckém kraji	62

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

4.2	Přestupní terminály.....	63
4.2.1	Shrnutí vhodnosti prověření investic do přestupních terminálů	68
4.3	Segmenty, souběhy, terminály – shrnutí výzev dopravní integrace	69
5	PŘEDPOKLÁDANÝ ROZSAH POSKYTOVANÉ KOMPENZACE	72
5.1	Atributy stanovení ceny dopravního výkonu v osobní železniční dopravě.....	72
5.2	Udržení funkční a transparentní ekonomiky vztažené k veřejné dopravě, zákonným závazkům a potřebám obsluhy území	73
5.3	Atributy efektivního nákupu nových ŽKV po ukončení stávajících smluv s dopravcem České dráhy s vazbou na výši vyplácených kompenzací objednatelem	74
6	OSNOVA VÝBĚROVÝCH ŘÍZENÍ NA JEDNOTLIVÉ DRUHY VEŘEJNÉ DOPRAVY	79
6.1	Problematika drážní dopravy.....	80
6.2	Problematika veřejné linkové dopravy	82
6.2.1	Návrh provozních oblastí	84
7	TARIFNÍ INTEGRACE	95
7.1	Stav integrace	95
7.1.1	Rekapitulace realizovaných etap IDSOK	95
7.1.2	Základní údaje o rozsahu integrace veřejné dopravy v Olomouckém kraji	96
7.1.3	Tarif pro cestující	98
7.2	Návrhová část	98
8	ČASOVÉ A FINANČNÍ RÁMCE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ	100
9	ZÁVĚR.....	103
10	PODKLADY, ZDROJE A POUŽITÉ ZKRATKY	104
11	PŘÍLOHY	105

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 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 skutečná realizace **v praxi, především zpoždění vlaků, zastaralý vozový park** na železnici a časté výluky na drážní infrastruktuře.

Díky předchozímu PDOÚ se podařilo prosadit a včas realizovat několik infrastrukturních staveb, např. **modernizaci a elektrifikaci tratě Olomouc – Uničov – Šumperk** (první regionální trať v ČR s traťovou rychlostí 160 km/h, první trať s výhradním provozem ETCS). Díky dopravní i tarifní integraci a modernizaci centrálního dispečinku KIDSOK bylo možné 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** (spojte včas). Když 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

Některé zadané provozní oblasti v autobusové i železniční dopravě bude nutno v platnosti tohoto PDOÚ znovu soutěžit. Výjimkou jsou provozní soubory na elektrickou trakci na železnici od roku 2023. **S přípravou zadávací dokumentace je nutné začít nejpozději začátkem roku 2024.** Z důvodu „držení kroku s okolním světem“ je vhodné se v oblasti provozně-technologické zaměřit na:

- **rozvoj informačního systému pro cestující** (především v přestupních uzlech s cílem zvýšit informovanost o včasnosti spojů, možnostech přípojů a celkovou informovanost cestujících),
- **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, Olomouc – Uničov, Olomouc – Přerov, Hlubočky – Moravský Beroun,
 - **ve kterých poptávka neodpovídá předpokladům,** např. Olomouc – Hlubočky, Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, Olomouc – údolí Desné (doplnit spěšné vlaky).

V oblasti infrastruktury je v období platnosti PDOÚ potřeba:

- pokračovat v projektové přípravě a následně přejít do realizace modernizace tratí Brno – Přerov, Olomouc – Prostějov – Nezamyslice

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

- začít řešit opatření pro elektromobilitu (lehká elektrifikace, úseková elektrifikace, dobíjecí ostrovy).

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

- realizovat lehkou elektrifikaci již dříve modernizované trati Bludov – Hanušovice – Jeseník pro zachování a zrychlení přímého spojení Jesenicka s Olomoucí a Brnem,
- Ve spolupráci s MD ČR prověřit a projektovat 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, výkyvy v cenách energií. **Na základě dlouhodobých smluv s dopravci je nutné zajistit odpovídající a stále 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 **prostožů vozidel a provozních zaměstnanců.** Podporovat investiční projekty spořící 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.** Jsou **zaintegrované do tarifu IDSOK také rychlíkové linky.** Protože cestující kladně odpovídají svým dopravním chováním na tarifní a dopravní integraci, díky možnosti využít „rychlé regionální“ dopravy, **je vhodné rozšířit** nabídku rychlých spěšných vlaků a také nabídku tarifu **IDSOK o další produkty,** například rodinnou/skupinovou jízdenku, nebo oblastní turistické jízdenky pro podporu cestovního ruchu.

Je třeba...

- obnovit vozový park na železnici (dieselové soubory Haná a Sever od 2030),
- zvýšit atraktivitu nabídky pro cestující přidáním spojů a její úpravou využitím prostožů,
- připravit nové infrastrukturní projekty (elektrifikace, zdvoukolejnění, terminály, vlakotramvaj),
- rozvíjet informační systém pro cestující (především v přestupních uzlech),
- spustit nové tarifní nabídky IDSOK,
- zajistit dlouhodobě stabilní financování veřejné dopravy v Olomouckém kraji jako celku.

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.

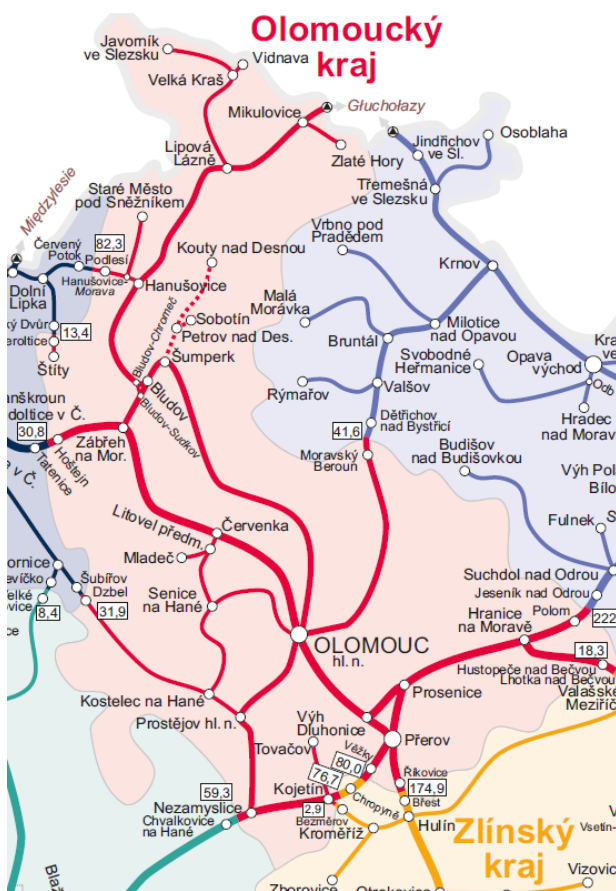
Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování respektuje segmentaci trhu a jako koncepční materiál vychází z páteřních spojů veřejné drážní dopravy.

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 uplynulá období lze jmenovat elektrifikaci 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 včetně integrace vlaků, tj. možnost koordinovat přípojové vazby vlak – autobus, nové smlouvy s železničním dopravcem včetně dílčí modernizace vozového parku a dokončení infrastrukturních projektů na železnici, například modernizace a elektrifikace trati Šumperk – Uničov – Olomouc (první regionální trať v ČR s traťovou rychlostí 160 km/h, první trať v ČR s výhradním provozem ETCS), modernizace nástupišť na vybraných zastávkách na území celého kraje a příprava optimalizace dalších tratí, například Olomouc – Prostějov – Nezamyslice a Přerov – Kojetín – Nezamyslice.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

Olomoucký kraj je objednatel regionální dopravy na svém území, tj. autobusové a železniční dopravy. Rozsah území kraje včetně příslušných tratí vymezuje následující obrázek.



Od 1. 1. 2020 byla do CD IDSOK plně zintegrována i dálková železniční doprava. Odbavení cestujících je možné také s využitím QR kódů. Díky integraci dochází ke zvýšení informovanosti cestující veřejnosti, efektivnějšímu zvládnutí mimořádných událostí v železniční dopravě což má pozitivní dopad na vnímání spolehlivosti železniční dopravy v IDSOK. V souladu s výše uvedeným je rozšířena 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. Softwarově je vyhodnocování kvality a rozsahu realizovaného dopravního výkonu v železniční dopravě složitější než v autobusové dopravě. Tomu odpovídala i náročnost implementace všech nezbytných nástrojů, modulů, reportů a procesů pro vyhodnocování vlaků.

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.

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

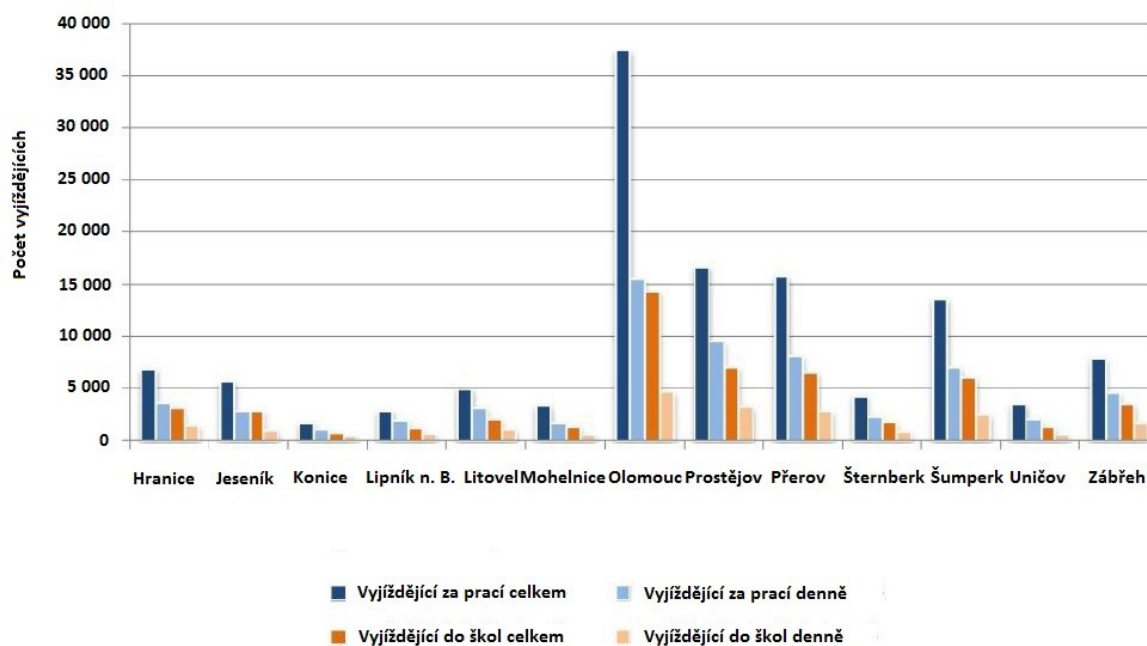
Údaje o vyjížděcích obyvatel jsou v Česku sledovány s desetiletou periodicitou v rámci celostátních censů (Sčítání lidu, domů a bytů – dále SLDB). Data o dojížděcích ze SLDB 2021 zveřejněná v červnu 2023 jako celek jsou, bohužel, zatížena velkou chybou, způsobenou vysokým množstvím nevyplněných údajů, 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 dojížděcích. 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 2011 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 dojížděčce jsou zahrnuty všechny stupně škol, přičemž denní dojížděčka je nejsilněji vázaná na základní školy. Směry a územní rozsah pracovní dojížděčky se v roce 2021 Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

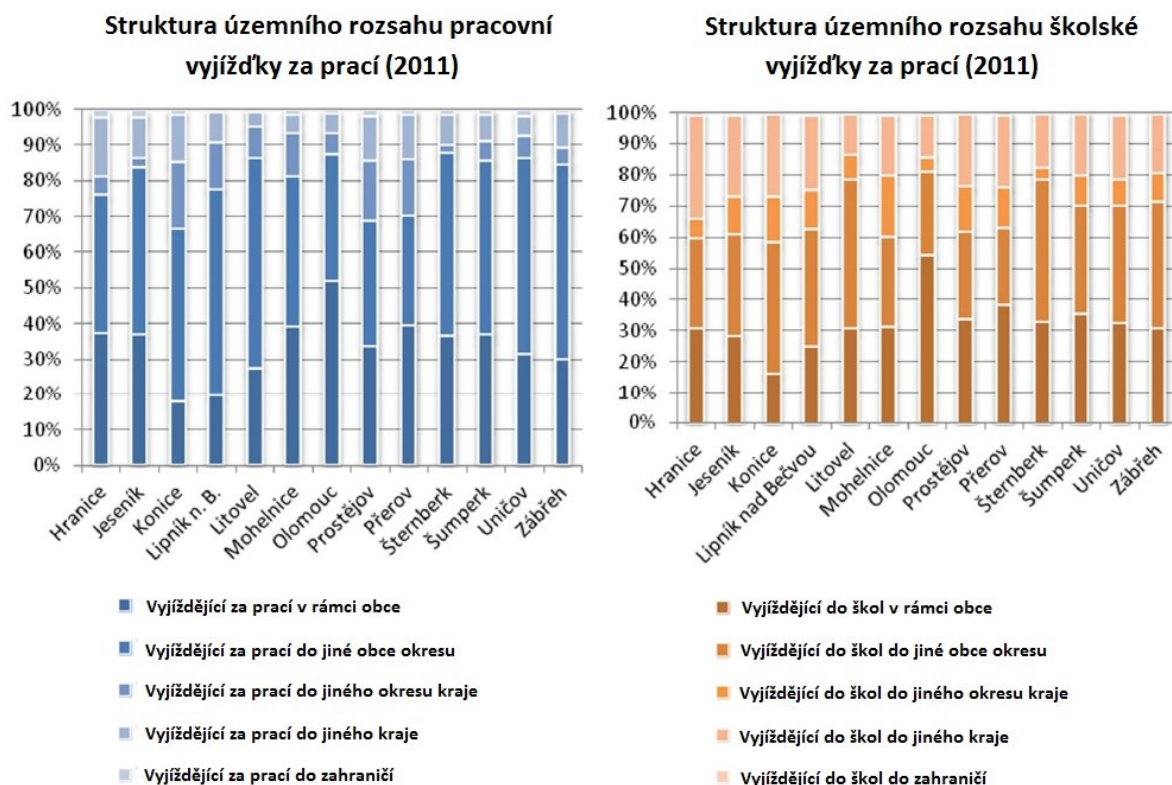
více přiblížil realitě, neboť vyhodnocení údajů proběhlo s ohledem na obvyklý, nikoliv trvalý pobyt respondenta. Dojíždějící, kteří mají trvalý pobyt v Olomouci, ale ve všední den žijí a pracují v Praze, tak byli v roce 2011 zaevidováni jako dojíždějící denně a do jiného kraje než se nachází bydliště. Ve sčítání 2021 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

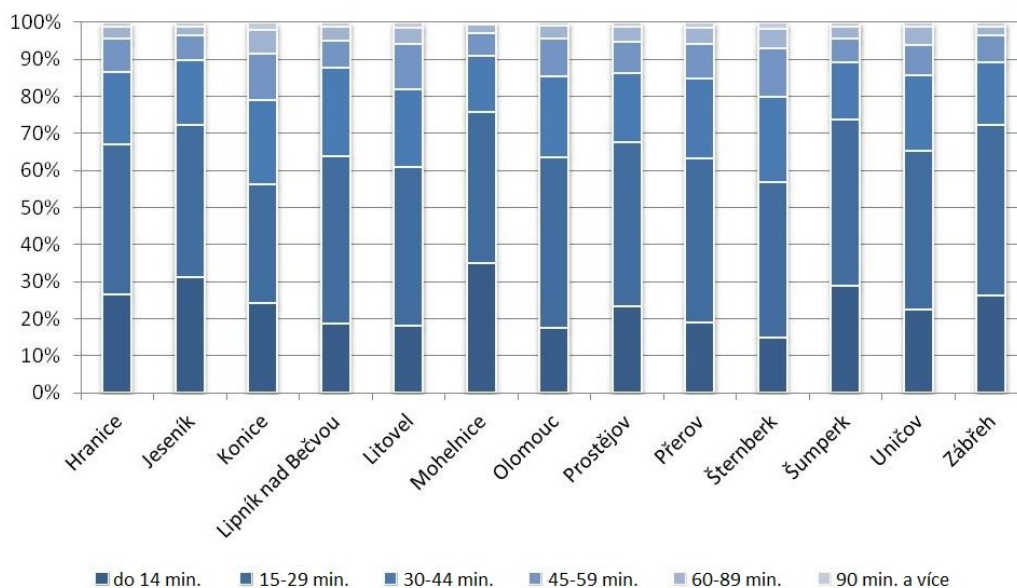
Z hlediska struktury územního rozsahu vyjíždky nepřekvapuje nejvyšší podíl dojíždky v kategoriích v rámci obce a v rámci okresu. Údaje za ORP se liší podle polohy vůči případnému silnému konkurenčnímu středisku, které zvyšuje podíl kategorie „vyjíždka v rámci okresu“. Je to případ Uničova, Litovle či 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

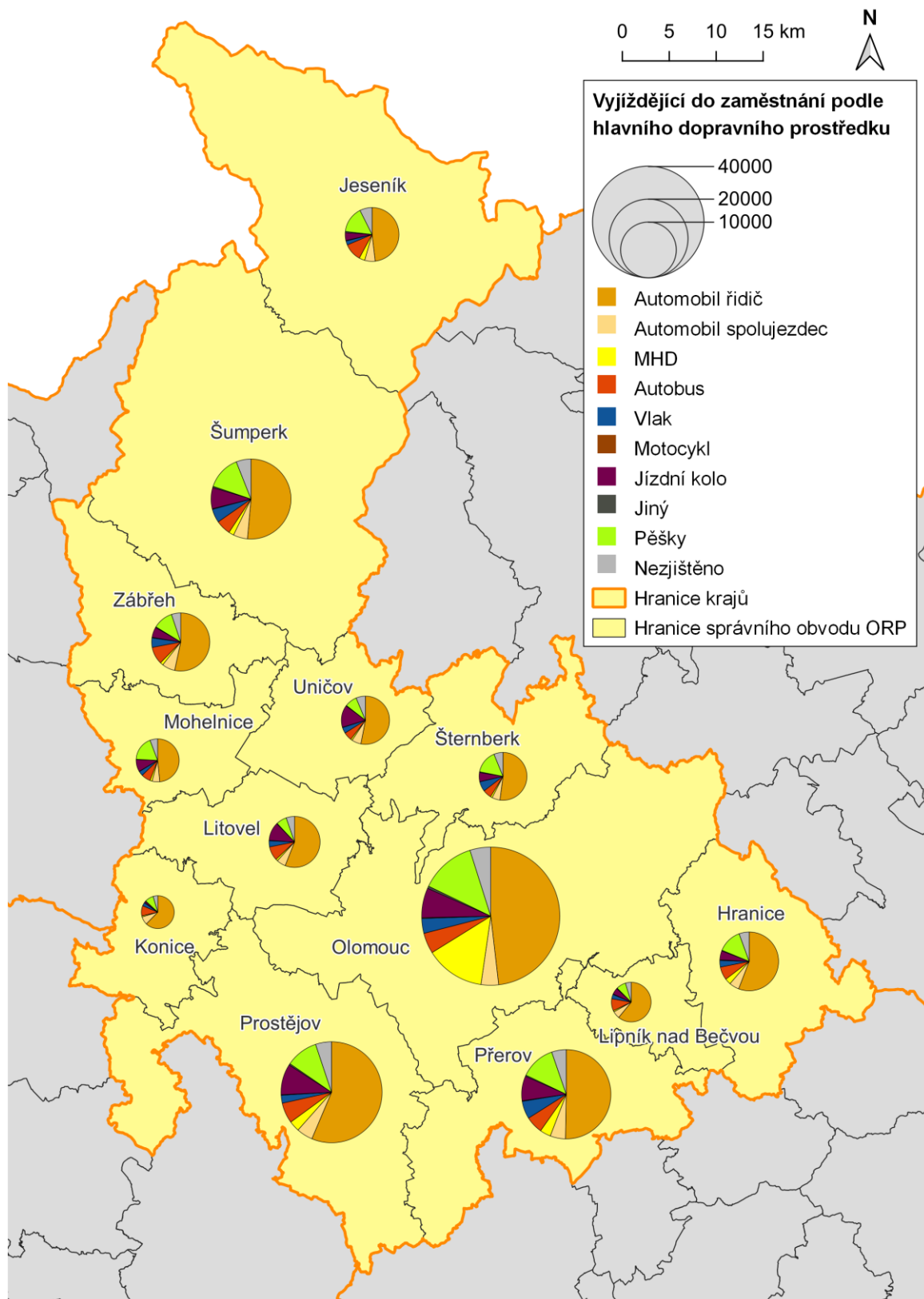
Z hlediska doby dojížděky je patrná jednoznačná převaha pásma do 30, popř. do 45 minut. První dvě kategorie ve všech ORP vytvářejí přes 50 % vyjíždějících z obce. Podle různých analýz se ukazuje, že ochota dojíždět výrazně klesá za hranicí 60 minut, jiné studie uvádějí 45 minut. Rozhodnutí o dojíždění 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.**



Obrázek 3 Časová struktura vyjížděky za prací (2011)

Následující mapa zachycuje strukturu vyjížďky podle použitého dopravního prostředku. Jakkoliv jsou data ze SLDB zatížena chybou, **trendy plynoucí ze srovnání údajů za rok 2011 a 2021 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. **Pozitivním trendem je růst využívání MHD,** který byl zaznamenán v zázemí největších měst (aglomerační 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 dojížděcí 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. Dále v roce 2021 nebyla uvedena možnost volby „kombinace“ dopravních prostředků, kde bylo možné zahrnout i vlak, zatímco zřejmě i vjemově převládá při nutnosti volby pouze vlak nebo osobní automobil volba osobního automobilu, který je v domácnosti dále využíván i pro jízdy pouze automobilem.



Obrázek 4 Struktura dojíždějících za práci podle použitého dopravního prostředku

Plán dopravní obsluhy Olomouckého kraje od roku 2024

2.1.3 Regionalizace dojížděky – mapa vnitrokrajských vztahů; změny 2021 proti 2011

U pracovní dojížděky 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 dojížděku, a to ve stejné kvalitě jako Olomouc (např. v případě Prostějovska). Výrazné vazby vně kraje má tradičně Jesenicko, a to na Prahu a 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 dojížděku ukazuje obrázek 5.

2.1.4 Mezikrajské vztahy v pravidelné dojížděce a vyjížděce 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, dojížděky/vyjížděky.

Dojížděka 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

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

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

Dojížděka do Hranic: Odry 109

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

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

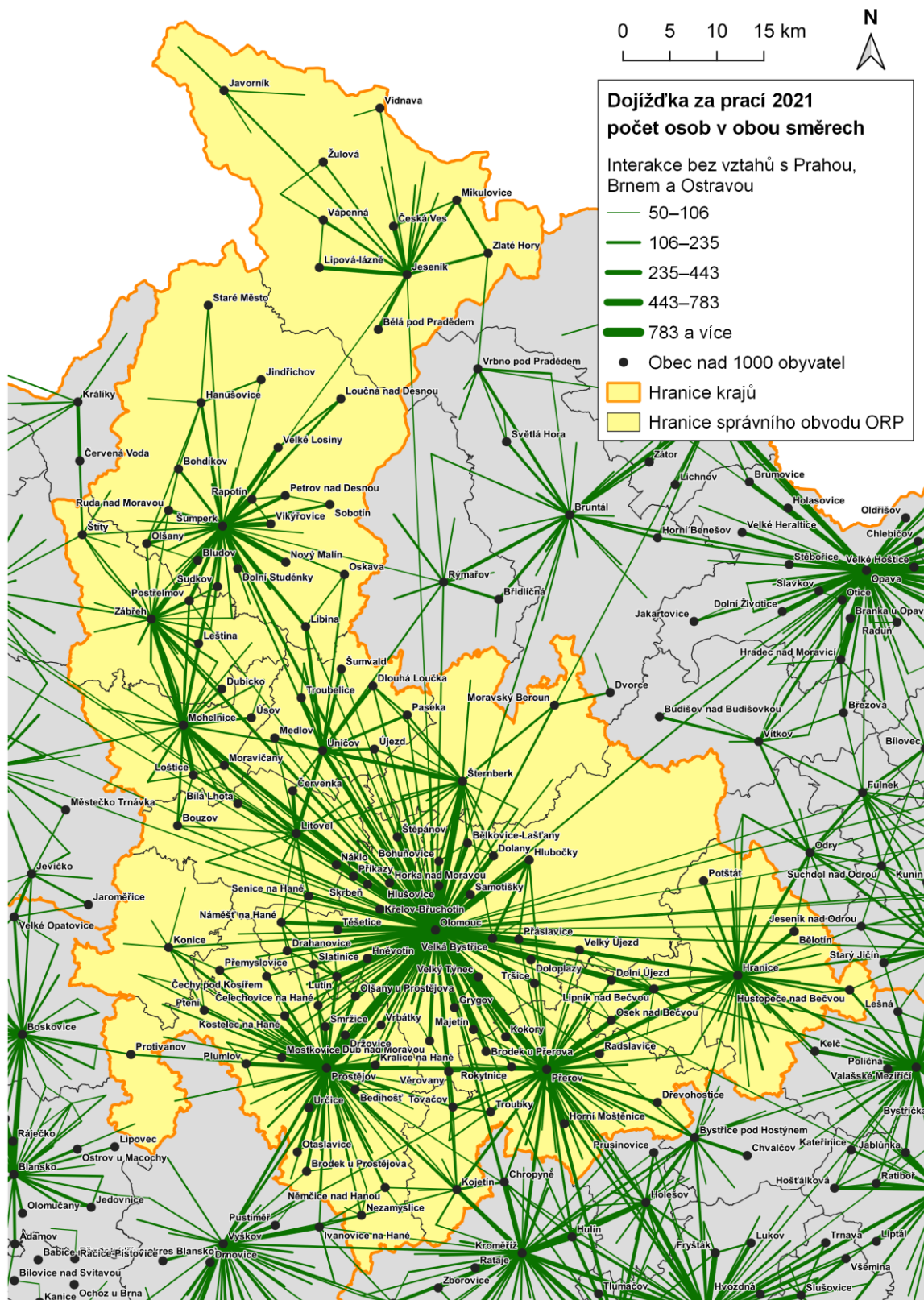
Vyjížděka z Přerova: Brno 447, Praha 254, Ostrava 154, Zlín 125, Otrokovice 119

Vyjížděka z Kojetína: Kroměříž 221

Vyjížděka z Šumperka: Praha 245, Brno 241

Vyjížděka ze Zábřehu: Praha 136, Brno 124

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024



Obrázek 5 Celková dojíždka za práci 2021 v Olomouckém kraji
(interakce nad 50 osob bez vztahů s Prahou, Brnem a Ostravou, SO ORP)

Plán dopravní obsluhy Olomouckého kraje od roku 2024

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 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 dojíždky.

Pro eliminaci rizika chybovosti byl jako hodnota profilové zátěže pro každý úsek použit průměr z dvou "typických" sčítacích kampaní, tj. podzim 2022 + jaro 2023. Zároveň, jako indikátor vývoje počtu cestujících, který je komentován v návrhové části, je uváděna hodnota vyplývající ze srovnání kampaní jaro + podzim 2018 a podzim 2022 + jaro 2023, 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.

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 dojízdce je citlivost cestujících na plnění jízdního řádu velmi vysoká**. Jelikož se stavební práce týkaly všech exponovaných úseků (uzel Přerov – výhybna Dluhonice, ale i mimo Olomoucký kraj Ústí nad Orlicí – Choceň a Poříčany – Kolín), lze se v mnohých případech setkat i s poklesy počtu cestujících v aglomerační oblasti. Další příčinou je změna pracovních návyků, kdy po Covidu-19 je čteněji umožněna práce z domu a tím poklesl celkově počet opravdu denně dojíždějících. Zatímco v období předpředchozího PDOÚ byl trend růstový, a to i díky novým provozním konceptům (přímé vlaky Olomouc - Zábřeh - Šumperk, Sp vlaky Olomouc - Prostějov, zrychlené Os Olomouc - Uničov - Šumperk), v období předchozího PDOÚ je v pracovní dny trend převážně klesající a růstový zůstává jen na některých turisticky exponovaných tratích.

Konkrétní negativní dopady na počet cestujících v pracovní dny lze přisuzovat následujícím příčinám.

- Na trati Olomouc – Přerov nutným redukcím, nevhodnému vozovému parku (nízká kapacita dvouvozových souprav, výskyt zastaralých jednotek ř. 460).
- Na trati Olomouc – Prostějov nutným redukcím posilových spěšných vlaků, častým výlukám s NAD
- Na trati Přerov – Nezamyslice častým výlukám s NAD, novému provoznímu konceptu linky R8 a „sešněrovanému“ jízdnímu řádu, tj. častým zpožděním.
- Na trati Olomouc – Moravský Beroun chybějícímu spěšnému vlaku v odpoledním čase, jelikož vlaky kategorie Os mají prodlouženou jízdní dobu pro Domašov a Moravský Beroun, dále četné problémy s vozidly na této trase – nedodržení řazení (nemoderní vozidlo s nedostatečnou kapacitou) a následné značné zpoždění vlaků, pro denní dojíždku logicky neakceptovatelné odříkání spojů.
- Na trati Hranice – Vsetín zpoždění díky malé kapacitě trati na koridoru (přenos z dálkové dopravy), modernizaci infrastruktury (rekonstrukce uzlu Vsetín), zastaralá vozidla.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

Jsou však patrné i úseky s rostoucím počtem cestujících v pracovní dny, lze usuzovat na následující příčiny.

- Na trati Olomouc – Zábřeh dlouhodobě stabilní nabídka, atraktivní cestovní doby, návaznosti autobusů, doplněno dálkovou dopravou integrovanou v IDSOK cca jednou za hodinu.
- Na trati Uničov – Šumperk návrat vlaků, na úseku do 100 km/h nebyl problém se zabezpečovací technikou ani kapacitou souprav, tj. postupný návrat cestujících po rekonstrukci tratě s NAD.
- Na trati Bludov – Jeseník dlouhodobě stabilní nabídka, atraktivní cestovní doby, návaznosti autobusů.

O víkendu je vedeno méně autobusových spojů, tj. o víkendu jsou lidé ochotni cestovat více vlakem. Toto je patrné především v okolí Olomouce směr Zábřeh a Uničov. Dále dochází k využívání stabilní a atraktivní systémové nabídky na Šumpersku a Jesenicku. Růst turistiky v rámci ČR je patrně důvodem pro nárůsty o víkendu na tratích Prostějov – Džbel a Hranice – Vsetín. Negativně se projevilo nedodržení nasazení moderních jednotek a dostatečné kapacity vlak na tratích Nezamyslice – Přerov – Olomouc a Olomouc – Moravský Beroun. Naopak **dlouhodobě stabilní růst počtu cestujících** v pracovní dny i o víkendu **zaznamenává trať Olomouc – Senice na Hané** a to i přes nedodržení řazení (nenasazení moderních jednotek, nasazení záložních motorových vozů s nedostatečnou kapacitou). Tento trend je varováním, že **je nutné urychleně začít připravovat infrastrukturní a provozní řešení na této trati** nejen z důvodu nutnosti znovu zasmulvnit provoz v tomto provozním souboru! Nárůst je způsoben, ve značné míře, rostoucím počtem obyvatel v obsluhované oblasti.

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

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

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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 pátečních tratích nejen v okolí Olomouce je počet cestujících o víkendu přibližně poloviční oproti průměrnému pracovnímu dni, s výjimkou trati Olomouce – 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 106 %), Hanušovice – Jeseník (cca 123 %) a Velké Losiny – Kouty nad Desnou (cca 156 %).

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 dojíždku (za studiem, zaměstnáním apod.) je mezní hranice 60 minut cestovní doby, bez ohledu na geografickou vzdálenost. Pro významné cíle cest v denní dojíždce 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:

- 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**

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

na krajskou metropoli. Olomouc si postupně vytváří aglomeraci, která je vnitřně integrována oboustrannými dojížděkovými vztahy, a to nejen dostřednými, ale také tangenciálními. Takto integrovaný aglomerační areál je vymezen obcemi Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hlubočky, Šternberk, Štěpánov, Litovel a Senice na Hané. Přičteme-li k nim území příslušných SO ORP zjišťujeme, že **aglomerační 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 2011–2021 ukazuje stabilitu z hlediska rezidenčního i pracovního významu. Proto se budou postupně vůči tomuto aglomeračnímu areálu organizovat dojížděkové vztahy z „neaglomeračního zbytku“ území, to znamená, že dojížděka bude mít v rámci aglomeračního 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 dojížděka 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 – Jesenicko.** 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 dojížděky 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 dojížděka za prací se reorientuje na větší, atraktivní vzdálenější centra, také díky zlepšené časové dostupnosti, dojížděka za službami (včetně nižších stupňů škol) zůstává orientována na nejbližší mikroregionální centrum. V plánování veřejné dopravy je vhodné tyto trendy zohlednit nezávisle na oblasti.

2.1.8 Východiska pro organizaci dopravní obslužnosti Olomouckého kraje

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

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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.

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

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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.

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 a ne železniční dopravou.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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 v 60 minutové 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 dojíždce má cestovní doba absolutně nejvyšší váhu při volbě dopravního prostředku. Přepokládáme 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 dojíždky 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

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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.

Pro níže uvedený návrh standardů intervalu spojů je nutné vymezit pojem „oblast aglomerací“ jako oblast kolem spádového města s poloměrem cca 20 - 30 km a zároveň limitem dojížděky do 60 minut. Oblast lze zvětšovat zkracováním dojížděky pod 1 hodinu, nikoli však zvyšováním kilometrické vzdálenosti. Díky koridoru a modernizovaným železničním tratím je možné nabídnout dojížděku Šumperk – Olomouc spěšným vlakem přes Zábřeh za cca 30 minut. Nelze však tvrdit, že Šumperk/Šumpersko je součástí Olomoucké aglomerace, přestože dojížděka v této relaci existuje a veřejná doprava zde může/by měla být atraktivní. Dále je pro níže uvedené návrhy standardů intervalu spojů nutno zdůraznit také následující podmínku s minimálním počtem cestujících na lince. Podmínku lze zobecnit i na relaci dle toho, zda chceme posuzovat interval v relaci nebo na lince.

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,
	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:

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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 „úkok“ 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),
- existují případy, kdy není autobusová doprava navázána na železniční.

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 nebo v připravovaných nových smlouvách v období platnosti PDOÚ. Návazný krok je výběr autobusového 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.

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 října 2022 a března 2023), a hodnocení potenciálu tratí a jejich možného rozvoje ze souhrnných přepravních vztahů v Olomouckém kraji (matice celkové dojížděky/vyjížděky dle SLDB 2021 – zdroj ČSÚ).

Podkladem pro zpracovávané charakteristiky byly údaje ze sčítacích kampaní ČD (sčítání ČD z let 2011, 2014-2023, 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 2024

- 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,
- průměrná 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 úsek (Dolní Lipka -) Mlýnický Dvůr – Štítý

Stručný popis

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

Cestovní rychlost: - km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na trati: - cestujících / den

průměr: - cestujících / spoj

maximum: - cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: - cestujících / den

průměr: - cestujících / spoj

maximum: - cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: existence železniční infrastruktury/nákladní dopravy

slabé stránky: nevhodná docházková vzdálenost, nevhodné směrování trati

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

hrozby: zrušení železniční infrastruktury

024 úsek Dolní Lipka – Hanušovice

Stručný popis

Objednávka na trati je společná s Pardubickým krajem. Jedná se o celoroční objednávku čtyř párů vlaků o víkendech čtyř párů vlaků v pracovní dny v červenci a srpnu. Tento úsek trati je využíván cestujícími pouze minimálně. Důvodem je nevhodná docházková vzdálenost z obcí na zastávky i směrování trati mimo silné přepravní proudy (Králíky – Hanušovice). Spojení je ale atraktivní pro turistiku a sportovní aktivity (přeprava jízdních kol a dalšího sportovního vybavení). Díky modernímu vozovému parku,

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

následnému zkrácení jízdních dob a zavedení přímých vlaků až do Ústí nad Orlicí došlo k nárůstu počtu cestujících.

Cestovní rychlost: 49 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na trati: 149 cestujících / den

průměr: 17 cestujících / spoj

maximum: 33 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 247 cestujících / den

průměr: 31 cestujících / spoj

maximum: 38 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 trati: 296 cestujících / den

průměr: 14 cestujících / spoj

maximum: 73 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 282 cestujících / den

průměr: 15 cestujících / spoj

maximum: 31 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoká cestovní rychlost, chybí souběžné autobusové spojení

slabé stránky: nevhodná časová poloha upřednostňující obrat vozidla před nabídkou spojení

příležitosti: vazba v Zábřehu na Os Šumperk a R12 Olomouc, v České Třebové Ex3 Brno a R19 Pardubice, Praha

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na trati: 2819 cestujících / den

průměr: 81 cestujících / spoj

maximum: 254 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 1908 cestujících / den

průměr: 62 cestujících / spoj

maximum: 121 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: 69 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na trati: 4344 cestujících / den

průměr: 58 cestujících / spoj

maximum: 161 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 2006 cestujících / den

průměr: 35 cestujících / spoj

maximum: 105 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoká cestovní rychlost, atraktivní nabídka spojení

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

slabé stránky: nevhodná vozidla
příležitosti: zvýšení provázanosti bus x vlak především ve stanici Přerov
hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

271 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 trati: 2240 cestujících / den

průměr: 40 cestujících / spoj

maximum: 104 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 846 cestujících / den

průměr: 20 cestujících / spoj

maximum: 65 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 vlaků Hranice n. M. – Suchdol až do Ostravy

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor, neadekvátně dlouhé výluky při opětovné modernizaci tratě s nutností NAD pro regionální dopravu

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. Z větší části modernizovaná infrastruktura, trať je vhodná pro páteřní obsluhu regionu.

Cestovní rychlost: 58 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na trati: 1409 cestujících / den

průměr: 36 cestujících / spoj

maximum: 97 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 928 cestujících / den

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

průměr: 32 cestujících / spoj
maximum: 80 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: radiální směr, částečně modernizovaná infrastruktura, vysoké využití
slabé stránky: vozový park (řada 460), nevhodná docházková vzdálenost ve významných sídlech (Hranice, Hustopeče)
příležitosti: dokončení modernizace celé 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 a to přesto, že počty cestujících jsou z doby těsně před dokončením modernizace a těsně po dokončení modernizace, tj. včetně nepřesností sčítání při NAD apod.

Cestovní rychlost: 53 km/h Os, 68 km/h Sp

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na trati: 5257 cestujících / den

průměr: 62 cestujících / spoj

maximum: 151 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 1102 cestujících / den

průměr: 47 cestujících / spoj

maximum: 92 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: radiální směr, vysoké využití
slabé stránky: nízká kapacita trati, nedostatečný počet spěšných vlaků využívajících parametry tratě, křižování vlaků mimo uzly (chybí přípoje Uničov, Šumperk)
příležitosti: úprava provozního konceptu, úprava trakce (děliče úseků), výhledové zdvoukolejnění
hrozby: odliv cestujících vlivem nízké kvality nabídky a nedodržením vozového parku

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: 49 km/h

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na trati: 3708 cestujících / den (Zábřeh – Kouty nad Desnou)

průměr: 47 cestujících / spoj

maximum: 133 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 2696 cestujících / den (Zábřeh – Kouty nad Desnou)

průměr: 40 cestujících / spoj

maximum: 121 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 a Postřelmov (příp. Šumperk), zvýšení včasnosti spojů a cestovní rychlosti

hrozby: odliv cestujících vlivem vysokého počtu nepravidelností v provozu, NAD a stále nevyhovujícího vozového parku, dokončení silničního obchvatu Bludova

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. Nízká cestovní rychlost je dána četností zastávek i vedením tratě v horském prostředí.

Cestovní rychlost: 30 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na trati: 3708 cestujících / den (Zábřeh – Kouty nad Desnou)

průměr: 32 cestujících / spoj

maximum: 111 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 2696 cestujících / den (Zábřeh – Kouty nad Desnou)

průměr: 27 cestujících / spoj

maximum: 85 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

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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

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

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 (Brna). Vyšší počet cestujících o víkendu než v pracovní dny. 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. Většina úseku Šumperk – Jeseník je již kolejově modernizována nebo revitalizována, trať tak připravena ve značné míře na tzv. lehkou elektrifikaci.

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

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na trati: 2905 cestujících / den

průměr: 42 cestujících / spoj

maximum: 110 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 3084 cestujících / den

průměr: 52 cestujících / spoj

maximum: 257 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 Hanušovice – Jeseník, lehká elektrifikace

hrozby: odliv cestujících vlivem nízké kvality nabídky – nedostatečná kvalita a kapacita zrychlených spojů, zrušení přímých vozů Brno – Jeseník, pokud nebude trať elektrifikována

294 Hanušovice – Staré město pod Sněžníkem

Stručný popis

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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. Vyšší počet cestujících o víkendu než v pracovní dny.

Cestovní rychlost: 33 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na trati: 335 cestujících / den

průměr: 11 cestujících / spoj

maximum: 21 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 356 cestujících / den

průměr: 12 cestujících / spoj

maximum: 28 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, nesystémové rušení spojů

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 trati: 1119 cestujících / den

průměr: 18 cestujících / spoj

maximum: 53 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 496 cestujících / den

průměr: 21 cestujících / spoj

maximum: 52 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

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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: 34 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny: bez objednávky

víkendy:

cestující na trati: 72 cestujících / den

průměr: 9 cestujících / spoj

maximum: 16 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 trati: 1545 cestujících / den

průměr: 21 cestujících / spoj

maximum: 64 cestujících / spoj

víkendy:

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

cestující na trati: 773 cestujících / den
průměr: 14 cestujících / spoj
maximum: 46 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

301 Olomouc – Nezamyslice

Stručný popis

Páteřní 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 trati: 3305 cestujících / den

průměr: 62 cestujících / spoj

maximum: 244 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 1899 cestujících / den

průměr: 45 cestujících / spoj

maximum: 89 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoké využití cestujícími

slabé stránky: omezená kapacita – jednokolejná trať

příležitosti: modernizace trati, zkrácení cestovních dob, rozšíření počtu 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:

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

pracovní dny:
cestující na trati: 960 cestujících / den
průměr: 24 cestujících / spoj
maximum: 63 cestujících / spoj
víkendy:
cestující na trati: 592 cestujících / den
průměr: 17 cestujících / spoj
maximum: 92 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: využití cestujícími díky síťové provázanosti v uzlech
slabé stránky: omezená kapacita – jednokolejná trať, nízká traťová rychlost
příležitosti: modernizace a elektrifikace trati, zkrácení cestovních dob
hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

306 Prostějov – Dzbel (- 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: 37 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:
cestující na trati: 655 cestujících / den
průměr: 20 cestujících / spoj
maximum: 42 cestujících / spoj
víkendy:
cestující na trati: 620 cestujících / den
průměr: 27 cestujících / spoj
maximum: 79 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

307 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 trati: 1150 cestujících / den

průměr: 10 cestujících / spoj

maximum: 53 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 694 cestujících / den

průměr: 8 cestujících / spoj

maximum: 29 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

308 Litovel předměstí – Mladeč

Odbočná trať z 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 trati: 28 cestujících / den

průměr: 5 cestujících / spoj

maximum: 28 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: možné využití v rekreační dopravě v době prostoje vozidla z trati 307

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

309 Olomouc – Drahanovice

Stručný popis

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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 trati: 1518 cestujících / den

průměr: 34 cestujících / spoj

maximum: 139 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 628 cestujících / den

průměr: 23 cestujících / spoj

maximum: 58 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 elektrifikace, zvýšení cestovní rychlosti

hrozby: změna provozní koncepce, duplicity v linkové dopravě

310 Olomouc – Moravský Beroun (- Krnov)

Stručný popis

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

Cestovní rychlost: 40 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na trati: 2010 cestujících / den

průměr: 40 cestujících / spoj

maximum: 94 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 1102 cestujících / den

průměr: 34 cestujících / spoj

maximum: 62 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, elektrifikace příměstského úseku Olomouc – Hrubá Voda

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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 trati: 1643 cestujících / den

průměr: 55 cestujících / spoj

maximum: 121 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na trati: 1000 cestujících / den

průměr: 45 cestujících / spoj

maximum: 58 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoká cestovní rychlost

slabé stránky: technická nemožnost dosažení všech přestupních vazeb v Přerově, přenos zpoždění na přetížené trati

příležitosti: krátkodobé úpravy provozního konceptu, rozšíření nabídky rychlých a přímých vlaků

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.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

024 úsek (Dolní Lipka -) Mlýnický Dvůr – Štítý

Využití vlaků osobní dopavy bylo tak nízké, že osobní vlaky nejsou v souladu s verzí PDOÚ platnou do roku 2018 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.

024 úsek Dolní Lipka – Hanušovice

Z analytické části vyplývá, že využití vlaků osobní dopavy je nízké a že osobní vlaky lze bez problému nahradit levnější linkovou dopravou při zachování cestovních dob, návazností i úrovně služeb, ale zároveň že za poslední 2 – 3 roky využití vlaků postupně roste. S ohledem na patrnou sezónnost je vhodné zachovat víkendový provoz přímými vlaky do Ústí nad Orlicí s dobrými přestupními vazbami na dálkovou dopravu (případně lze tyto přestupní vazby realizovat v žst. Lichkov dle objednávky dálkové dopavy) a v žst. Hanušovice ve směru Jeseník (ale i s využitím vazeb v uzlu ITJŘ do Zábřehu, Olomouce a Brna, Šumperku a Starého Města). Vzhledem k rozmachu turistiky v rámci ČR je u této trati vhodné zachovat a případně dále rozvíjet dopravu také v pracovní dny o letních prázdninách, případně v celé letní turistické sezóně, tj. cca od května do září.

Ze střednědobého hlediska nemá trať potenciál cestujících pro nárůst stálých/neturistických 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 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 dopavy, nebo linkové dopavy. V koordinaci s Pardubickým krajem a v závislosti na plánovaných infrastrukturních akcích je výhodné se zabývat nasazením vozidel BEMU.

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, ve srovnání s rokem 2022 1,67násobný. 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 dopavy. Zde je adekvátním řešením pouze vhodnější dispečerské řízení ze strany provozovatele dráhy. Z pohledu nabídky je vhodné rozšíření období provozu o alespoň 1 pár vlaků přednostně vedených večer a vazba v Zábřehu na vložený vlak Os směr Šumperk, R12 směr Olomouc, v České Třebové na Ex3 směr Brno a na R19 směr Pardubice, Praha, tj. převedení vlaků na výše popisovanou spojovací funkci.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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 nabídku hodinového intervalu přímých osobních vlaků (Nezamyslice/Prostějov -) Olomouc – Zábřeh – Šumperk (- Kouty nad Desnou). Pro posílení páteřní funkce (rostoucí počet cestujících v současné době) je vhodné stabilizovat i vhodnou trasu pro doplnění na 30minutový interval osobních vlaků ve špičce pracovního dne. Rostoucí počet cestujících je žádoucí ve střednědobém horizontu podpořit ve špičce pracovních dnů zavedením intervalu 30 minut vlaků Os Olomouc – Mohelnice (případně až Šumperk/Velké Losiny) využitím případného prostoje soupravy z vložených spojů (Vsetín-) Přerov – Olomouc, resp. Velké Losiny – Šumperk – Zábřeh. Z hlediska potenciálu pro další nárůst počtu cestujících má při zavedení přípojných autobusů přednost posílení spojení v období přepravní špičky před zavedením hodinového intervalu v dopoledních hodinách. 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 dojíždku do Olomouce, Zábřehu i Šumperku. Potenciál celé trati, i pro 30minutový interval, je i v lepším provázání vlak – bus a vytvoření P+R a B+R pro obce, pro které nelze nabídnout dostatečnou autobusovou obsluhu.

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 (Šumperk/Uničov-) Olomouc – Přerov – Nezamyslice (-Vyškov). 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 je vhodné pokračovat ve vytváření další páteřní osy v kraji, tj. (Mohelnice-) 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 obce (místní část) leží v bezprostřední blízkosti železniční trati, mají dostatečný potenciál obyvatel (místní část Olomouc Holice 3923 a tvoří i zajímavý cíl dojíždky, Majetín 1181), jakož i pravidelnou denní dojíždku 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.

271 Přerov – Hranice (- Bohumín)

Z analytické části vyplývá, že se jedná o jeden z nejvytíženějších a nejvyužívanějších úseků v krajské regionální dopravě. Je vhodné zajistit dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků Přerov – Hranice (-Vsetín) a v krátkodobém výhledu prověřit vytvoření další páteřní osy v kraji, tj. (Mohelnice-) 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 potenciálním uživatelům) a Prosenice (zastávku co nejbližší k obci, Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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.

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 (379/176 cestujících v pracovní/víkendový den), Teplice nad Bečvou (87/79 cestujících v pracovní/víkendový den) a Černotín (58/40 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 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 na ose Uničov – Olomouc – Přerov – Nezamyslice – Vyškov, spěšných vlaků Olomouc – Uničov – Šumperk s pásmováním právě v Uničově, přičemž v pracovní dny by měly být vedeny každou hodinu a hlavně oběma směry, o víkendu je možné vycházet ze základního

dvouhodinového intervalu. Je nutné nabídkou rychlých spojů využít potenciál modernizované tratě. A nejedná se pouze o potenciální poptávku po přepravě.

Součástí studie proveditelnosti modernizace tratě č. 290 Olomouc – Šumperk s prověřením variant její elektrifikace byl modelový jízdní řád. Výsledná varianta počítala se zvýšením rychlosti v úsecích Olomouc – Šternberk a Šternberk – Uničov až na 160 km/h. Aby byl projekt úspěšný a schválen, byl součástí modelového jízdního řádu navržen určitý objem spojů včetně spěšných vlaků využívajících v maximální možné míře traťovou rychlost, kde se nepočítalo se zastavováním spěšných vlaků v Újezdu u Uničova. Aby byly naplněny závazky plynoucí z ekonomiky projektu modernizace, je nutno v maximální možné míře využívat nových parametrů tratě, tj. rychlosti 160 km/h v úseku Olomouc – Uničov, tedy rozšířit nabídku rychlých spěšných vlaků zastavujících dle modelového jízdního řádu.

Pro účely PDOÚ jsou časové horizonty definovány následovně: krátkodobý na období 0-2 roky, střednědobý 2-5 let a dlouhodobý 5 a více let. Již v krátkodobém výhledu je nutné sledovat vedení i vložených vlaků Os Olomouc – Šternberk pro četnější místní obsluhu. 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 s cílem dosáhnout uzlu Uničov v minutu 00 a uzlu Šumperk v minutu 30. Pro dosažení uzlu Uničov v minutu 00 a Olomouce v minutu 30 je vhodná až nutná úprava trakce (děliče úseků), tj. posunout dělení dále od uzlu Olomouc do místa, kde bude vlak již rozjetý na maximální traťovou rychlost. Rozdíl v jízdní době dle směrů (rozjetý / nerozjetý vlak) je cca 30-40 sekund. Dále je nutné v rámci analýzy pilotního provozu na pilotní trati s výhradním provozem ETCS ohodnotit dojezdy k návěstidlům s tzv. uvolňovací rychlostí a podle délky kolejí, úseků před návěstidlem a polohou návěstidla a nástupiště dále optimalizovat využití staničních kolejí v dopravných na trati s cílem minimalizovat ztrátové „dojezdové“ časy do místa zastavení / povolujícího jízdu. V neposlední řadě je vhodné prověřit výpočet jízdních dob s kratší výběhovou fází jízdy, která je v rychlostech nad 120 km/h neúměrně časově dlouhá, resp. vlak ujede dlouhou vzdálenost, při které navíc ztrácí jízdním odporem rychlost. Povede to na vyšší spotřebu trakční energie, ale pokud budou výsledkem jízdní doby, které povedou na převedení několika desítek řidičů osobních automobilů a jejich spolujezdců do vlaku (díky dosažení požadovaných přestupních uzlů a sítovou nabídku), pak bude celková energetická bilance úsporou. Většina těchto opatření znamená navýšení objednávky vlaků na této trati, které je ale z důvodu podpoření podobně atraktivních modernizací dalších tratí v ČR velmi vhodné, aby byl zřejmý přínos tohoto pilotního projektu v podmínkách ČR.

V návaznosti na modernizaci a elektrifikaci trati Olomouc – Šumperk je nutné vyhodnotit nový provozní koncept a z důvodu vysokého stupně obsazení úseku Šternberk – Újezd u Uničova, který znemožňuje zavést další vložené osobní vlaky mezi Šternberkem a Uničovem prověřit výhledově zdvoukolejnění tratě Olomouc – Uničov, nebo alespoň v úsecích Olomouc – Šternberk a Babice – Mladějovice, z kapacitních důvodů.

Za prověření pak stojí také propojení Šternberka a Moravského Berouna, případně Šternberka a Rýmařova, což by přispělo k výraznému zkrácení cestovní doby mezi Olomoucí a Moravským Berounem, Bruntálem a Krnovem atd. o cca 25 min. V případě realizace takovéto spojky by bylo

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

zároveň nutné počítat se zdvoukolejněním úseku Olomouc – Šternberk. Studijně je vhodné podpořit výhledově také prověření možnosti zaústění trati 290 do uzlu Olomouc 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.

291 úsek 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 elektrifikaci a částečném 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, resp. zavedení dalších pásmových spěšných vlaků Olomouc – Šumperk – Velké Losiny jako odpověď na konkurenci v podobě silničního obchvatu Bludova. 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, tj. zdvoukolejnit úsek Zábřeh zastávka – Šumperk (případně studijně prověřit zdvoukolejnění pouze v úsecích Zábřeh zastávka – Bludov km 6,3 a Bludov – Šumperk) a současné 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 úseky 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 dojízdku regionu do krajského města zavedením / rozšířením počtu 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, je ale velmi vhodnou odpovědí na konkurenci v podobě silničního obchvatu Bludova.

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 nadále podporovat pouze sezónní víkendovou nabídku v režimu

historické vozby (nově jako provozní soubor Historik, dnes součástí provozního souboru Sever) apod. mimo klasickou dopravní obslužnost a jen jako její turistickou nadstavbu.

Z důvodu požadavku na zvýšení stability jízdního řádu je doporučeno převést řízení provozu v úseku Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou z D3 na D1, čímž se umožní snadnější překládání křížování vlaků v případě nepravidelností. V oblasti investic by bylo vhodné prověřit, nejen v návaznosti na rostoucí přepravní proudy o víkendech, prodloužení tratě až pod sjezdovku v Koutech nad Desnou. Pro střednědobý strategický výhled je vhodné studijně prověřit výstavbu trati Kouty nad Desnou – Jeseník s tunelovým vedením pod Červenohorským sedlem a související modernizaci trati Šumperk – Kouty nad Desnou a Jeseník – Glucholazy. 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 jízdni řád s hodinovým intervalem ve špičce pracovního dne a střednědobě osobní vlaky přetrasovat na relaci Šumperk – Hanušovice – Staré město pod Sněžníkem. Úsek Hanušovice – Jeseník patří mezi nejméně využívané úseky v kraji z pohledu obsazenosti vlaků kategorie Os a to proto, že většinu cestujících v úseku Hanušovice – Jeseník převezou spěšné vlaky přímé do Olomouce (přímé vozy až z/do Brna). V prostoru Jeseník – Mikulovice je nabízena kvalitní obsluha linkovou dopravou, která zde využívá své předpoklady toto území obsloužit kvalitněji než železniční doprava a z pohledu železnice se jedná o méně využívaný úsek tratě. V celém úseku trati (Bludov – Jeseník) 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, protože jsou tvořeny přímými vozy Brno – Olomouc – Jeseník z linky R12 Brno – Olomouc – Šumperk. Vzhledem k počtu cestujících je klíčové udržet vedení přímých vozů Brno – Olomouc – Jeseník také v budoucnosti po obměně vozového parku na lince R12. V této věci je nutné jednání Olomouckého kraje s MD ČR.

Možné varianty řešení infrastruktury a adekvátní vozby směr Jeseník:

- **Lehká elektrifikace tratě do roku 2028** a vozba elektrickou jednotkou – vzhledem k termínu nové smlouvy na linku R12 problematické zajistit elektrifikaci tratě v termínu, možnost ponechat starší vozbu do doby elektrifikace trati na celé lince.
- Bez elektrifikace trati do Jeseníku bude složení soupravy vlaku R12 z elektrické jednotky směr Šumperk a netrakční jednotky směr Jeseník, která se v Zábřehu odpojí a na jízdu do Jeseníku najede na koncové čelo diesellová lokomotiva, která s jednotkou dojedie do Jeseníku a zpět. Do Brna netrakční jednotka vzadu, lokomotiva odstoupí v Zábřehu. V Brně nutno změnit pořadí jednotek. Nebo variantně netrakční jednotka s řídicími vozy na obou koncích, pak objezd lokomotivy v Jeseníku a v Zábřehu lze zachovat zrcadlové pořadí jednotek.
- Bez elektrifikace trati do Jeseníku bude složení soupravy vlaku R12 z elektrické jednotky směr Šumperk a elektricko-bateriové jednotky (BEMU) směr Jeseník. Nevýhoda řešení: úspory

v infrastruktuře se nahrazují vyššími investicemi do pořízení a údržby vozového parku (BEMU), který bude nutné nasadit v celé trase Brno – Jeseník.

Obecně je nutno předpokládat požadavek na vozidla s rychlostí 200 km/h, aby bylo možné využít parametry ve střednědobém horizontu modernizované tratě Brno – Přerov. Z tohoto pohledu je vhodná co nejčasnější elektrifikace tratě Bludov – Jeseník a nasazení čistě elektrických jednotek pro rychlost 200 km/h. Z důvodu značné sezónnosti je vhodné uvažovat o složení soupravy vlaku linky R12 s přímými vozy/jednotkami směr Šumperk i Jeseník z třídílných a dvoudílných elektrických jednotek. Také z důvodu předpokladu nárůstu výkonů ucelených vlaků nákladní dopravy je vhodné využít tohoto synergického efektu pro osobní dopravu a další podporu značné atraktivity přímých vlaků Brno – Olomouc – Jeseník. Možnosti řešení je vhodné dále upřesňovat Olomouckým krajem a projednávat společně s Ministerstvem dopravy ČR.

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 elektrifikaci 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 v tomto úseku spěšnými vlaky a prodloužení zbylé části linky Os Šumperk – Hanušovice do Starého Města pod Sněžníkem. V úseku Hanušovice – Jeseník bude u spěšného vlaku 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. Vzhledem k poklesu poptávky v těchto vlacích nutno prověřit zatraktivnění nabídky doplněním autobusy nebo (lépe) i vlaky do dvouhodinové nabídky.

V oblasti investic je třeba realizovat revitalizace zatím nedotčených úseků. Z důvodu rostoucího počtu cestujících, zachování atraktivního přímého spojení s Brnem (společný produkt R12 s MD ČR), využití tratě nákladní dopravou (nově předpoklad vozby ucelených vlaků pro přepravu kaolinu z Vidnavy směr Zábřeh) a udržitelnosti rozvoje regionu je v úseku Bludov – Jeseník nutná elektrifikace. Dlouhodobě návazně na případnou realizaci nové tratě (Šumperk -) Kouty and Desnou – Jeseník s tunelem pod Červenohorským sedlem je nutná modernizace a elektrifikace trati Jeseník – Glucholazy.

294 Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem

Z analytické části vyplývá, že se jedná o podprůměrně vytíženou 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 o víkendu dle potřeb turistického ruchu (a ve vazbě na přípojně, především spěšné vlaky). V krátkodobém výhledu je třeba počítat s vedením osobních vlaků v relaci Šumperk – Hanušovice –

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

Staré Město pod Sněžníkem po realizaci kolejové spojky v žst. Hanušovice, nebo případně přestavováním vlaku na/z kolej/e bez nástupištní hrany. V závislosti na plánovaných infrastrukturních akcích je vhodné se zabývat nasazením vozidel BEMU.

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, zda je možné zastávku Hanušovice ponechat trvale bez obsluhy drážní dopravou, vzhledem k velmi nízkému obratu cestujících na této zastávce.

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 totiž 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 páteřní napáječ k rychlé regionální dopravě směr Olomouc. Na 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 zvláště v případě možnosti využití prostoje moderní jednotky umožňující přepravu jízdních kol apod. Návazně lze uvažovat (při 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, tj. zavedení řízení provozu dle předpisu SŽ D1. Dále je třeba prověřit realizaci výhybny Lipová Lázně jeskyně (zprovoznění dnešní dopravní pro pravidelné křižování osobních vlaků), čímž by bylo umožněno zkrátit přestupní vazby v Lipové Lázních od Olomouce a Zábřehu a 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. Přednost má zkrácení jízdních dob a realizace výhybny Lipová Lázně jeskyně na trati 295 za účelem efektivnějšího provázání vlaků a autobusů ve Velké Kraši. V době zpracování PDOÚ probíhají úvahy o zprovoznění trati pro nákladní dopravu směřující mimo jiné směr Zábřeh, v tom případě je možné zvážit odklonění 2 párů sezónních Os vlaků z úseku do Javorníku ve Slezsku nově na úsek do Vidnavy. Případnou změnu je potřeba sledovat a následně vyhodnotit její přínosy v celkově řešené oblasti.

297 Mikulovice – Zlaté Hory

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 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 hojně 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 pokračovat v projektové přípravě a následně realizaci stavby nové kapacitní dvoukolejné tratě Brno – Přerov ideálně s výhledem finálního stavu sítě VRT.

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) po celý den, zároveň je nezbytně nutné stabilizovat v relaci Olomouc – Prostějov i nabídku rychlých vlaků ve špičce pracovního dne (proklady k vlakům kategorie R). Vlaky Sp bývají často rušeny z úsporných důvodů, ale jedná se o spojení dvou nejlidnatějších měst v Olomouckém kraji, tj. měla by být zajištěna nabídka ve špičkách pracovních dnů alespoň každou půlhodinu, tj. proklad hodinové nabídky rychlého vlaku a hodinové nabídky obslužného vlaku. Je vhodné, aby vložené vlaky k lince R12 v úseku Olomouc – Prostějov objednal v první fázi Olomoucký kraj a následně projednal s MD ČR převzetí těchto vlaků do objednávky MD ČR v rámci přípravy nové smlouvy s dopravcem na linku R12 od GVD 2027/28 a to i jako zárodek hodinového intervalu linky R12 v úseku Olomouc – Brno po dokončení modernizace infrastruktury.

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 modernizaci tratě Brno – Přerov. V rámci této akce je nutné počítat s ohledem na silné přepravní vztahy Olomouc – Prostějov se zdvoukolejněním celého tohoto traťového úseku.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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 – 160 km/h**) a **elektrifikaci tratě a její částečné zdvoukolejnění** dle požadavků dopravní technologie.

306 Prostějov – Dzbel (- Chornice)

Z analytické části vyplývá, že se jedná o jednu z vytíženějších 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. Naopak v úseku Konice – Dzbel je počet cestujících velmi nízký a je zde vhodné zvážit dvouhodinový interval i v pracovní dny (při zohlednění požadovaných časů dojížděky do/ze zaměstnání a škol).

Úsek Dzbel – Chornice nemá vzhledem k cestovním rychlostem a chybějícím vazbám v uzlu Chornice předpoklad využití pro pracovní dny. V tomto případě se jako vhodnější volba potvrdila levnější VLD. Avšak pro víkendové cesty tento úsek přesto určité možnosti vykazuje. Nahrazení drážní dopravní obslužnosti (3 páry vlaků v nepracovní dny) objednávané společně s Pardubickým krajem v úseku Dzbel – Chornice je vhodné prověřit a řešit lépe vedenou veřejnou linkovou dopravou nebo lépe navazujícími a četnějšími vlaky. Je proto žádoucí tyto možnosti prověřit vedením čtyř párů vlaků o víkendu ve společné objednávce s Pardubickým krajem a lepšími návaznostmi ve Dzbelu, případně v Chornicích.

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. Ve vztahu k možným vozidlům od roku 2030, např. BEMU, **je nutno zvážit elektrifikaci tratí v úseku Prostějov hl.n. – Kostelec na Hané nebo dobíjecího ostrovu v žst. Dzbel.** Z důvodu zachování atraktivních přestupních dob nebude v žst. Prostějov hl.n. dostatek času pro případné dobíjení baterií ve vozidle z trati 306.

307 Červenka – Prostějov

Z analytické části vyplývá, že se jedná o trať s obecně nízkým vytížením, které je extrémně nízké v úseku Drahanovice – Kostelec na Hané. Obslužná relace vede v typicky tangenciálním směru vůči krajskému městu. Tyto místně obslužné přepravní vztahy, jakož i tangenciální přepravy v ose Drahanovice – Kostelec – Prostějov lze místo vlaku nahradit autobusovou dopravou vedenou v trase (Červenka – Litovel -) Senice na Hané – Drahanovice – Prostějov (s možnou alternativou přes Smržice Kostelec na Hané) tak, aby autobusová linka nebyla úseku Litovel – Senice v časovém souběhu s vlakovou dopravou

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

a v Prostějově zajistila na žst. Prostějov hl.n. přestupní vazbu na dálkové i regionální vlaky a v Drahanovicích/Senici na Hané na vlaky z/do Olomouce, tj. je nutné zachovat síťovost.

Litovel – Prostějov lze zajistit linkovou dopravou, přestupní vazby na vlaky v Prostějově hl.n. (vazba) a v Drahanovicích. Ve střednědobém výhledu 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 307 (v úseku Drahanovice – Senice – Litovel – Červenka) počítat pro aglomerační dopravní obsluhu. V případě nerealizace projektu vlakotramvaje je vhodné prověřit prostřednictvím studie výstavbu spojky pro bezúvratovou jízdu (mimo žst. Senice na Hané) mezi tratěmi 309 a 307 umožňující vytvoření rychlého kolejového spojení Olomouc – Litovel.

Po elektrifikaci 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 zast. Litovel město, včetně obsluhy nácestných stanic a zastávek. Při této rychlosti spojení a dostatečně atraktivním nabídkovém 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 vyčkat na zpracování technicko-ekonomické studie na systém vlakotramvaje zadanou Ministerstvem dopravy ČR s předpokladem dokončení v roce 2026, který má předpoklad v tomto úseku výrazně zatraktivnit příměstskou aglomerační dopravu a podpořit místní, již značně probíhající rozvoj 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. Nabídkové řízení na dopravce je nutné začít připravovat nejpozději v roce 2024.

308 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 otevírací dobu Mladečských jeskyní.

309 Olomouc – Drahanovice

Z analytické části vyplývá, že se jedná o regionální trať s velmi vysokým vytížením a zároveň velkým a nedostatečně využitým potenciálem cestujících, tj. nárůst počtu cestujících mezi roky 2018 a 2022 o cca 100 cestujících/den resp. 12 % v pracovní dny a 28 % o víkendech. Nárůst počtu cestujících je Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

omezen nabízenou kapacitou spojů a potenciál je umocněn nárůstem počtu obyvatel v sídlech podél trati. Mezi nejvýznamnější omezující podmínky současného stavu patří cestovní rychlost a provozní koncept využívající jediné, ale technicky nevhodné, místo křižování, tj. žst. Příkazy. Již v krátkodobém výhledu je vhodné stabilizovat nabídkový provozní koncept – hodinový interval po celou dobu pracovního dne. Trať 309 je vhodná jako páteřní pro aglomerační dopravní obsluhu. V případě nerealizace projektu vlakotramvaje je vhodné prověřit prostřednictvím studie zvýšení traťové rychlosti v úseku Olomouc Řepčín – Drahanovice na 100 km/h a dále ze strategického pohledu i rozvoje páteřní regionální dopravy v kraji prověřit výstavbu spojky pro bezúvratovou jízdu (mimo žst. Senice na Hané) mezi tratěmi 309 a 307 umožňující vytvoření rychlého kolejového spojení Olomouc – Litovel. Po elektrifikaci 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 dostatečné 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 žádoucí vyčkat na zpracování technicko-ekonomické studie na systém vlakotramvaje zadanou Ministerstvem dopravy ČR s předpokladem dokončení v roce 2026 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. Nabídkové řízení na dopravce je nutné začít připravovat nejpozději v roce 2024.

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 doporučit stabilizaci nabídky hodinového intervalu osobních vlaků Olomouc – Hrubá Voda celodenně. Zároveň je nezbytně nutné stabilizovat v relaci Olomouc – Moravský Beroun i nabídku rychlých spěšných vlaků ve špičce pracovního dne (proklady k vlakům kategorie R). Zde je nutné jak z kapacitních důvodů trati, tak z důvodu zajištění akceptovatelné cestovní doby, aby vlaky do Moravského Berouna byly v režimu Sp a nejméně využívané zastávky neobsluhovaly. Je na zvážení, zda by se Olomoucký kraj neměl z dlouhodobého pohledu na požadavky na vozidla a vybavení infrastruktury (elektrifikace ano/ne) pokusit projednat s MD ČR převzetí těchto vložených Sp vlaků do objednávky linky R27 MD ČR, protože charakterem vozby se bude ideálně jednat o jiné vozidlo, než pro čistě příměstskou dopravu Olomouc – Hrubá Voda (případně vozidlo vlakotramvaje). Po infrastrukturní stránce je trať ve špatném stavu.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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 elektrifikaci traťového úseku Olomouc – Hrubá Voda (včetně zvýšení traťové rychlosti až na 100 – 120 km/h) současně s instalací ETCS. Před rekonstrukcí úseku Hrubá Voda – Moravský Beroun je velmi vhodné prověřit propojení Šternberka a Moravského Berouna (Dětrichova nad Bystřicí) novou železniční tratí o délce cca 14 km, což by přispělo k výraznému zkrácení cestovní doby mezi Olomoucí a Moravským Berounem (a dále Bruntálem, Krnovem) o cca 25 min a alternativní variantou nové tratě z Újezdu u Uničova do Rýmařova (7953 obyv.), která by napojila i Břidličnou (3003 obyv.), tj. celkem napojila na trať 310 cca 25 000 obyvatel, trať o délce cca 22 km a zkrácením jízdní doby Olomouc – Bruntál 20 - 30 minut. 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. V případě nezdaru projektu vlakotramvaje nutno cílit na čistě elektrickou příměstskou dopravu v úseku Olomouc – Hrubá Voda, tj. modernizaci a elektrifikaci tratě.

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, je ale nutná koordinace nabídky jak z pohledu vozidel, tak rozsahu a zastavovacího schématu.

Dlouhodobě je vhodné pracovat na stabilizaci nabídky hodinového intervalu osobních/rychlých regionálních vlaků Přerov – Břeclav v celodenním hodinovém intervalu. Po zahájení realizace modernizace a elektrifikace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice je nutné zahájit společně se Zlínským krajem jednání s MD ČR o zavedení dálkové linky Olomouc – Zlín případně prodlouženou již z Prahy. Nezávisle na trati 331 je doporučeno jednat společně se Zlínským krajem s MD ČR o prokladu linky R13 (Olomouc – Přerov – Břeclav – Brno) ideálně celodenně do hodinového intervalu.

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 vlakotramvaje, který může 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 a úpravy stávajících zastávek (prioritní):

- trať 306 – Kostelec na Hané zastávka
 - celosíťově – rekonstrukce nástupišť na 550 mm nad TK
- Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

Elektrifikace a modernizace:

- trať 307 – úsek Senice – Červenka, a to pouze v případě že bude realizována modernizace v ose Olomouc – Litovel spolu s tratí 309 (železnice nebo vlakotramvaj)
- trať 309 – úsek Olomouc – Drahanovice, a to pouze v případě že bude realizována modernizace v ose Olomouc – Litovel (železnice nebo vlakotramvaj)
- 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 (studijní prověření zdvoukolejnění 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 křížování osobních vlaků

Spojky a přeložky:

- spojka Senice na Hané zastávka (307) – trať 309, 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
- na trati 291 prověřit prodloužení trati Kouty nad Desnou – Jeseník s tunelovým vedením pod Červenohorským sedlem a dosažením systémové jízdní doby 30 minut Šumperk – Jeseník, resp. 60 minut Olomouc – Jeseník
- spojka Újezd u Uničova – Rýmařov obcházející údolní trasu na trati 310 a napojující na trať 310 nově cca 25 000 obyvatel (Šternberk, Rýmařov, Břidličná) a zároveň zkracující jízdní dobu Olomouc – Bruntál o cca 20 - 30 minut

Úpravy pro zajištění elektromobility v železniční dopravě

- požadavky jsou uvedeny podrobněji v kapitolách 3.1.2 a 6
- požadavky se týkají tratí 292, 294 (+ 024), 295, 306, 307, 309, 310

Úpravy zabezpečovací techniky

- převedení řízení provozu v úseku Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou z D3 na D1

3.1.4 Rozvoj 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,

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

- 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 cca 400 tis. vlkm ročně – především spěšné vlaky na jednotlivých tratích kraje podle zvýšené poptávky.

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 (Brno -) Olomouc – Zábřeh – Jeseník
- Os vlaky Kouty nad Desnou – Šumperk – Zábřeh – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice (včetně systému R/Sp vlaků Olomouc – Prostějov a Sp vlaků Kouty nad Desnou – Šumperk – Olomouc)
- Os vlaky Olomouc – Uničov (včetně 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 (jako jedna linka s linkou Os Olomouc – Uničov)
- Os vlaky Olomouc – Hrubá Voda
- Os vlaky Olomouc – Senice na Hané – Drahanovice
- Os vlaky Šumperk – Hanušovice – Staré Město

Trať 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. Případně se doporučuje ponechat současný stav neobjednání vlaků.

- **Trať 024 Dolní Lipka – Štítý**
 - osobní vlaky je nadále vhodné neobjednávat na úseku v Olomouckém kraji a nadále je nahrazovat veřejnou linkovou dopravou v relaci Králíky – Štítý.
- **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 – Mikulovice**

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

- náhrada osobních vlaků je vhodná v úseku Jeseník – Mikulovice – Zlaté Hory; autobusovou náhradu 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 zachovat bez objednávky osobních vlaků, spojení je zajištěno veřejnou linkovou dopravou obsluhující hlavní cíle cest přímými spoji. Vhodné podpořit realizací žst. Lipová Lázně Jeskyně na trati 295, která umožní dosáhnout uzlu Velká Kraš a tím zefektivnit autobusové přípoje směr Vidnava.
- **Trať 297 Mikulovice – Zlaté Hory**
 - komplexní náhrada osobních vlaků je vhodná v celé trati Mikulovice – Zlaté Hory autobusovou náhradou v trase Jeseník – Mikulovice – Zlaté Hory při zachování turistického železničního provozu.
- **Trať 306 Prostějov – Chornice**
 - v úseku Džbel – Chornice je vhodné osobní vlaky nadále komplexně nahrazovat veřejnou linkovou dopravou, s možností ponechání turistické víkendové vlakové dopravy.
- **Trať 307 Červenka – Prostějov**
 - vhodná náhrada osobních vlaků vedených v relaci Červenka – Litovel – Senice na Hané Prostějov, především v úseku Drahanovice – Kostelec na Hané; autobusovou dopravu je žádoucí vést celotýdenně identicky v trase vlaku (s možnou alternací přes Smržice, místo Kostelce na Hané). Úsek Senice na Hané – Drahanovice, který je také součástí tratě 309 Olomouc – Drahanovice, bude nadále obsluhován železniční dopravou, stejně jako úsek Senice na Hané (mimo – spojka mimo stanici/vlakotramvaj) – Litovel – Červenka.

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 číslování 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 je vhodné realizovat pro provozní koncept spojený s modernizací vozidel a novým linkovým vedením v elektrické vozbě – tj. provozem i vozbou – a využít pro zveřejnění číslování marketingovou kampaň popisující větší změny v nabídce spojení a kvalitě vozového parku.

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 zastávek i změnám v časových polohách odjezdů spojů. V některých oblastech (na Jesenícku, Šumpersku a částečně na Zábřežsku a Mohelnicku) došlo k prvnímu zavádění integrálního taktového Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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. Změna provozního konceptu nastala v roce 2023 podél trati Olomouc – Uničov – Šumperk společně se spuštěním nového provozního konceptu na železniční trati. Tento je nutno sledovat a v případě realizace úpravy provozního konceptu na železnici opět přizpůsobit. Zároveň je vhodné v této oblasti navýšit rozsah výkonů v autobusové dopravě tak, aby odpovídal četnosti vlaků.

Zavedení integrálního jízdního řádu generuje i v Olomouckém kraji podle zkušeností z jiných krajů 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 – 60 min taktu ve špičkách a 60 min 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,

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

- 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,
- 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,
- Loštice – Mohelnice – Zábřeh – Šumperk,
- Litovel – Olomouc,
- Slatinice – Lutín – Olomouc,
- 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 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 zaměřit na odstranění ojedinělých těsných nepřipojů 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:

- Hranice – Nový Jičín,
- Hranice – Odry,
- Mohelnice – Moravská Třebová.

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.

Moravskoslezský kraj

V krátkodobém výhledu je nutné zajistit převzetí potřebných spojů a další rozvoj dopravní obslužnosti do závazku veřejných služeb ve spolupráci s Moravskoslezským krajem i v relaci Jeseník – Zlaté Hory – Ostrava.

Relace **Olomouc – Rýmařov** – je vhodné všechny dlouhé spoje vést koncepčně do Rýmařova, vyhnout se alternativnímu trasování do Bruntálu s tím, aby především v Břidličné, nebo Rýmařově byly zabezpečeny přípoje do/z Bruntálu.

Relace **Přerov – Hranice – Opava** – k novým výběrovým řízením na dopravce od r. 2027 je nutno posoudit úpravu koncepce linky a její zajištění do Opavy. Podmínkou je výrazná úprava oběhů vozidel, kvůli výkonům řidičů. Je možné zvážit i návaznosti s linkou MSK ve Fulneku nebo v Odrách. Uspořené vozokm ze zkrácení této linky je potřeba využít na zlepšení slabých spojení v rámci Olomouckého kraje.

Mezikrajská relace **Hranice – Nový Jičín** je vhodná na koncepční řešení – rozšíření společným financováním s MSK. Podmínkou je pokrytí v časech současných spojů objednávaných Olomouckým krajem v Polomu a Bělotině. Uspořené vozokm za současné spoje je možno využít na jiných relacích v OLK nebo uspořit.

Relace **Jeseník – Ostrava** – je vhodné posoudit a zrevidovat počet zastavení na této lince s cílem jejího mírného zrychlení. Upravit spoje do takových časových poloh, aby v úseku Krnov – Ostrava nevznikaly

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

časové souběhy s dálkovou železniční dopravou. Převzetí vybraných spojů komerční linky Jeseník – Ostrava do dálkové linky Jeseník – Krnov – Ostrava v závazku Olomouckého kraje v případě zrušení komerční linky dopravcem, příp. částečná náhrada za zrušené komerční spoje na území Olomouckého kraje (2024).

Zlínský kraj

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). V horizontu přibližně 5 let po elektrifikaci tratě Otrokovice – Vizovice bude třeba nabídku v této relaci upravit. Konkrétně v relaci Prostějov – Kroměříž – Zlín vést linku č. 780 931 z Prostějova jen po Kroměříži s doplněním spojů v tomto úseku a prodloužením současných spojů končících v Kojetíně. V Kroměříži musí mít spoje v obou směrech garantovanou návaznost na linku ZLK 150 Kroměříž – Holešov – Zlín. Penalizace cestujících v podobě nutného přestupu musí být kompenzována početnější nabídkou spojení s delší dobou provozu, tj. po celý den. Podmínkou realizace je schválení dodatečných finančních prostředků, které tato úprava vyžaduje.

Jihomoravský kraj

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. V případě potřeby prověřovat poptávku po spojení Konicka a Moravské Třebové, je nutné brát v potaz nízký potenciál cestujících v této relaci.

Pardubický kraj

V krátkodobém výhledu je potřeba dokončit plnou integraci vzájemných mezikrajských linek s možností překryvu tarifů a v této souvislosti efektivněji nastavit i dopravní integraci. V krátkodobém až střednědobém výhledu je vhodné ve spolupráci s Pardubickým krajem usilovat o navýšení počtu spojů na lince Mohelnice – Moravská Třebová především o víkendech.

Obecná doporučení k mezikrajské linkové dopravě

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 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

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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 jízdní dobou vlaků vedou i v roce 2023 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 je možné využít vysoké cestovní rychlosti vlaků ke zvýšení konkurenceschopnosti návazné veřejné linkové dopravy. Rychlost vlaků je natolik atraktivní, že zde má smysl změna filozofie nabídky, tj. odklon od přímých autobusových linek na autobusové linky navázející cestující důsledně na vlak, protože i s přestupem na vlak je cesta výrazně rychlejší než přímým autobusem.

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. Je tedy vhodné jasně definovat parametry nabídky v jednotlivých segmentech obsluhy.

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),
- Konice – Stražisko (souběh železniční a veřejné linkové dopravy)

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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

Při optimalizaci objednávky je pro odstranění souběžné dopravy z hlediska účelu nutné postupně realizovat časové posuny spojů z důvodu časového prokladu a tím rozšíření nabídky spojení nebo 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. Snahy při odstraňování souběhů naráží často na nevoli místních samospráv.

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 relaci Olomouc – Prostějov a Olomouc – Mohelnice – Zábřeh na Moravě 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:

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

- Údolí Desné,
- Olomouc – Dolany.

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 hlavního 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 „roztržštěním“ 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 jed' (veřejnou dopravou),
- K+R: polib a jed' (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 jed' (forma tzv. „kolárny“, které jsou v Olomouckém kraji již rozšířeny).

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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.

V období předcházejícího PDOÚ již byla zpracována koncepční studie přestupních terminálů Olomouckého kraje, která analyzuje spádovost k páteřní železniční síti a navrhuje klíčové a doplňkové terminály celoplošně pro celý Olomoucký kraj. Studie slouží jako podklad ke zpracování detailních projektů pro terminály v rámci jednotlivých os (páteřních tratí). V období tohoto PDOÚ by měly být zpracovány detailní projekty pro terminály v rámci jedné osy (páteřní tratě). Tímto postupem nedojde ke „konkurenci“ mezi terminály (především P+R), respektive budování nadbytečné kapacity.

Kategorizace terminálů rozlišuje 5 kategorií zastávek 0 - 4. Přičemž 0 je běžná zastávka a 4 je velký významný dopravní terminál. Samotné zařazení do jednotlivých kategorií zohledňuje významnost sídla, celkový počet spojů, počty nastupujících cestujících, garantované návaznosti přípojů, vzdálenost autobusové a železniční stanice/zastávky, existenci dálkové železniční nebo autobusové dopravy.

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, žel.st. - kat. 4: modernizace terminálu BUS – kat. 2 (ve vazbě na modernizaci autobusové stanice), P+R, K+R, B+R; Mohelnice, žel.st. – kat. 3: BUS – kat. 3, P+R, B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury); Červenka – kat. 3: BUS, P+R, B+R, K+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury)

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

- Doplňkové terminály: Lukavice – kat. 1: zastávka BUS, P+R, B+R; Střeň – kat. 1: BUS, P+R, B+R; Štěpánov – kat. 1: 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 kat.4: BUS (realizace pro dálkovou a regionální autobusovou dopravu v přestupní/docházkové vzdálenosti od vlaků i z terminálu MHD), P+R (K+R), B+R; Přerov terminál kat. 4: BUS, P+R K+R, B+R (již realizováno, nutno podpořit liniovou infrastrukturou)
- Doplňkové terminály: Grygov – kat. 2: P+R, B+R; Brodek u Přerova – kat. 2: P+R, B+R; Rokytnice – kat. 1: P+R, B+R, K+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 – kat. 4: BUS, P+R, B+R, (K+R), je doporučována kompletní modernizace autobusového nádraží; Lipník nad Bečvou – kat. 3: zastávka BUS, P+R, B+R, K+R;
- Doplňkové terminály: Drahotuše – kat. 1: 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, střed – kat. 1: P+R, B+R;

271 Prostějov – Konice (- Chornice)

- Předpoklady: velký potenciál denní dojížděky, rostoucí počet cestujících
- Klíčové terminály: Konice, aut.st. – kat. 2, P+R
- Doplňkový terminál: Konice, žel.st. – kat.1: P+R, B+R

273 Červenka – Prostějov

- Předpoklady: velký potenciál denní dojížděky z Litovle v případě přímého spojení do Olomouce
- Klíčové terminály: Litovel město - kat. 3: modernizace terminálu BUS, P+R, K+R, B+R, Litovel, Palackého – kat. 2: P+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 – kat. 1: zastávka BUS, P+R, B+R; Senice na Hané – kat. 2: zastávka BUS, P+R, B+R; Příkazy – kat. 1: zastávka BUS, P+R, B+R; Olomouc-Řepčín – kat. 1: P+R (K+R), B+R

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)
- Doplňkové terminály: Hustopeče nad Bečvou – kat. 1: zastávka BUS, P+R, B+R

290 Olomouc – Uničov – Šumperk

- Předpoklady: trať po modernizaci a elektrifikaci; 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, možnost záchytu individuální dopravy ze silnice I/46
- Klíčové terminály: Olomouc: viz trať 270; Šternberk – kat. 3: BUS (realizováno), P+R K+R, B+R; Uničov – kat. 3: BUS, P+R (K+R), B+R (doporučován přesun aut. st. k žel. st.)
- Doplňkové terminály: Hlušovice -kat. 1: B+R; Bohuňovice – kat. 1: B+R (s velkou tradicí, v tomto ohledu citlivě zvážit realizaci P+R); Štarnov – kat. 1: B+R, P+R; Babice – kat. 1: B+R; Mladějovice – kat.1: P+R, B+R; Újezd – kat. 1: zastávka BUS, B+R, P+R; Uničov zastávka – kat. 2: P+R, B+R vazby veřejné dopravy směřovat prioritně do Uničova, parkoviště pro zaměstnance průmyslové zóny;

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 – kat. 4: BUS (přestavba autobusového nádraží, úprava přednádražního prostoru realizováno 2021), P+R K+R, B+R
- Doplňkové terminály: Postřelmov – kat. 2: P+R, B+R; Bludov – kat. 2: B+R

291 Šumperk – Kouty nad Desnou

- Předpoklady: velký potenciál denní dojížděky; dokončená elektrifikace trati a nový provozní koncept založený na spolupráci vlaků a autobusů; konkurenceschopná cestovní doba regionální dopravy;
- Klíčové terminály: Šumperk: viz výše;
- Doplňkové terminály: Petrov nad Desnou – kat. 1: BUS, P+R, B+R (pravidelné přestupní vazby vlak – bus bez odpovídající infrastruktury); Rapotín – kat. 1: zastávka BUS, B+R; Velké Losiny – kat. 1: zastávka BUS, P+R, B+R; Loučná nad Desnou – kat. 1: P+R, B+R; Kouty nad Desnou – kat. 1: 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 – kat. 3: BUS (realizováno), P+R, B+R (již dnes fungující bez odpovídající infrastruktury, kterou nutno dobudovat); Hanušovice – kat. 3: BUS (přímo u vlakového nádraží), P+R, B+R
- Doplňkové terminály: Bohutín – kat. 1, B+R (; Ruda nad Moravou – kat. 2: již existující terminál BUS, P+R; Komňátka – kat.1: B+R; Bohdík – kat. 1: B+R, P+R; Jindřichov – kat. 1: P+R, B+R;

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 – kat. 1).

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: Kojetín - kat. 2: zastávka BUS, P+R, B+R; Měřovice nad Hanou – kat. 1: B+R; Němčice nad Hanou – kat. 1: 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 – kat. 4: BUS, P+R, B+R (aut. st. rekonstruované, potřebná rekonstrukce nádraží. Prostoru)
- Doplňkové terminály: Kožušany – kat. 1: B+R; Blatec – kat. 1: B+R; Vrbátky – kat. 1: P+R, B+R; Vrahovice – kat. 1: P+R, B+R; Bedihošť – kat. 1: P+R, B+R; Čelčice – kat. 1: zastávka BUS, P+R, B+R; Pivín – kat. 1: 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 – kat. 2: zastávka BUS, P+R, B+R; Velká Bystřice – kat. 1: P+R, B+R

330 Přerov – Břeclav

- Předpoklady: velký potenciál denní dojíždky; konkurenceschopná cestovní doba regionální dopravy
- Klíčové terminály: Přerov: viz trať 270
- Doplňkové terminály: Horní Moštěnice – kat. 1: B+R; Říkovice – kat. 1: B+R, P+R

4.2.1 Shrnutí vhodnosti prověření investic do přestupních terminálů

Výše uvedené návrhy umístění a vybavení terminálů předpokládají 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.

Priority v realizaci terminálů

V oblasti velkých významných terminálů je potřeba co nejdříve dokončit již aktuálně zpracovávané záměry přestupních terminálů a přejít k projektu a realizaci, příp. začít připravovat záměry a projekty u zbývajících. Dle zpracované Studie Přestupních terminálů Olomouckého kraje jsou nejvýznamnějšími tyto terminály (v abecedním pořadí):

Terminály kategorie 4.	Terminály kategorie 3.
Hranice	Červenka
Olomouc, hl.n.	Hanušovice
Prostějov	Jeseník
Přerov	Lipník
Šumperk	Litovel
Zábřeh	Mohelnice
	Nezamyslice
	Olomouc, AN
	Olomouc, Tržnice, plocha
	Šternberk
	Uničov

Prioritou k realizaci terminálů jsou dle připravenosti projektů uzly:

- Hranice,
- Petrov nad Desnou,
- Prostějov

a začít připravovat záměry a projekty terminálů:

- Červenka,

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

- Mohelnice,
- Uničov.

Vzhledem na dvojakost uzlu Olomouc je nezbytné se opětovně vrátit k otázce klíčového terminálu v aglomeraci. Nevýhodná excentrická poloha autobusového nádraží 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.

Z dopravního hlediska a veřejného zájmu doporučujeme zachovat terminál **Tržnice, plocha** z důvodu vysoké frekvence nástupů v porovnání s AN Olomouc. Současně Studie přestupních terminálů doporučující jejich budování navrhuje vzhledem na vytíženost tohoto nástupního místa i vzhledem k množství přestupních vazeb terminál vysoké kategorie III. stupně.

Dále je vhodné vyzdvihnout a podpořit aktivitu města Lipník nad Bečvou, které podalo žádost o dotaci IROP na projekt „Revitalizace autobusového nádraží v Lipníku nad Bečvou“.

Doplňkové terminály je třeba chápat spíše jako liniovou nabídku přestupních služeb tvořící ucelený koncept. Je žádoucí na základě vypracované studie pro celý kraj realizovat prioritizaci vybrané osy a následně vybavit terminály ucelenou trať 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 + dokončená modernizace a elektrifikace),
- **270 Olomouc – Zábřeh** (stálý 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 Segmenty, souběhy, terminály – shrnutí výzev dopravní integrace

Olomoucký kraj má velký potenciál pro zajištění atraktivní a využívané veřejné dopravy. Je to díky koridorovým a modernizovaným železničním tratím s vysokou cestovní rychlostí, ale také velkým počtům obyvatel v obcích, kteří tvoří základ poptávky. Dle změn v přepravních proudech na železnici, kdy na většině tratí došlo oproti období platnosti předcházejícího PDOÚ v pracovní dny ke snížení počtu cestujících, zatímco na většině tratí o víkendů k nárůstu počtu cestujících, lze usuzovat na příčiny. Částečný propad v pracovní dny zapříčiněn covidem a možností pracovat více z domu, ale také konkurencí VLD (o víkendech méně atraktivní nabídka VLD, lidé využijí vlak), případně ne zcela atraktivní nabídkou spojení pro denní dojížděku (např. nízká četnost spojů, tj. neatraktivní čas odjezdu/příjezdu, nebo pocitově přeplněný vlak; včasnost spojů, ujetí přípojů, časté výluky a náhradní autobusová doprava, nenávaznost na MHD apod.).

Segmenty

Právě formu nabídky lze vylepšit jasným definováním segmentů obsluhy a jejich důsledným dodržováním při adekvátní četnosti spojů v daném segmentu nabídky. Konkrétně to znamená uzpůsobit nabídku hlavním přepravním proudům dle jejich požadavků, tj. pokud existují (a převládají) v dané lokalitě a relaci místní přepravní proudy, pak je vhodné je obsloužit na území města MHD, v regionu obslužnou autobusovou linkou nebo vlakem kategorie Os. Pokud existují (a převládají) v dané lokalitě a relaci přepravní proudy na delší vzdálenosti / radiální / mezi počtem obyvatel nebo obecně službami významnějšími sídly, pak je vhodné je obsloužit páteřní linkou VLD anebo lépe vlakem kategorie Sp, případně jiným vlakem dálkové dopravy. Základem úspěchu je správné vytipování daných segmentů, které je mimo konkrétních přepravních proudů možné i z počtu cestujících nastupujících a vystupujících na zastávkách (stanicích), protože páteřní linky má smysl zastavovat pouze v obrátově významnějších stanicích, a v dodržení „čistoty“ daného segmentu. Příkladem nedodržení tohoto pravidla je vlak v cca 13:55 z Olomouce směr Moravský Beroun, kde na přání obcí a cestujících v úseku Olomouc – Hrubá Voda, kde je zaveden hodinový takt obslužného segmentu Os, došlo k pozastavování vlaku Sp ve všech stanicích a zastávkách, čímž se sice zkrátil interval pro úsek Olomouc – Hrubá Voda na 30 minut, ale prodloužila se cestovní doba pro Domašov a Moravský Beroun, které mají obsluhu jen každých 120 minut linkou R27 a tímto jedním odpoledním vloženým vlakem o cca 12 minut. Toto prodloužení znamená nárůst cestovní doby o cca 23 % a to je pro denní dojíždění hodně. Navíc došlo k uspořádání odjezdu z Olomouce o cca 10 minut, tj. vlak je náchylnější na ujetí zpožděným přípojem a není dosažitelný pro zaměstnance končící směnu ve 14 hodin v blízkosti žst. Olomouc hl.n.

Pomocí segmentů lze například výrazně zkrátit cestovní dobu pro vzdálenější sídla do spádového centra. Tohoto využívají např. spěšné vlaky na trati 290 Olomouc – Uničov – Šumperk, které by měly zastavovat mezi Uničovem a Olomoucí pouze ve Šternberku, který má na rozdíl od ostatních měst a obcí v úseku obecně vysokou poptávku, a navíc nejen směrem na Olomouc, ale i Uničov a Šumperk (např. školy, zaměstnání). Zde je potřeba komunikovat danou problematiku i se zástupci místních samospráv s tím, že zavedení spěšných vlaků může znamenat více pohodlí (kapacity) v osobním vlaku, zároveň více kapacity na železniční dopravní cestě (tj. případně možnost zavedení více vlaků).

Souběhy

S výše uvedeným následně souvisí také souběhy. Pokud jsou jasně definovány segmenty, nemusí se jednat vždy o souběh, protože rychlý spěšný vlak nemůže obsloužit všechny cíle podél trati, protože by nebyl dostatečně rychlý oproti konkurenci IAD, naopak autobus plošnou místní obsluhu zajistit může. Je potřeba se zástupci místní samosprávy komunikovat také změnu filosofie objednávky jako celku, nejen segmenty. Na modernizované infrastruktuře Olomouc – Uničov jsou výrazně rychlejší než autobusy a IAD (při kongescích) i vlaky kategorie Os. Tedy přímá autobusová linka Uničov – Olomouc ztrácí svůj páteřní význam pro rychlé a přímé spojení, protože i s přestupem na vlak (garantovaným přestupem na vlak jezdící včas) je v tomto případě výhodnější nejet z okolních obcí u Uničova do Olomouce přímým autobusem, ale autobusem se „vrátit“ na vlak a pak vlakem a MHD. Klesá tedy význam některých autobusových linek a mohou (a v takových případech by měly být) převedeny z páteřní na obslužný segment, tj. může mít jiné, „plošnější“ linkové vedení a četněji zastavovat. Interval by pak měl vycházet a odpovídat intervalu nadřazeného systému (segmentu) obsluhy.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

Pokud se jedná o čistý a úplný souběh (časové polohy spojů, velmi podobná obsluha území), je nutno vybrat vhodný druh dopravy dle souvislostí (možnost vedení linky až do požadovaného cíle cestujících, možnost vedení v požadovaném intervalu, efektivní využití dostupných vozidel apod.). Zkušenosti ze zahraničí ukazují, že ani v bohatších zemích nenabízejí pro jednu relaci možnost volby mezi vlakem a autobusem, ale nabídka je přehledná a pro určitý cíl a účel cesty možná právě jedním druhem dopravy, nebo vhodnou kombinací v přestupních uzlech. Provozní koncept na lince nebo linkách v určitém území se týká vždy více měst a obcí (pokud se nejedná o vnitřní MHD), pak je vhodné změny komunikovat zároveň se zástupci všech místních samospráv, aby bylo možné najít vhodný kompromis pro všechny dotčené, tj. zajistit efektivitu a atraktivitu systému veřejné dopravy, které umožní další pozitivní rozvoj veřejné dopravy. Pokud budeme trvat na zachování současné filosofie obsluhy, bude veřejná doprava v Olomouckém kraji ztrácet konkurenceschopnost vůči IAD a nebude stávající obsluha udržitelná.

Terminály

Terminály by měly podpořit síťový charakter nabídky veřejné dopravy, kdy přestup nebude odrazující „zlo“, ale logický čin cestujícího vedoucí na atraktivnější dosažení jeho cíle cesty. Dalším důležitým prvkem terminálů je zpřístupnit veřejnou dopravu také motoristům a cyklistům, kteří mohou pro méně často obsluhovaný úsek veřejnou dopravou využít vlastní dopravní prostředek a veřejnou dopravu využít pouze na velmi konkurenceschopnou část cesty. Modelový příklad realizace terminálů – výzva pro tratě s vysokou cestovní rychlostí i v regionální dopravě a zároveň již modernizované (bez výluk a infrastrukturních zásahů v krátko – a střednědobém horizontu) a také vysokou poptávkou již dnes, tj. podpořit ještě více jejich atraktivitu kratším intervalem, dostatečnou kapacitou pro cestující, atraktivními navazujícími službami (přípoj na autobus do cíle cesty nebo P+R a B+R pro relace bez autobusu). Vytvořit modelový liniový příklad/příklady na výše popsaném typu tratí tak, aby bylo možné prověřené a funkční principy řešení následně realizovat v rámci zamýšlených infrastrukturních akcí na železnici. Realizací terminálů zároveň s modernizací železniční infrastruktury se usnadní projednávání stavby a sníží celkové náklady na realizaci. Následně lze spustit upravený provozní koncept jak na železnici, tak na autobusových linkách a tím docílit požadovaného synergického efektu.

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:

$$\text{Cena za jedno zastavení} = \text{Základní sazba} \times \text{Hmotnost soupravy}$$

Základní sazba je stanovena jako cena za jedno zastavení jedné hrubotuny vlaku v dané kategorii stanic a zastávek. **Základní sazba ceny činí 0,04 - 0,20 Kč/zastavení*t.**

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

Rozdíl mezi klasickou soupravou a jednotkou RegioPanter (řady 640) činí cca 3,50 Kč za jedno zastavení při běžné sazbě/kategorii stanice a zastávky. Ročně může na lince činit cca 0,4 - 0,5 mil. Kč. Je třeba vnímat, že některé moderní jednotky jsou při stejné kapacitě cestujících ještě lehčí než RegioPanter, naopak jednotky BEMU budou těžší. 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 nízké desítky milionů korun a že dopravce toto označí za uznatelný náklad, který zaplatí objednatel, pokud nebude možné využít / nebude finančně postačovat příslušný dotační titul. 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 vztažené k veřejné dopravě, zákonným závazkům a potřebám obsluhy území

Podmínkou zajištění konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči individuální je její **stabilní finanční zajištění**. Olomoucký kraj má s dopravci zajišťujícími dopravní obslužnost sjednané dlouhodobé smlouvy. Pro zajištění drážní dopravy jsou stávající smlouvy platné do konce roku 2029 v nezávislé (dieselové) trakci a do konce roku 2032 v závislé (elektrické) trakci. S dopravci ve veřejné linkové dopravě jsou smlouvy o závazku veřejné služby v dopravní 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 dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou“ (dále jen „Memorandum“). Memorandum přineslo systémové řešení financování železniční osobní dopravy s jasnými ekonomickými parametry po dobu deseti let (2009 - 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.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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. 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 až na výjimky možnou úpravou provozního konceptu.

Předpoklad poskytovaných kompenzací v dopravní obslužnosti Olomouckého kraje (v tis. Kč)					
název položky	rok				
	2024	2025	2026	2027	2028
Výdaje na dopravní obslužnost - autobusovou	743 000	817 000	885 000	973 000	1 011 000
Příspěvky od obcí na DO	108 000	118 000	124 000	130 000	135 000
Výdaje na dopravní obslužnost - drážní*	1 029 000	1 159 000	1 253 000	1 378 000	1 443 000
Příspěvek státu - Memorandum	257 000	272 000	304 000	315 000	327 000
Celkem**	2 137 000	2 366 000	2 566 000	2 796 000	2 916 000

* předpoklad zvýšení rozsahu výkonů na základě naplňování cílů PDOÚ a zvýšení efektivity využití moderních železničních jednotek v roce 2025

**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 2023 je objednan výkon 6 285 tis. vlkm/rok v železniční a 22 490 tis. km/rok ve veřejné linkové dopravě. Od roku 2024 je plánován rozsah objednávky na území Olomouckého kraje 6 502 tis. vlkm/rok v železniční a 22 700 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.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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 nejdůležitějších 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 objednatel, 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:

- 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

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

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.

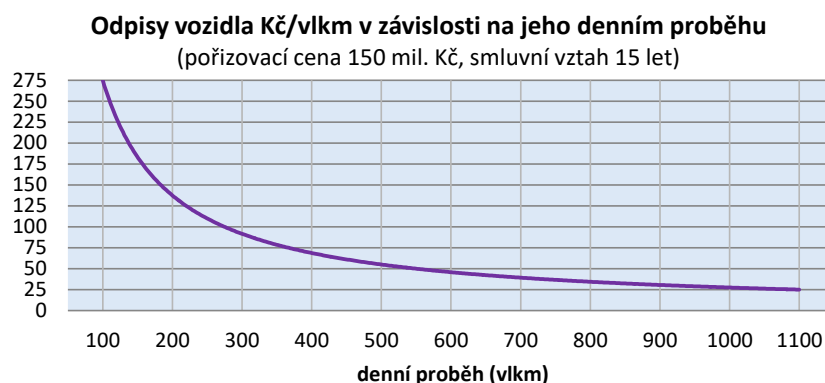
Oběhy železničních vozidel jsou považovány za efektivní, pokud jsou pro:

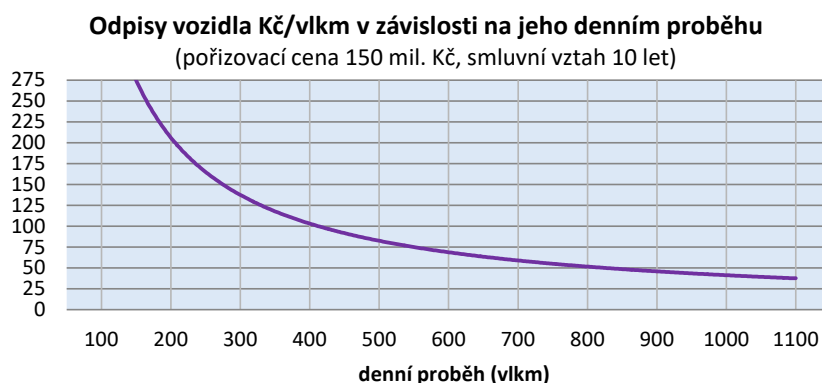
okrajové regionální tratě	110.000 – 130.000 vlkm/rok	300 – 360 vlkm/den
příměstské tratě	140.000 – 160.000 vlkm/rok	380 – 440 vlkm/den
páteří regionální tratě	150.000 – 180.000 vlkm/rok	410 – 490 vlkm/den

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 (nebo z kapacitních důvodů maximálně dva typy souprav. Stejně tak je doporučováno mít v budoucích provozních souborech pouze dva typy vozidel dle trakce, např. EMU + BEMU. V takovém případě lze dosahovat nižší hranice průměrného proběhu turnusových souprav, avšak ideálně stále ve výše uvedeném rozmezí. 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 se 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. **Přiojednáním spojů místo prostojů** jak při obratu, tak při dopravním sedle vede ke snížení jednotkových nákladů na vkm, respektive **lze získat za malé vícenáklady, cca 30 – 50 % ceny za vkm, 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, Olomouc - Přerov,
- **ve kterých poptávka neodpovídá předpokladům**, např. Olomouc – Hlubočky, Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, Olomouc – údolí Desné (zavést/posílit spěšné vlaky).

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,
 - poplatek za použití dopravní cesty,
 - poplatek za použití stanic a zastávek (= cena za přístupové komunikace),
 - 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 500 tis. km/rok, resp. s kompenzacemi uznatelných nákladů v součtu s tržbami do 7,5 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 (pro podporu menších dopravců s maximálně 23 vozidly je možné jednu z hodnot navýšit na dvojnásobek),
- 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 v roce 2023.

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 držet 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 Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

řízení je vytvoření konkurenčního prostředí, zvýšení kvality poskytovaných služeb a zjištění skutečných 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 nejpriznivější 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.**

6.1 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 3. 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 2032. **V období platnosti PDOÚ je nutno řešit dva provozní soubory** pro elektrickou vozbu:

- **Haná**, tj. vlaky na tratích Olomouc – Drahanovice, Prostějov – Dzbel a Prostějov – Červenka,
- **Sever**, tj. vlaky na tratích Zábřeh – Jeseník, Šumperk – Jeseník, Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem, Lipová Lázňe – Javorník ve Slezsku, Jeseník – Mikulovice – Zlaté Hory, Šumperk – Sobotín/Velké Losiny a Olomouc – Moravský Beroun.

Vzhledem k předpokladům elektrifikace vozby je vhodné zvážit přerozdělení tratí a výkonů mezi dva podobné, ale jiné soubory/oblasti, a sice Haná by měla zahrnovat i trať Olomouc – Moravský Beroun, protože i tato trať je potenciálně vhodná pro vozbu vlakotramvajemi z tratí do Drahanovic a Litovle, případně jinými příměstskými výhledově elektrickými jednotkami. Oblast Sever pak bude obsluhovat Šumpersko a Jesenicko.

Celou situaci komplikuje skutečnost, že moderní dieselové jednotky nejsou v provozu v požadovaném počtu a že v průběhu předcházejícího PDOÚ nedošlo ani v jedné z dieselových oblastí k jasnému posunu směrem k elektrifikaci tratí, nebo změně na vlakotramvaj, nebo schválení projektu na budování tzv. dobíjecích ostrovů nebo prodloužení současné elektrifikace u uzlů pro kombinovaná vozidla elektrická s baterií (BEMU) a možnost jejich dobíjení.

Z tohoto pohledu je téměř nutné uvažovat v obou oblastech s přechodovým řešením, tj. objednání určité vozby „nezávislé“ trakce do doby realizace elektrifikace tratí, protože jak tratě na Jesenicku

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

(myšleno páteřní trať Bludov – Hanušovice – Jeseník, kde je četná obsluha osobními vlaky, připravuje se pravidelná doprava ucelenými nákladními vlaky a navíc na trati roste stabilně počet cestujících, přestože oblast mírně ztrácí na počtu obyvatel), tak tratě v okolí Olomouce je nutné elektrifikovat opět pro aktuálně a výhledově ještě četnější obsluhu osobní dopravou. Zbývají tratě Prostějov – Dzbel a přípojně tratě v Hanušovicích, Lipové Lázních a Jeseníku (směr Mikulovice a Zlaté Hory), u kterých je nutno prověřit, zda zůstanou v dieselové trakci (dlouhodobě neudržitelné), nebo přejdou do režimu BEMU, kdy a s jakými vozidly (novými, nebo dříve využívanými na zatím neelektrifikovaných páteřních tratích).

Snížení nákladů může přinést zmenšení počtu obsazených stanic pokladními, jejich náhrada prodejním automatem ve vozidle nebo ve stanici a obecně tzv. chytrými zastávkami. V tomto dynamicky rozvíjejícím se oboru je vhodné realizovat projekt analyzující možnosti prodejních kanálů jízdních dokladů.

Oblast Sever

Pro tuto oblast je klíčové zachování přímého spojení vlakem s Olomoucí a Brnem. Je to patrné z rostoucích počtů cestujících. Pro zachování přímých vozů na lince R12, tj. ve společné objednávce MD ČR a Olomouckého kraje hovoří také potřebná kapacita vlaku na lince, kde v Zábřehu dochází k dělení proudu cestujících směr Šumperk a směr Jeseník, tj. i dělení vlaku tomuto odpovídá. Drobným úskalím je značná sezónnost v poptávce směr Jeseník, ale k dělbě přepravních proudů do dvou směrů dochází po celý rok. MD ČR bude uzavírat novou smlouvu s dopravcem od 12/2027, je tedy nutné začít co nejdříve velmi intenzivně jednat a prověřovat možnosti řešení. Z koncepčního pohledu se nabízí následující varianty, které nemusí být konečné, jsou inspirací pro jednání:

- 1) Dočasně (do doby realizace lehké elektrifikace trati Bludov – Jeseník) zachovat na lince klasickou vozbu, vozy, elektrickou a dieselovou lokomotivu a čistě elektrické jednotky EMU provozovat do Šumperku i Jeseníku až po elektrifikaci.
- 2) Na část spojů Brno – Šumperk nasadit elektrické jednotky EMU, na část Brno – Jeseník nasadit vizuálně odpovídající netrakční jednotky s řídícím vozem (čelem nebo oběma čely) s tím, že v úseku Zábřeh – Jeseník budou dočasně taženy/tlačeny dieselovou lokomotivou a následně po elektrifikaci elektrickou lokomotivou.
- 3) Na část spojů Brno – Šumperk nasadit elektrické jednotky EMU, na část Brno – Jeseník nasadit vizuálně odpovídající jednotky BEMU.

Je zřejmé, že pro oba objednatele je nejlevnější první varianta a poměrně nákladné varianty 2 a 3. Varianta 3 by mohla znamenat dočasné ponechání dieselových jednotek DMU na přípojných regionálních tratích, přičemž po dokončení elektrifikace a dílčích úprav přípojných tratí pro vozbu BEMU by jednotky BEMU přešly na přípojně tratě a na část vlaku Brno – Jeseník byly dokoupeny (dle zaslavnění předem) čistě elektrické jednotky EMU. Varianty je nutno prověřit nejen provozně (jízdní řád, oběhy), tak energeticky (využití baterií a možnost jejich dobíjení), tak finančně (hmotnost vlaku ve variantách 2 a 3), tak smluvně (kdo bude hlavním objednatelem vozby, v jakém úseku a v jakém poměru se budou dělit náklady mezi oba objednatele). Jedná se o rozsáhlou úlohu, avšak její rozsah by neměl předem znemožnit pokračovat v úspěšném provozním konceptu. Pro vhodné kombinace a

případné využití v regionální dopravě se jeví jako vhodná kombinace dvou- a třívozových jednotek, které je možné uskupit do 2-, 3-, 4-, 5-, 6-, 7-, 8- 9-vozových vlaků a to i v různých kombinacích.

Z hlediska parametrů souprav je zřejmé, že EMU pro část Brno – Šumperk musí být pro rychlost 200 km/h z důvodu provozu na výhledově modernizované trati Brno – Přerov na 200 km/h, zatímco jednotky BEMU pro část Brno – Jeseník s možností následného převedení do regionální vozby na Šumpersku a Jesenícku postačí pro rychlost 160 km/h. Všechna hnací vozidla/jednotky musí být vybaveny ETCS a vzhledem k pomalé rychlosti konverze napěťové soustavy i dvousystémová.

Oblast Haná

Zde je vhodné vyčkat závěrů studie MD ČR, která prověřuje tratě Olomouc – Drahanovice a Olomouc – Litovel z pohledu vhodnosti pro systém vlakotramvaje. Závěr studie má být k dispozici v průběhu roku 2026. To je ale pro přípravu zadávací dokumentace pro provoz od roku 2028 pozdě. Navíc pokud by byla vlakotramvaj doporučena, určitě není možné v termínu do roku 2028 realizovat potřebné úpravy infrastruktury, bylo by i obtížné schválit existující typy vozidel pro síť v ČR. Jednoznačným řešením je uzavřít novou smlouvu s dopravcem s požadavkem na starší dieselová vozidla, která nyní nutně nepotřebují žádné úpravy infrastruktury s opcí na nová (železniční) vozidla v případě že nebude vlakotramvaj sledována a budou realizovány úpravy infrastruktury jak z kapacitních důvodů, tak elektrifikace páteřních tratí (Drahanovice, Litovel, Hrubá Voda) a úpravy tratě Prostějov – Džbel pro vozidla BEMU.

Vzhledem k čistě regionálnímu a příměstskému charakteru tratí by mělo být požadavkem na vozidla cílového stavu rychlost 100-120 km/h u vlakotramvajů a 160 km/h u jednotek EMU a BEMU.

6.2 Problematika veřejné linkové dopravy

Olomoucký kraj byl původně rozdělen na 14 oblastí, které byly vysoutěženy s platností smluv do konce roku 2027, respektive oblast Jesenícko a Prostějovsko JV do roku 2029. Oblasti jsou různě velké, co se rozlohy území, rozsahu výkonů i počtu vozidel týče.

V průběhu platnosti tohoto PDOÚ bude nutné soutěžit oblasti znova. Původní relativně malé oblasti byly voleny jako příležitost i pro menší dopravce. Vzhledem k vysoutěžení oblastí jen třemi většími dopravci, nabízí se logický prostor pro sloučení některých oblastí do větších. Již nyní je problematické v některých oblastech přidávat výkony z důvodu omezení horní hranicí rozsahu a počty dostupných vozidel. Důležitou okrajovou podmínkou je požadavek na stáří a vybavení vozidel. Lze předpokládat, že budou opět požadována nová vozidla na dobu trvání smluv 10 let, nebo minimálně průběžnou obnovu. V tom případě menší i větší dopravce bude mít shodné podmínky, jak pořídit nová vozidla.

Přínosy větších oblastí jsou:

- větší variabilita pro objednávku výkonů (širší interval mezi spodní a horní hranicí rozsahu výkonů),
- větší dostupnost vozidel a variabilita jejich nasazení v širším území,
- teoreticky možnost snížení počtu záložních vozidel,
- snížení počtu smluv a administrativní zátěže.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

Pro nové smlouvy je nutné zohlednit také požadavky na alternativní pohony. Ze zkušeností jiných krajů a dopravců v zahraničí plynou v současné době a stavu poznání alternativních pohonů a energetických zdrojů následující zkušenosti:

- vodíkový pohon je provozně i údržbově velmi nákladný,
- plyn je nákladově nestabilní komodita,
- hybridní a elektrobusy mají zatím omezený provozní rádius a je problematické jejich nasazování v hornatém terénu z důvodu možného zatížení baterie,
- dobíjení elektrobusů u železničních stanic je časově problematické, protože provozně je ideální krátký pobyt vozidla, respektive krátká přestupní doba na vlak i od vlaku – v zahraničí řešeno vynecháním autobusového spoje nebo nasazením dalšího vozidla.

Například švýcarský autobusový dopravce nasazuje přes horská sedla výhradně diesellové autobusy, testoval hybridní autobusy, které nyní využívá jako záložní, a nyní testuje elektrobusy, avšak pouze na rovinatých linkách.

V současné době je tedy vhodné umožnit „vyjetí“ disponibilních a akceptovatelných plynových autobusů a doplnit je elektrobusy do potřebné hranice pro alternativní pohony, pro které bude potřeba zrealizovat dobíjecí místa dle provozních požadavků! Je tedy z tohoto důvodu velmi vhodné začít připravovat provozní koncepty a zadávací dokumentaci co nejdříve.

Samotné nasazení elektrobusů je vhodné na rovinatých linkách, anebo na příměstských linkách, tzv. „kolem komína“. I z tohoto důvodu je vhodné mít větší provozní oblasti a to tak, aby bylo možné v každé z oblastí nabídnout dostatek vhodných linek a výkonů pro alternativní pohony. Zároveň jsou vhodné pro elektromobilitu městské provozy (MHD) zajišťované objednávkou Olomouckého kraje, kde se využije poměrně hodně vozidel kvůli logicky nižší oběhové rychlosti. Jako výzvu lze následně prověřit oblast jen páteřních linek, které by zajistily elektrobusy na linkách mezi významnějšími sídly vybavenými vhodnou dobíjecí infrastrukturou v hlavních přestupních uzlech. Případně tyto linky integrovat po menších počtech do jednotlivých oblastí. Klasická obsluha regionu obsluženými linkami s různými prostoji z důvodu časové koordinace s poptávkou školáků, studentů a zaměstnanců je vhodné i nadále držet v diesellové trakci.

Samostatnou úlohou je plánování a organizace záložních vozidel a také prověření tzv. parciálních trolejbusů, které je možné dobíjet v průběhu jízdy. Trolejbusy jsou však výhodné jen na velmi strmých komunikacích, anebo často pojížděných komunikacích. Je tedy otázkou, zda někde v OLK sdružovat linky a využít již prověřené a dostupné vozidlové technologie. V této fázi zavádění regionální elektromobility pravděpodobně ne.

Podle zákona č. 360/2022 vztahujícího se na smlouvy uzavřené do 31. prosince 2030 na veřejné služby v přepravě cestujících podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, u nichž průměrná roční hodnota nebo počet kilometrů za rok přesáhne hodnoty podle přímo použitelného předpisu Evropské unie stanovují minimální podíly nízkoemisních vozidel následovně:

a) pro silniční vozidla kategorie M2

1. 29,7 % ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona do 31. prosince 2025
2. 29,7 % od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

- b) pro silniční vozidla třídy I kategorie M3 a třídy A kategorie M3
1. 41 % ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona do 31. prosince 2025 a
 2. 60 % od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030

Poloviny z těchto minimálních podílů musí zadavatel nebo objednatel dosáhnout prostřednictvím vozidel bez spalovacího motoru nebo se spalovacím motorem, který vypouští méně než 1 g CO₂/kWh nebo který vypouští méně než 1 g CO₂/km.

6.2.1 Návrh provozních oblastí

Do nastávajících výběrových řízení na dopravce je uvažováno 9 provozních oblastí. Oblasti jsou různě velké, co se rozlohy území, rozsahu výkonů i počtu vozidel týče, nicméně při jejich návrhu byly zohledňovány především vzájemná dopravní propojenost a průměrné denní km proběhy vozidel, aby byly v rámci možností v maximální možné míře odstraněny disproporce z předešlého rozdělení provozních oblastí a vytvořena možnost pro větší variabilitu při objednávce výkonů.

Provozní oblast Mohelnicko + Zábřežsko

Oblast vznikne sloučením dosavadních dvou provozních oblastí Mohelnicko a Zábřežsko. Linky se soustředí ve městech Loštice, Mohelnice a Zábřeh, se zajížděním do Litovle, Uničova, Moravské Třebové, Štítů a Šumperku. Oblast sousedí a dopravně se prolíná s oblastmi Šumpersko a Uničovsko, dále sousedí s Pardubickým krajem. Všechny linky jsou plně zařazeny do IDSOK, a to včetně úseků v Pardubickém kraji. Všechny mezikrajské linky budou zahrnuty do mezikrajské smlouvy.

V oblasti je vhodné vyhodnotit a případně navrhnout využití nízkokapacitních autobusů (minibusů) na některých relacích.

Je předpokládáno, že provozní oblast může obsahovat i MHD Zábřeh, kde je potřeba počítat s využitím městských autobusů o maximální délce 11 m.

Předpokládaný roční rozsah dopravy	2 440 tis. km přím. dopr. + příp. 125 tis. km MHD
------------------------------------	---------------------------------------------------

Mezikrajské relace	<p>Zábřeh – Písařov – Štítý – Králíky</p> <p>Zábřeh – Jedlí – Cotklytle – Štítý</p> <p>Mohelnice – Maletín – Borušov, Svojanov</p> <p>Mohelnice – Loštice – Vranová Lhota</p> <p>Mohelnice – Líšnice – Moravská Třebová</p>
Přestup na jiné druhy veřejné dopravy	<p>Moravičany,žel.st. >> VLAK</p> <p>Mohelnice,žel.st./SIEMENS nákl.vrát. >> VLAK</p> <p>Šumperk,aut.st. >> MHD, VLAK</p> <p>Šumperk (různé zastávky) >> MHD</p> <p>Zábřeh (různé zastávky) >> MHD</p> <p>Zábřeh,žel.st. >> MHD, VLAK</p>
Výhledové záměry	<ul style="list-style-type: none"> · Posílení spojení Mohelnice a Uničova přímou linkou v případě, že nebude dosaženo uspokojivé systémové směrové vazby v Července VLAK >> BUS v relaci Mohelnice – Uničov · Přetrasování vybraných spojů na obchvat Bludova · Navýšení počtu spojů na lince Mohelnice – Moravská Třebová především o víkendech · Hlubší dopravní integrace veřejné linkové a železniční dopravy v uzlu Zábřeh, žel.st. · Navýšení počtu spojů v okolí Zábřehu ve večerních hodinách pracovních dnů a víkendů

Provozní oblast Šumpersko

Oblast vznikne spojením dosavadních dvou provozních oblastí Šumpersko S a Šumpersko J. Linky se soustředí kolem města Šumperk se zajištěním do Jeseníku, Štítů a Zábřeha. Oblast sousedí a dopravně se prolíná s oblastmi Jesenicko, Uničovsko a Mohelnicko + Zábřežsko, dále sousedí s Pardubickým krajem. Všechny linky jsou na území Olomouckého kraje plně zařazeny do IDSOK, linka 930279 je zařazena do IDSOK i na území Pardubického kraje. Všechny mezikrajské linky budou zahrnuty do mezikrajských smluv.

Aktuálně se nepředpokládá vytvoření mezistátní linky do Polska.

V oblasti je vhodné vyhodnotit a případně navrhnout využití nízkokapacitních autobusů (minibusů) na linkách v okolí Malé Moravy a Hanušovic.

Je předpokládáno, že provozní oblast může obsahovat i MHD Šumperk, kde je potřeba počítat s využitím městských autobusů.

Předpokládaný roční rozsah dopravy	2 050 tis. km přím. dopr. + příp. 270 tis. km MHD
Mezikrajské relace	Šumperk – Jedlí – Cotkyně – Štítý Šumperk – Skřítek – Rýmařov
Přestup na jiné druhy veřejné dopravy	Petrov n.Des.,žel.st. >> VLAK Šumperk,aut.st. >> MHD, VLAK Šumperk (různé zastávky) >> MHD Zábřeh (různé zastávky) >> MHD Zábřeh,žel.st. >> MHD, VLAK
Výhledové záměry	<ul style="list-style-type: none">· Hlubší dopravní integrace veřejné linkové a železniční dopravy v uzlu Šumperk, aut.st.· Revize vazeb v uzlu Petrov nad Desnou vzhledem k vyhodnocení přesnosti vlaků linky Nezamyslice – Prostějov – Olomouc – Zábřeh na Moravě – Kouty nad Desnou po náhradě starších souprav novými elektrickými jednotkami a vzhledem k možnostem zlepšení přesnosti této linky úpravami infrastruktury. V případě neuspokojivého fungování zvážení přetrasování přímých spojů Šumperk – Sobotín – Rudoltice/Vernířovice· Rozšíření obsluhy Červenohorského sedla na celodenní 2hod interval v pracovních dnech i o víkendech

Provozní oblast Jesenícko

Linky se soustředí kolem měst Jeseník a Žulová, se zajížděním do Šumperku, Olomouce, Přerova, Ostravy a Jindřichova (okr. Šumperk). Oblast sousedí a dopravně se prolíná s oblastí Šumpersko, dále sousedí s Moravskoslezským krajem a Polskem. Všechny linky jsou na území Olomouckého kraje plně zařazeny do IDSOK. Všechny mezikrajské linky budou zahrnuty do mezikrajských smluv.

Provozní oblast obsahuje dálkové linky Jeseník – Krnov – Ostrava, Jeseník – Rýmařov – Olomouc – Přerov a Jeseník – Šumperk – Olomouc. Na těchto linkách je potřeba počítat s využitím dálkových linkových autobusů. Aktuálně se nepředpokládá vytvoření mezistátní linky do Polska.

Je předpokládáno, že na lince Jeseník – Jeseník, Lázně budou využity autobusy s alternativním pohonem a vyčleněním dvou míst pro invalidní vozíky nebo kočárky s minimálně dvěma dveřmi.

V návaznosti na Plán udržitelné městské mobility města Jeseník je předpokládáno zavedení MHD Jeseník s využitím nízkokapacitního autobusu.

Předpokládaný roční rozsah dopravy	2 250 tis. km
Mezikrajské relace	Jeseník – Krnov – Ostrava Jeseník – Rýmařov – Olomouc – Přerov
Přestup na jiné druhy veřejné dopravy	Jeseník,žel.st. >> VLAK Jeseník,aut.nádr. >> MHD
Výhledové záměry	<ul style="list-style-type: none">· Převedení vybraných spojů dálkové linky Jeseník – Rýmařov – Olomouc – Přerov do provozních oblastí Olomoucko a Přerovsko dle oběhů vozidel· Převzetí vybraných spojů komerční linky Jeseník – Ostrava do dálkové linky Jeseník – Krnov – Ostrava v případě zrušení komerční linky dopravcem. Částečná náhrada za zrušené komerční spoje na území Olomouckého kraje (2024)· Obsluha lázní Jeseník do budoucna pouze autobusy s alternativním pohonem

Provozní oblast Uničovsko

Provozní oblast Uničovsko vznikne sloučením provozních oblastí Litovelsko a Šternbersko+Uničovsko. Linky se soustředí v okolí měst Šternberk, Uničov a Litovel. Oblast sousedí a dopravně se prolíná s oblastmi Mohelnicko+Zábřežsko, Šumpersko, Olomoucko, Haná, dále sousedí s Moravskoslezským krajem. Všechny linky jsou na území Olomouckého kraje plně zařazeny do IDSOK. Všechny mezikrajské linky budou zahrnuty do mezikrajských smluv.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

Na lince obsluhující Město Libavá a Moravský Beroun je vhodné vyhodnotit a případně navrhnout využití nízkokapacitního autobusu (minibusu).

Předpokládaný roční rozsah dopravy	2 760 tis. km
Mezikrajské relace	Olomouc – Šternberk – Bruntál – Rýmařov Uničov – Horní Město – Rýmařov
Přestup na jiné druhy veřejné dopravy	Červenka,žel.st. >> VLAK Olomouc (různé zastávky) >> MHD Šternberk,aut.st. >> VLAK Uničov,žel.st. >> VLAK Uničov,zast. >> VLAK Újezd,žel.st. >> VLAK Litovel,aut.st. >> VLAK Olomouc hl.nádr. >> VLAK, MHD
Výhledové záměry	<ul style="list-style-type: none"> · Vytvoření více rychlých spojů Olomouc – Litovel po dálnici, snížení počtu spojů obsluhujících mezilehlé obce · Hlubší dopravní integrace veřejné linkové a železniční dopravy zejména v ose Olomouc – Šternberk – Uničov (vazby na vlaky z/do Olomouce a Šumperku) a Litovel – Uničov (směrové vazby v Července na vlaky z/do Mohelnice) · Doplnění večerních a víkendových spojů v určitých relacích · Posílení spojení Mohelnice a Uničova přímou linkou v případě, že nebude dosaženo uspokojivé systémové směrové vazby v Července VLAK >> BUS v relaci Mohelnice – Uničov · Využití integrálního taktového jízdního řádu při úpravě provozního konceptu páteřních a významnějších obslužných linek a navazujících linek · Neobsluhování zastávky Olomouc, aut.nádr., podchod u spojů končících a začínajících na AN Olomouc

Provozní oblast Přerovsko S + Hranicko

Provozní oblast Přerovsko S + Hranicko vznikne sloučením provozních oblastí Hranicko a Přerov S + Lipnicko. Linky se soustředí v okolí měst Přerov, Hranice a Lipník nad Bečvou. Oblast sousedí a dopravně se prolíná s oblastmi Olomoucko, Uničovsko, Prostějovsko JV a Přerovsko J, dále sousedí s Moravskoslezským a se Zlínským krajem. Všechny linky jsou na území Olomouckého kraje plně zařazeny do IDSOK. Všechny mezikrajské linky budou zahrnuty do mezikrajských smluv.

Předpokládaný roční rozsah dopravy	3 300 tis. km
Mezikrajské relace	Hranice – Partutovice – Spálov Hranice – Bělotín – Odry Přerov – Hranice – Opava Hranice – Kelč – Dolní Těšice Hranice – Býškovice – Bystřice p.H. Lipník n.B. – Soběchleby – Bystřice p.H.
Přestup na jiné druhy veřejné dopravy	Drahotuše,žel.st >> vlak Hranice,aut.st. >> vlak Teplice n.Bečvou,žel.st. >> vlak Přerov,aut.st. >> vlak Hranice (různé zastávky) >> MHD Přerov (různé zastávky) >> MHD
Výhledové záměry	<ul style="list-style-type: none">· zajištění přestupních vazeb na vlaky v Drahotuších· redukce linek zacházejících až k zastávce Lipník n. Bečvou, žel.st., se zajištěním kyvadlové dopravy ze zastávky Lipník n.Beč., aut.st.· pokud nedojde ke sjednocení začátku školního vyučování v Přerově na 8 h. ranní, je potřeba uvažovat s posílením ranních školních spojů

Provozní oblast Přerovsko J

Linky se soustředí v okolí města Přerov. Oblast sousedí a dopravně se prolíná s oblastmi Přerovsko S + Hranicko a Prostějovsko JV. Dále sousedí se Zlínským krajem. Všechny linky jsou na území Olomouckého kraje plně zařazeny do IDSOK. Všechny mezikrajské linky budou zahrnuty do mezikrajských smluv.

Předpokládaný roční rozsah dopravy	1 690 tis. km
Mezikrajské relace	Přerov – Chropyně – Kojetín – Stříbrnice Přerov – Dřevohostice – Bystřice p.H. Přerov – Stará Ves – Kostelec u Holešova Přerov – Dřevohostice – Všechnovice
Přestup na jiné druhy veřejné dopravy	Přerov, aut.st. >> vlak Kojetín, žel.st. >> vlak Bystřice p.Host., žel.st. >> vlak Přerov (různé zastávky) >> MHD
Výhledové záměry	· pokud nedojde ke sjednocení začátku školního vyučování v Přerově na 8 h. ranní, je potřeba uvažovat s posílením ranních školních spojů

Provozní oblast Haná

Navrhovaná provozní oblast Haná by vznikla sloučením provozních oblastí Prostějovsko SZ a Olomoucko JZ. Linky se soustředí v okolí měst Senice na Hané, Náměšť na Hané, Konice. Oblast sousedí a dopravně se prolíná s oblastmi Uničovsko, Olomoucko, Prostějovsko JV a Přerovsko S + Hranicko. Dále sousedí s Jihomoravským krajem. Všechny linky jsou na území Olomouckého kraje plně zařazeny do IDSOK. Všechny mezikrajské linky budou zahrnuty do mezikrajských smluv.

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

Předpokládaný roční rozsah dopravy	3 580 tis. km
Mezikrajské relace	Prostějov – Protivanov – Boskovice Prostějov – Drahaný – Nové Sady – Rozstání, Baldovec Konice – Šubířov – Jevíčko Konice – Kladky – Vysoká Olomouc – Rýmařov
Přestup na jiné druhy veřejné dopravy	Konice, žel.st. >> vlak Drahanovice, žel.st. >> vlak Senice n.H., žel.st. >> vlak Olomouc >> vlak, MHD Prostějov, aut.st. >> vlak Prostějov (různé zastávky) >> MHD
Výhledové záměry	<ul style="list-style-type: none"> · z důvodu vysoké přetíženosti je potřeba zajištění páteřní linky č. 400 kapacitnějšími vozidly délky 15 m · navýšení počtu spojů páteřní linky č. 400 · navýšení počtu spojů obslužní linky Olomouc – Lutín – Konice

U původní oblasti Olomouc JZ je možné i variabilní propojení např. s původní oblastí Olomouc SV, se kterou jí pojí lepší linkové vazby i místo provozního zázemí, nevýhodou je nižší průměrný denní km proběh vozidel.

Provozní oblast Olomoucko

Linky se soustředí v aglomeraci města Olomouc. Oblast sousedí a dopravně se prolíná s oblastmi Uničovsko, Haná, a Přerovsko S + Hranicko. Všechny linky jsou na území Olomouckého kraje plně zařazeny do IDSOK. Všechny mezikrajské linky budou zahrnuty do mezikrajských smluv.

Předpokládaný roční rozsah dopravy	1 900 tis.km
Mezikrajské relace	Olomouc – Moravský Beroun – Opava
Přestup na jiné druhy veřejné dopravy	Lipník n.Beč., žel.st. >> vlak Hranice, aut.st. >> vlak Olomouc >> vlak, MHD
Výhledové záměry	· podpora přestupních možností na koncových zastávkách tramvají z VLD na MHD, snížení souběhů MHD a VLD po území města Olomouc

Provozní oblast Prostějovsko JV

Linky se soustředí v okolí města Prostějov. Oblast sousedí a dopravně se prolíná s oblastmi Haná, Přerovsko S + Hranicko a Přerovsko J. Dále sousedí s Jihomoravským a Zlínským krajem. Všechny linky jsou na území Olomouckého kraje plně zařazeny do IDSOK. Všechny mezikrajské linky budou zahrnuty do mezikrajských smluv.

Předpokládaný roční rozsah dopravy	2 450 tis. km
Mezikrajské relace	Prostějov – Želeč – Vyškov Prostějov – Otaslavice – Podivice Prostějov – Kojetín – Zlín

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

	Prostějov – Čelčice – Dřínov Prostějov – Výšovice – Dřínov Prostějov – Osíčany – Uhřice
Přestup na jiné druhy veřejné dopravy	Prostějov, aut.st. >> vlak Čelčice, žel.st. >> vlak Němčice nad Hanou >> vlak Nezamyslice >> vlak Prostějov (různé zastávky) >> MHD
Výhledové záměry	<ul style="list-style-type: none"> · z důvodu vysoké přetíženosti zajištění páteřní linky č. 400 kapacitnějšími vozidly délky 15 m · navýšení počtu spojů páteřní linky č. 400 · doplnění školních, pozdních večerních a víkendových spojů v určitých relacích

Nový vizuál zastávkových označků

V průběhu platnosti tohoto PDOÚ dojde k zahájení výměny označků na vybraných autobusových zastávkách veřejné linkové dopravy napříč celým Olomouckým krajem. Vyměněny budou staré nevyhovující označků za nové, které budou mít jednotný design IDSOK obsahující název autobusové zastávky, číslo zóny, ve které se zastávka nachází a QR kód jehož načtením se cestujícím, prostřednictvím webového vyhledávače CestujOK, zobrazí aktuální odjezdy včetně případných zpoždění z konkrétní zastávky.

Do první etapy bylo vybráno 670 autobusových zastávek čítajících cca 1300 označků z celého Olomouckého kraje, na kterých dochází ke zvýšenému pohybu cestujících. Naopak vyloučena z této etapy byla okresní města a městská autobusová nádraží. Termín dokončení realizace první etapy je naplánován na konec roku 2024.

V rámci celého projektu dojde k postupnému obnovení všech nevyhovujících a časem poznamenaných označků. Cílem je zrychlit a kvalitativně zlepšit cestování v Olomouckém kraji.



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.

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
- 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

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

- 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 Prostějov – Kostelec na Hané – Dzbel – 1. 3. 2013
- Trať Prostějov – Senice na Hané – Červenka – 1. 3. 2013
- Trať Mikulovice – Zlaté Hory – 1. 3. 2013
- Trať Olomouc – Hrubá Voda – 1. 4. 2014
- Trať Olomouc – Senice na Hané – 1. 7. 2015
- Trať Olomouc – Prostějov – Nezamyslice – 1. 7. 2015
- Trať Hoštejn – Zábřeh – Olomouc – Hranice Polom – 1. 9. 2016
- Trať Olomouc – Šumperk – 1. 9. 2016
- Trať Přerov – Nezamyslice – 1. 9. 2016
- Trať Přerov – Říkovice – 1. 9. 2016
- Trať Litovel – Mladeč – 1. 9. 2016
- Trať Hanušovice – Dolní Lipka – 1. 9. 2019

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 objednané Olomouckým krajem. Zároveň s tímto byla vytvořena nová struktura Tarifu IDSOK.

V rámci tarifní integrace drážní dopravy bylo dokončeno začlenění většiny 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 umožnilo cestujícím přestupy z regionálních vlaků do vlaků vyšší kategorie na území kraje.

S dokončením tarifní integrace došlo také k rozšíření nabídky jízdních dokladů pro cestující, kdy byl vydán nový jízdní doklad KOMBIZÓNA. 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.

Do IDSOK jsou začleněny MHD ve městech:

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

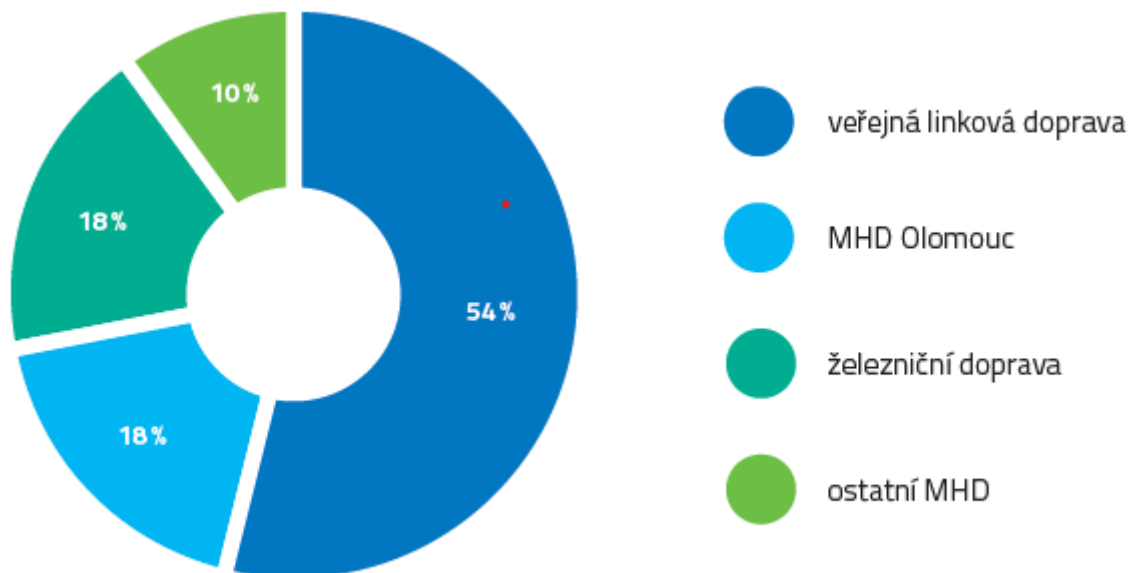
- Olomouc,
- Přerov,
- Prostějov,
- Šumperk,
- Zábřeh,
- Hranice.

Celkové roční výkony dopravců v IDSOK v roce 2022:

- Veřejná linková doprava - 22 506 746 km;
- Drážní doprava – 6 284 214,6 vlkm

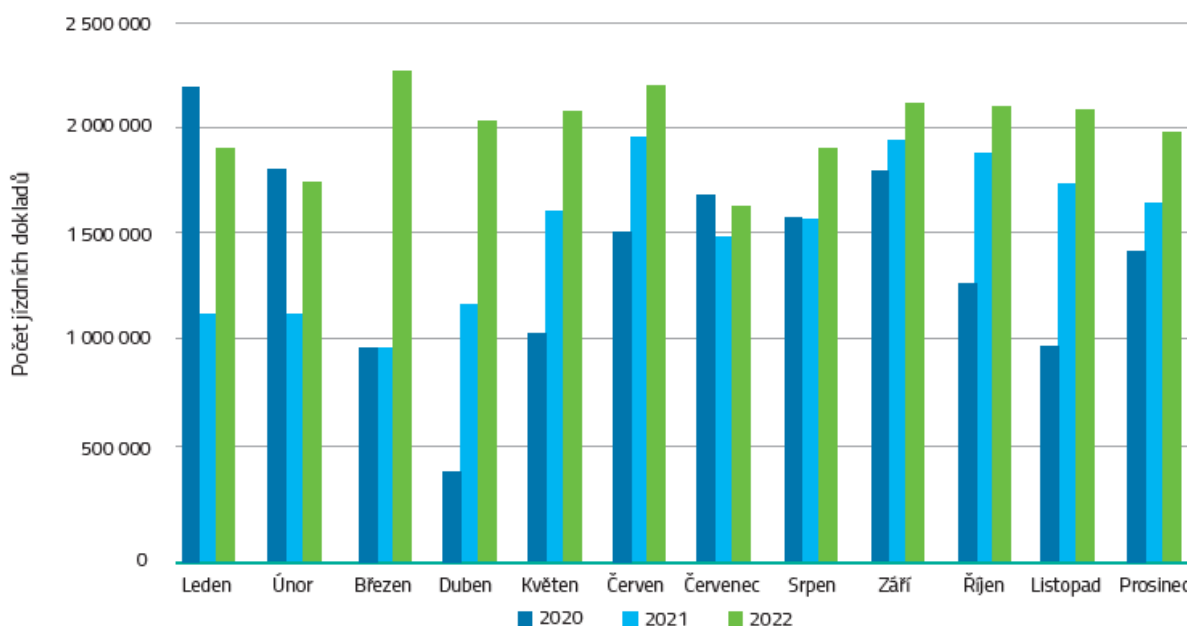
V následujícím grafu č. 2 je znázorněn podíl přepravených cestujících dle jednotlivých druhů dopravy IDSOK v roce 2022.

Graf č. 2 – Podíl přepravených cestujících dle jednotlivých druhů dopravy IDSOK v roce 2022



Zájem cestujících o IDSOK je také měřitelným z pohledu počtu prodaných jízdních dokladů v jednotlivých měsících v letech 2020 – 2022, viz níže uvedený graf č. 3.

Graf č. 3 – Počet prodaných jízdních dokladů IDSOK v jednotlivých měsících v letech 2020 – 2022



7.1.3 Tarif pro cestující

V Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje platí Tarif IDSOK. Ceníky Tarifu IDSOK se zpravidla upravují na základě podstatné změny cenových vstupů (daně, inflace apod.), případně reagují na potřebu dílčích strukturálních změn. Současně však musí udržet cenovou atraktivitu pro cestující. Upravují se v souladu s nařízením Olomouckého kraje, kterým se stanovují maximální ceny veřejné linkové osobní vnitrostátní silniční dopravy a železniční osobní vnitrostátní dopravy provozované v rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje na území Olomouckého kraje. Dostupnost nařízení se zajišťuje ve Sbírce právních předpisů územních samosprávných celků a některých správních úřadů. Tarif IDSOK se uvádí v aktuální podobě na www.idsok.cz.

7.2 Návrhová část

V následujících letech je zapotřebí aktivně spolupracovat s okolními kraji na posílení mezikrajských vazeb v oblasti veřejné dopravy. Společným cílem bude rozšíření tarifní provázanosti a vzájemné uznávání jízdních dokladů tak, aby cestující mohli bezproblémově využívat dopravu do nejbližších spádových oblastí, které se nacházejí mimo území Olomouckého kraje.

Tato snaha o užší tarifní provázanost má za cíl usnadnit cestování občanům Olomouckého kraje a zlepšit jejich dostupnost k dopravním spojům v rámci celého regionu. Plnohodnotné vzájemné uznávání jízdních dokladů umožní cestujícím využívat veřejnou dopravu efektivněji a pohodlněji bez zbytečných omezení a komplikací.

Vzhledem k rostoucím nákladům spojeným s tiskem jízdních dokladů na papír a s ohledem na stále se zvyšující ceny spotřebního materiálu bude další rozvoj odbavení cestujících směřovat do elektronické podoby. Jedním z hlavních cílů je posílit podporu elektronických jízdních dokladů jako preferovaného způsobu pro cestování veřejnou dopravou v IDSOK.

Plán dopravní obsluhy Olomouckého kraje od roku 2024

Vzhledem k rychlému pokroku v oblasti informačních technologií, nelze aktuálně jednoznačně definovat cílovou podobu odbavení cestujících a nastavení tarifního jádra. Nicméně, mobilní aplikace se jeví v současné době jako optimální elektronický nosič jízdního, a proto budou další kroky směřovat nejspíše k rozvoji této platformy.

V následujících letech bude 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 rodinná/skupinová/turistická jízdenka.

Cílem je také pokračovat v prohlubování integrace, a to převážně v souvislosti s MHD Olomouc. I nadále tedy bude snaha o zajištění prodeje a odbavení jízdních dokladů na městskou zónu 71 ve všech prodejních kanálech IDSOK a na nosičích jízdného IDSOK.

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.

Splněné projekty z předchozího PDOÚ

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		Splněno	40	Olomoucký kraj
PR2	Dispečink IDSOK	Modernizace SW a rozšíření funkcí – vlaky, vyhodnocení		Splněno	Cca 0,5	Olomoucký kraj
PR3	MAP Phone	Odbavení cestujících pomocí mobilního telefonu		Splněno	1,5	Olomoucký kraj
PR4	Čtení QR kódů	Dovybavení odbavovacího zařízení dopravců o čtečky QR kódů		Splněno	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.		Splněno	-	Správa železnic

Prioritní projekty pro přípravu a realizaci v období aktuálního PDOÚ

Číslo projektu	Název projektu	Popis projektu	Příprava	Realizace	Odhad objemu (mil. Kč)	Investor
PR1	Lehká elektrifikace Bludov – Jeseník	Sklonově náročná, modernizovaná, využívaná trať + možnost BEMU na přípojných tratích	2024	2027-2028	980	Správa železnic
PR2	Modernizace mimokoridorových tratí	Modernizace tratí s cílem zvýšení cestovních rychlostí a kapacity tratí	Krátkodobý horizont	Krátkodobý horizont	4 500	Správa železnic
PR3	Informační systémy pro cestující systému IDSOK	Realizace informačních systémů pro cestující na zastávkách a přestupních uzlech na území	Krátkodobý horizont	Krátkodobý horizont, střednědobý	165 – 200	Olomoucký kraj

Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

		obsluhovaném veřejnou dopravou Olomouckého kraje. Informační systém s přímou vazbou na dispečink IDSOK a dispečinky organizací krizového řízení.		horizont (průběžně)		
PR4	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: od 2025		Správa železnic
PR5	Změna D3 na D1 tratě 291 a 295	Změna řízení provozu, zjednodušení operativy	Krátkodobý horizont	Krátkodobý horizont	100	SŽ / SART
PR6	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 (průběžně)	400 - 500	Správa železnic
PR7	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
PR8	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). Projektové zajištění, průzkumy, ...	Krátkodobý horizont	Krátkodobý horizont, střednědobý Horizont (studie MD ČR v 2024)	1 500	MD ČR, Olomoucký kraj, Správa železnic, Statutární město Olomouc, případně další obce
PR9	Modernizace železniční tratě Nezamyslice - Přerov	Modernizace železniční tratě Nezamyslice - Přerov na parametry tratě Brno - Přerov var. M2, 200 km/h	Je v přípravě	Plánovaná realizace: 2027-2031	Je v realizační fázi	Správa železnic
PR10	Úprava železniční sítě pro provoz BEMU	Prodloužení elektrifikovaných úseků, lokální elektrifikované „ostrovky“ pro dobíjení BEMU před dokončením elektrifikace vybrané sítě tratí	Krátkodobý horizont	Střednědobý horizont	3 500	Správa železnic, MD O130

PR11	Úprava/dovybavení silniční sítě pro provoz elektrobuseů	Vytipování a realizace dobíjecích míst pro elektrobusey/elektromobilitu	Krátkodobý horizont	Střednědobý horizont	1 200	Olomoucký kraj, města, MMR, MŽP
PR12	Autobusové nádraží ve městě Zábřeh	Úprava plochy autobusového nádraží.	Krátkodobý horizont	Střednědobý Horizont	50	Olomoucký kraj, město Zábřeh
PR13	Vlakotramvaj v IDSOK	Nové formy ve veřejné dopravě v IDSOK. Objem investice je uveden včetně vozidel.	Krátkodobý horizont	Střednědobý horizont	24 000	Olomoucký kraj, SŽDC, Statutární město Olomouc, případně další obce
PR14	Výhybna Lipová Lázně jeskyně	Modernizace dopravní Lipová Lázně jeskyně pro pravidelné křižování osobních vlaků	Krátkodobý horizont	Střednědobý horizont	800	Správa železnic
PR15	Modernizace železniční tratě Zábřeh - Šumperk	Modernizace železniční tratě Zábřeh - Šumperk – zvýšení rychlosti na 120 km/h, úsek. zdvoukolejnění, ETCS, trakce 25 kV 50 Hz – 0. Etapa tratě Šumperk - Kouty - Jeseník	Krátkodobý horizont	Střednědobý horizont	2 500	Správa železnic
PR16	Modernizace železniční tratě Olomouc – Krnov	Modernizace spočívá v modernizaci celé tratě a elektrifikaci min. úseku Olomouc – Hrubá Voda	Střednědobý horizont	Dlouhodobý horizont		Správa železnic
PR17	Zdvoukolejnění úseků na trati 290	Zdvoukolejnění Olomouc – Šternberk a Babice - Mladějovice	Střednědobý horizont	Dlouhodobý horizont		Správa železnic

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, elektrifikace 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. Je třeba rozvíjet podporu pro zajištění návaznosti vlak – autobus, tj. modernizovat informační systém pro cestující IDSOK v uzlech a terminálech. V oblasti tarifní integrace jsou hlavními cíli integrace dalších linek dálkové dopravy 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 2035+.

10 Podklady, zdroje a použité zkratky

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)

PDOÚ Olomouckého kraje schválený usnesením Zastupitelstva Olomouckého kraje UZ/17/78/2019

Podklady KIDSOK, p.o. pro projektanty železniční infrastruktury

Sčítání lidu, domů a bytů 2021, ČSU

Služební pomůcky SŽ, s.o. a ČD, a.s. pro rok 2023

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 č. 1c – Rozdíl v počtu přepravených osob na železniční síti na území OLK proti roku 2018 – pracovní dny

Příloha č. 1d – Rozdíl v počtu přepravených osob na železniční síti na území OLK proti roku 2018 – víkend

Příloha č. 1e – Poměr změny počtu přepravených osob na železniční síti na území OLK proti roku 2018 – pracovní dny

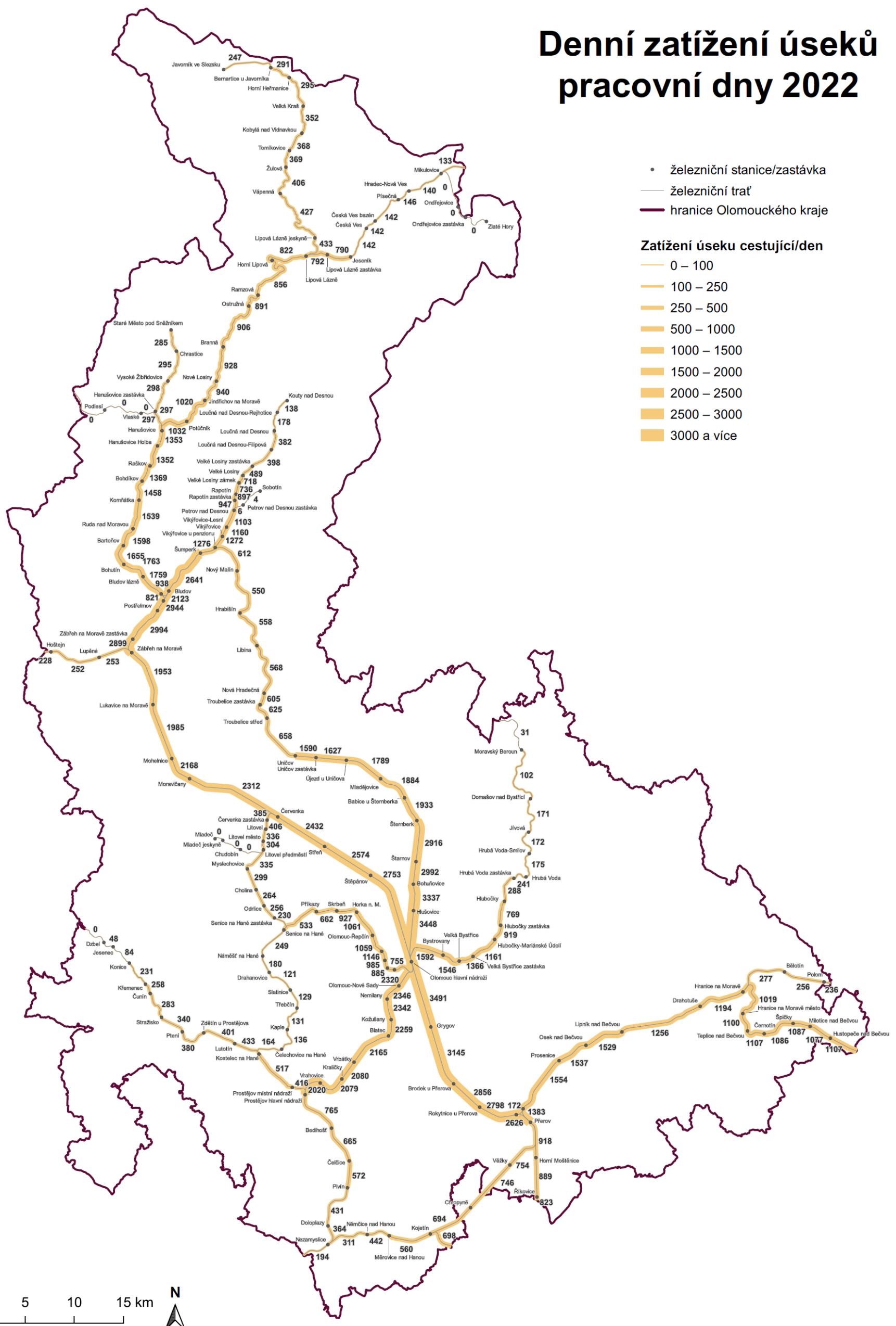
Příloha č. 1f – Poměr změny počtu přepravených osob na železniční síti na území OLK proti roku 2018 – víkend

Příloha č. 2a – Schéma linek a taktových uzlů regionální železniční dopravy OLK 2023

Příloha č. 2b – Schéma linek a taktových uzlů regionální železniční dopravy OLK 2030+

Příloha č. 3 – Schéma drážních linek dle provozních souborů 2023

Denní zatížení úseků pracovní dny 2022

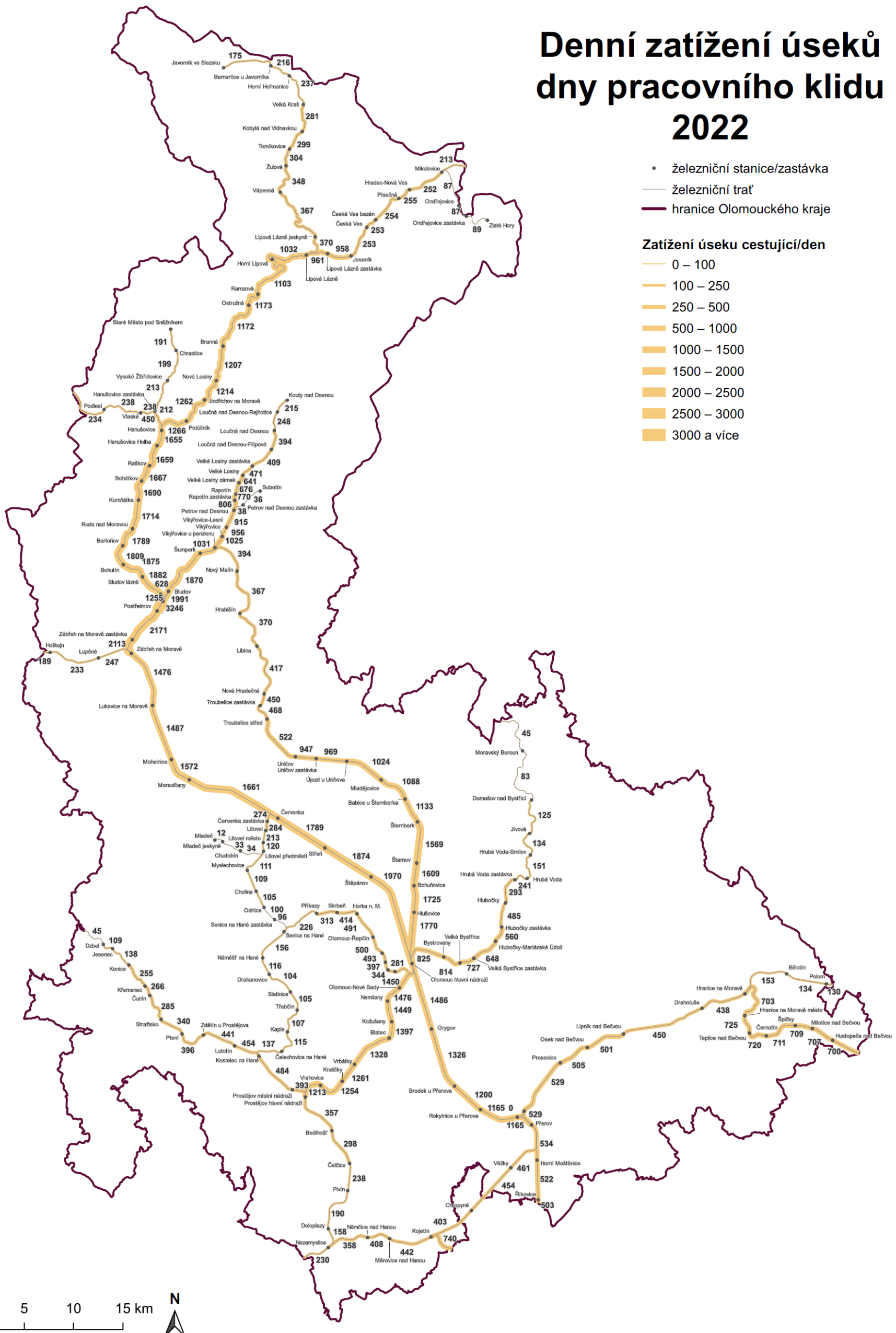


Denní zatížení úseků dny pracovního klidu 2022

- železniční stanice/zastávka
- železniční trať
- hranice Olomouckého kraje

Zatížení úseku cestující/den

- 0 – 100
- 100 – 250
- 250 – 500
- 500 – 1000
- 1000 – 1500
- 1500 – 2000
- 2000 – 2500
- 2500 – 3000
- 3000 a více

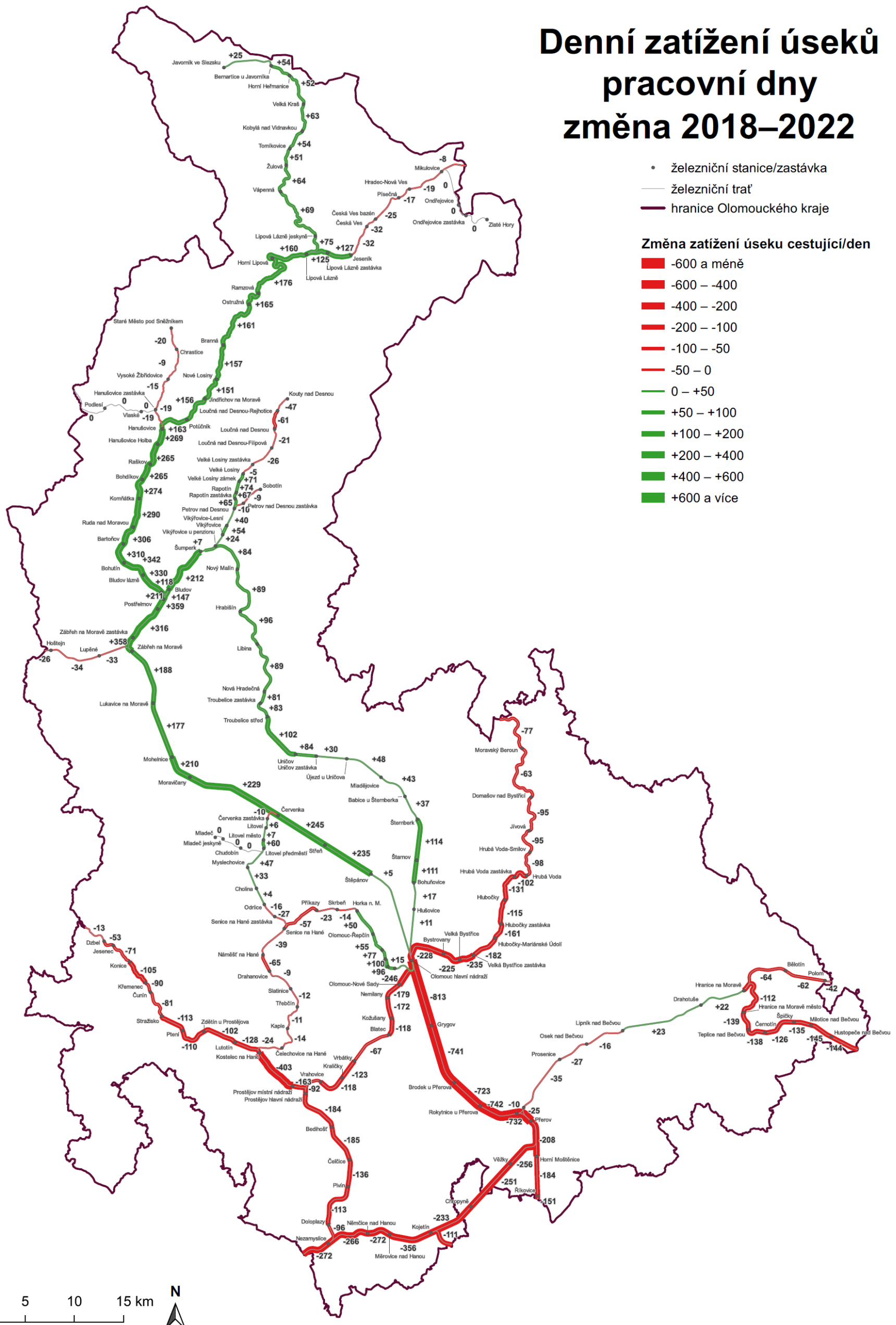


Denní zatížení úseků pracovní dny změna 2018–2022

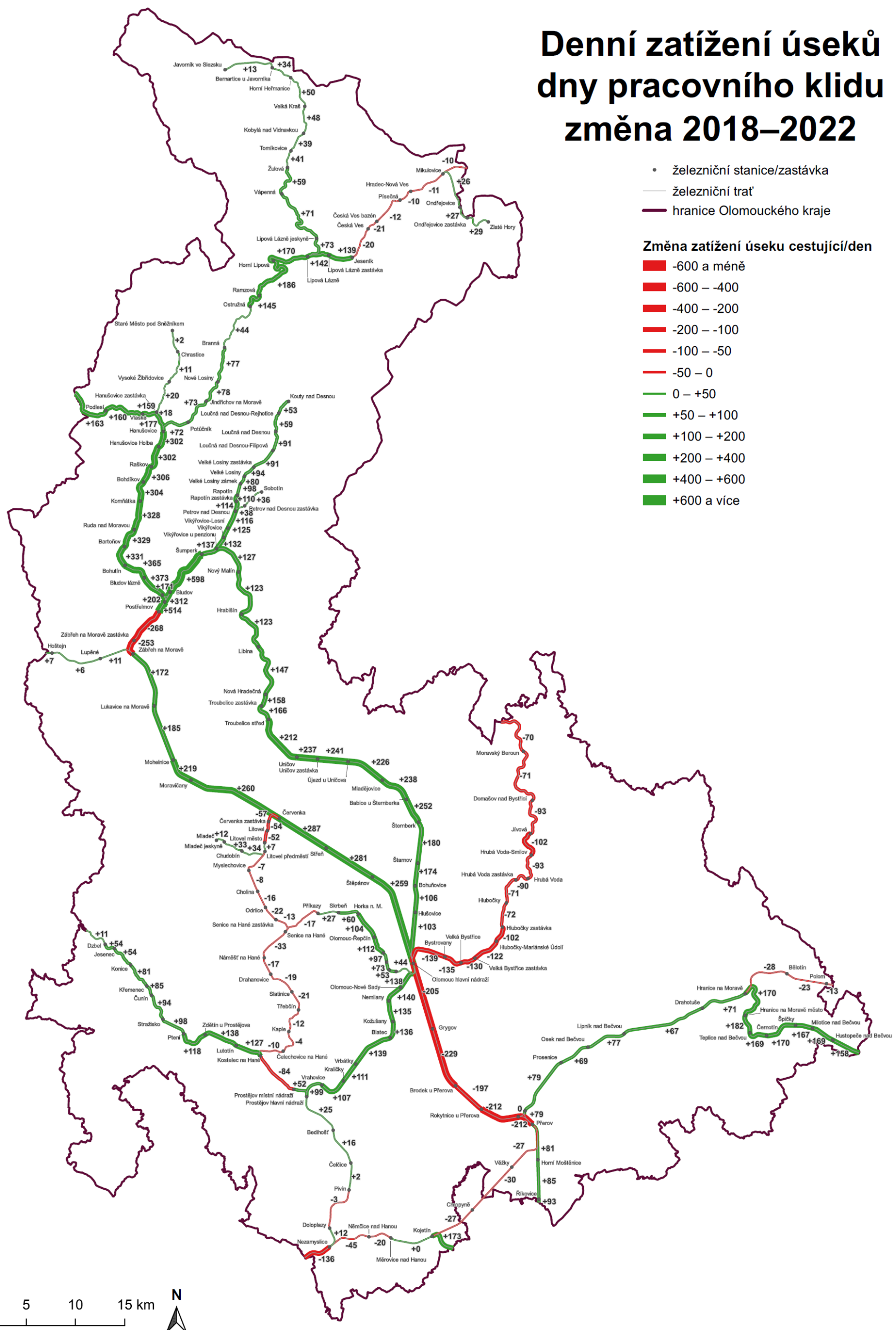
- železniční stanice/zastávka
- železniční trať
- hranice Olomouckého kraje

Změna zatížení úseku cestující/den

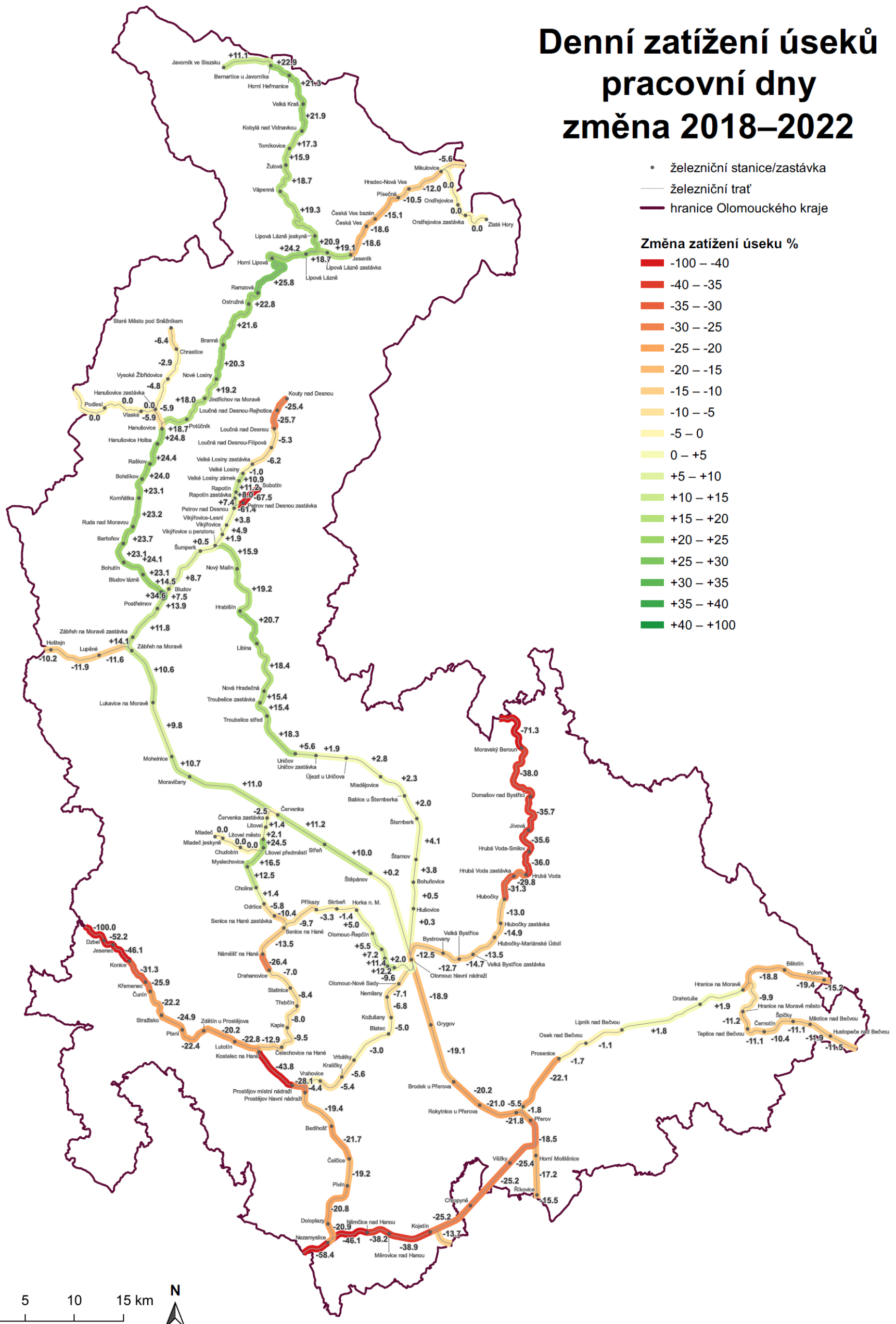
- -600 a méně
- -600 – -400
- -400 – -200
- -200 – -100
- -100 – -50
- -50 – 0
- 0 – +50
- +50 – +100
- +100 – +200
- +200 – +400
- +400 – +600
- +600 a více



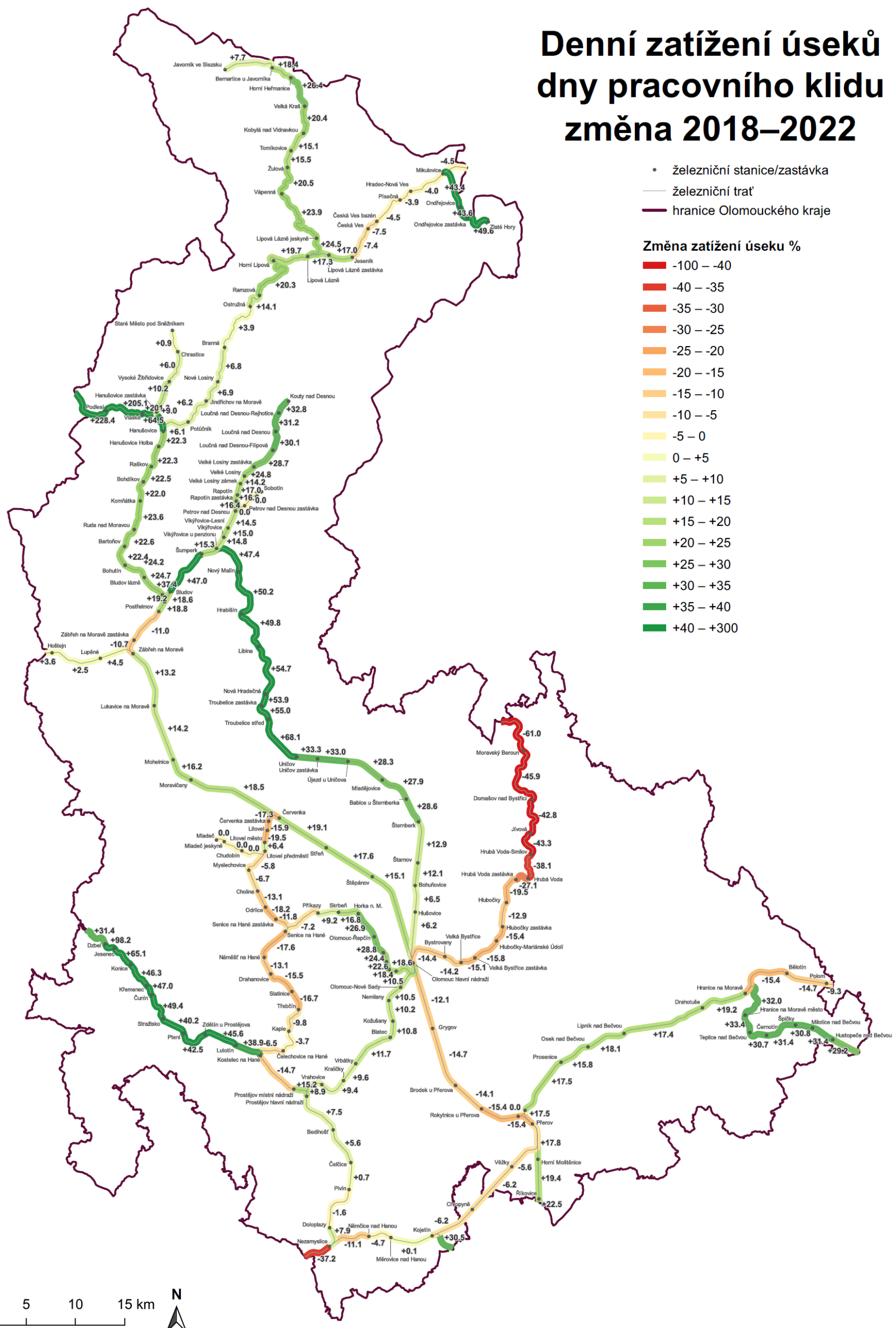
Denní zatížení úseků dny pracovního klidu změna 2018–2022



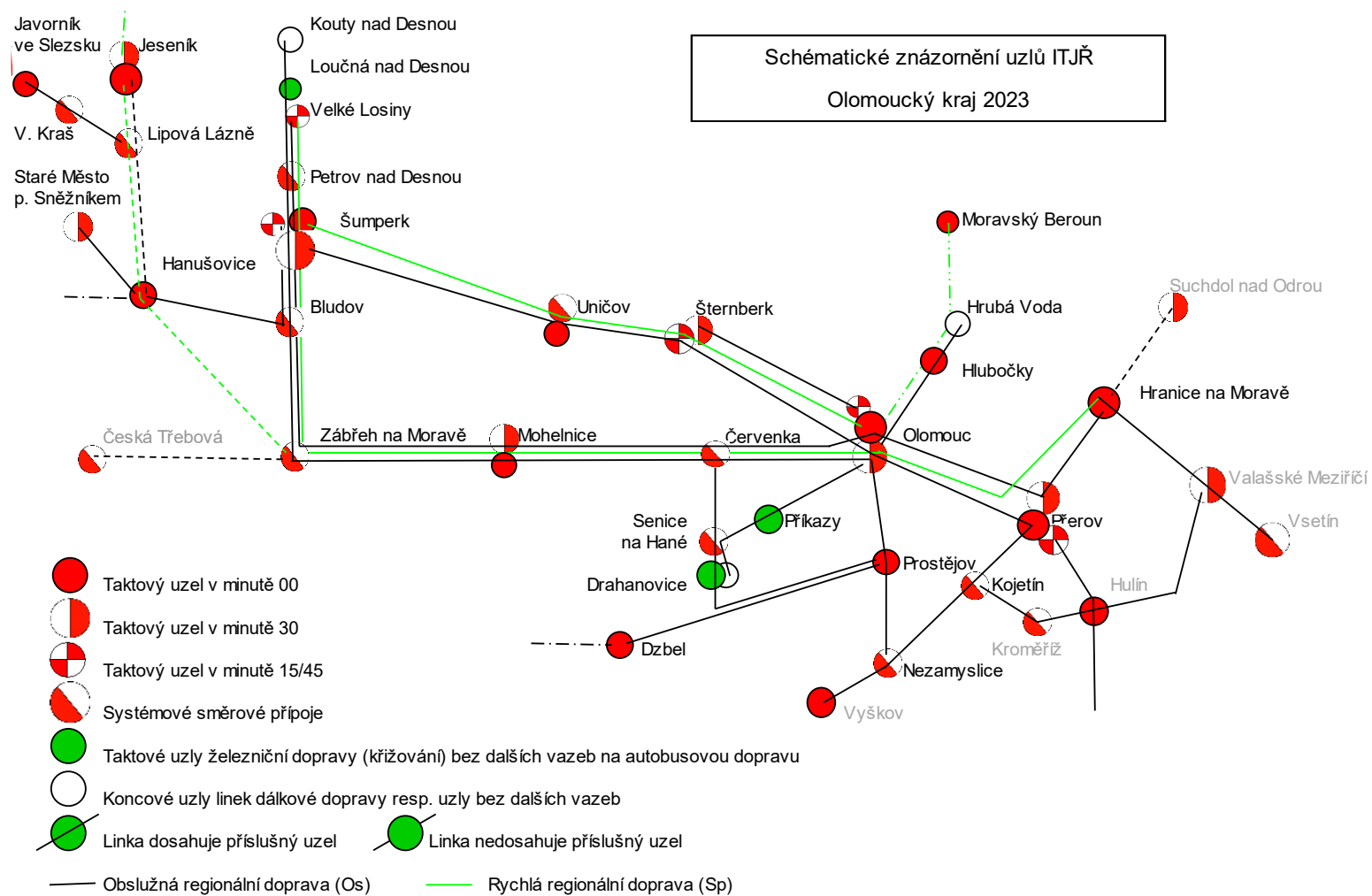
Denní zatížení úseků pracovní dny změna 2018–2022



Denní zatížení úseků dny pracovního klidu změna 2018–2022

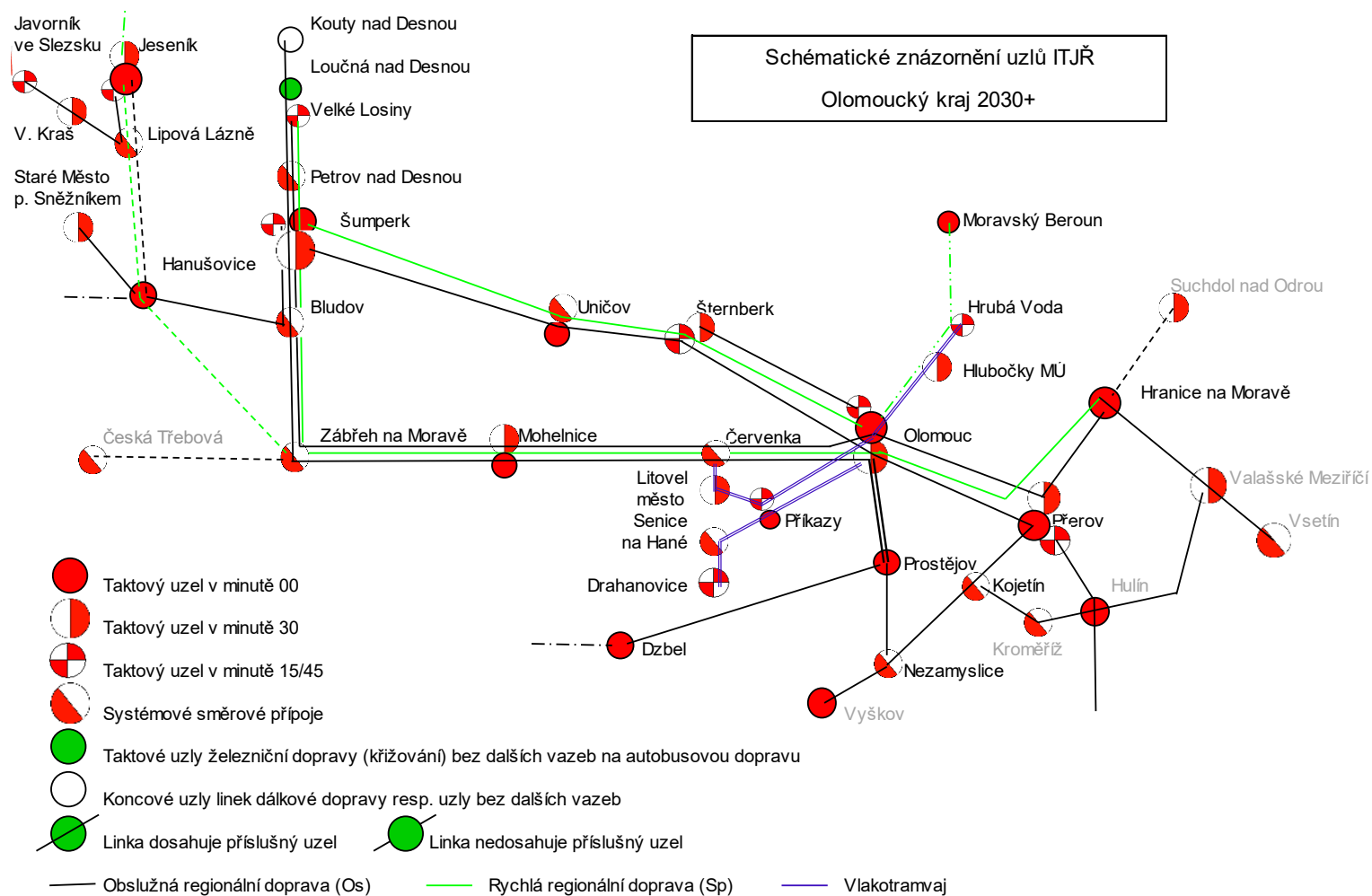


Příloha č. 2a – Schéma linek a taktových uzlů regionální železniční dopravy OLK 2023



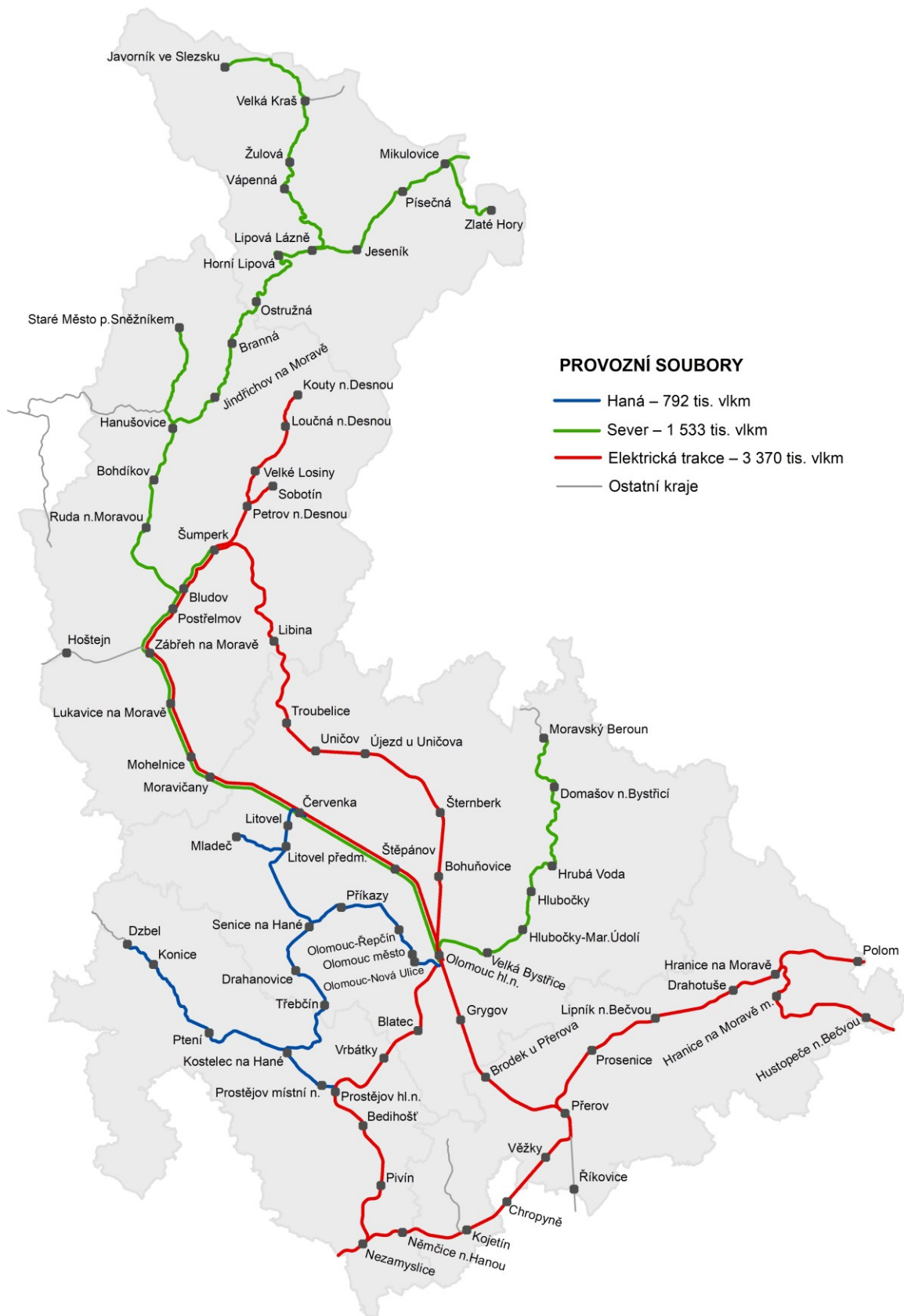
Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

Příloha č. 2b – Schéma linek a taktových uzlů regionální železniční dopravy OLK 2030+



Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024

Příloha č. 3 – Provozní soubory 2023



Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje od roku 2024