

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE



Obsah

Úvod.....	3
1. Vymezení přepravních potřeb.....	4
1.1. Nastavení priorit mezi fungováním veřejné drážní a silniční osobní dopravy a její koordinace	4
1.2. Analýza dopravní obslužnosti	7
1.2.1. Přepravní vztahy v Olomouckém kraji.....	7
Vývoj vyjížďky za prací a její intenzity.....	7
1.1.2. Izochrony časové dostupnosti v Olomouckém kraji.....	13
1.2.3. Souběhy v Olomouckém kraji	14
1.2.4. Objednávka veřejné dopravy v Olomouckém kraji	15
1.3. Návrh páteřních linek veřejné dopravy v Olomouckém kraji.....	16
1.4. Návrh standardních intervalů obsluhy.....	18
1.5. Závěr	20
2. SWOT analýza dopravní nabídky a poptávky se zaměřením na rentabilitu vývoje veřejné osobní – zejména železniční dopravy	22
2.1. Shrnutí – problematika regionální dopravy v Olomouckém kraji.....	22
2.2. SWOT analýza drážních linek provozovaných v Olomouckém kraji.....	23
2.2.1. Stručné charakteristiky tratí	23
2.2.2. Doporučení a návrhová část.....	34
3. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	47
4. Osnova výběrových řízení na jednotlivé druhy veřejné dopravy.....	49
4.1. Analýza prostředí v přístupu k trhu regionální dopravy v Olomouckém kraji	51
4.2. Návrh provozně ucelených oblastí pro výběrová řízení.....	53
4.2.1. Oblasti pro drážní regionální dopravu	53
4.2.2. Oblasti pro veřejnou linkovou dopravu	55
4.3. Závěr	56
5. Stávající stav integrace a harmonogram dalších kroků	59
5.1. Stav integrace	59
5.2. Harmonogram rozvoje integrace.....	62
Použité zdroje.....	63

Přílohy na CD:

Příloha č. 1 Matice dojížděk a vyjížděk

Příloha č. 2 Hodinové isochrony

Příloha č. 3 Souběhy

Úvod

Na základě zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů jsou povinny kraje zajistit dopravní plánování prostřednictvím **plánu dopravní obslužnosti území** (dále jen PDOÚ). PDOÚ se pořizuje 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 vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti.

PDOÚ Olomouckého kraje vychází ze zpracované metodiky Ministerstva dopravy ČR a z Generelu veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji (dále jen Generel). Na základě ustanovení zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů je PDOÚ zpracován na období 5 let s tím, že bude průběžně aktualizován a doplňován zejména o prováděcí projekty navazující na Generel.

1. Vymezení přepravních potřeb

1.1. Nastavení priorit mezi fungováním veřejné drážní a silniční osobní dopravy a její koordinace

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

Z pohledu cestujících se jedná především o kvalitní 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.

V rámci zpracování PDOÚ byla využita podrobně analyzována stávající dopravní obslužnost v Olomouckém kraji, obsažená v Generelu veřejné dopravy v Olomouckém kraji (dále jen Generel) a to:

- 1) souhrnné přepravní vztahy v Olomouckém kraji (dojížděky/vyjížděky dle SLDB 2001 – zdroj ČSÚ, konkretizace zásadních zdrojů a cílů cest)
- 2) souhrnná vytíženost vlakových spojů na jednotlivých železničních tratích dle KJŘ (sčítání ČD z let 2008 a 2009, Veolia Transport Morava, a. s. 2010)
- 3) analýza souběhů regionální drážní a linkové dopravy (vztažný den - běžný pracovní den, červen 2009)

Uvedené podklady tvořily základ pro návrhovou část Generelu v oblasti vedení páteřních linek (drážních i silničních) a úpravu železniční infrastruktury.

V první řadě je nutné vymezit strategické priority v dopravní obsluze území, aby bylo možno 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, 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, 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.

Vymezení principu tvorby nabídky:

Poptávkový jízdní řád – monitorujeme požadavky uživatelů a dopravu tvoříme dle nich, ale ani tak nelze vyhodnotit, zda vyhovíme více uživatelům či nikoliv, nezohledňujeme potenciální přepravy (současný stav na většině území Olomouckého kraje).

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

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. 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 rozsahu základní dopravní obslužnosti je možné při organizaci dopravní obslužnosti území jasně vycházet z preferencí a standardů objednatele.

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

Páteřní linkou se rozumí taková drážní či autobusová linka, která vede ve směru nejsilnějších radiálních či tangenciálních přepravních vztahů v regionu, obsluhuje nejvýznamnější (nutně ne všechna) sídla v příslušném směru a nabízí dostatečně atraktivní cestovní rychlost ve vztahu k individuální automobilové dopravě, a to i na delší vzdálenosti (v regionální dopravě obvykle do mezní hranice 60min 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 území spádového města / měst, 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 zpravidla funguje i jako napáječ, případně doplňkový systém k páteřním linkám.

Při organizaci dopravního systému je nutno postupovat v těchto krocích:

- zjištění přepravních potřeb v regionu,
- vymezení obslužných systémů pro jednotlivé přepravní vztahy,
- interakce: infrastruktura – vozidlo – nabídka,
- návrh linkového vedení,
- návrh vhodného typu jízdního řádu,
- controlling,
- požadavky na úpravy infrastruktury.

V tomto smyslu uplatnění základních principů dopravního plánování by nemělo při organizaci a objednavce veřejné dopravy docházet k duplicitám v dopravním systému. Funkční duplicitou v dopravním systému je souběh.

Souběhem je nazývána taková dopravní situace, kdy mezi dvěma body (většinou mezi dvěma velkými sídly) je vedena ve stejné trase a přes stejné obce jak drážní, tak autobusová doprava, a to ve stejný nebo podobný čas. 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.

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

Železniční dopravu, s ohledem na vysoké náklady, má smysl objednávat prioritně 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 (anebo srovnatelné) cestovní rychlosti s individuální dopravou.

Linkovou dopravu má smysl objednávat prioritně 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.

Obecně platí, že modifikací objednávky dopravy lze vyzdvihnout výhody jednotlivých druhů dopravy a potlačit jejich nevýhody.

1.2. Analýza dopravní obslužnosti

1.2.1. 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.

Všechny přepravní vztahy v pravidelné celkové vyjížďce i dojížďce jsou v příloze č.1. Jedná se o matice zpracované z datových podkladů ČSÚ, SLDB 2001. I přesto, že se v oblasti vyjížďky a dojížďky jedná o údaje téměř 10 let staré, 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.

Vývoj vyjížďky za prací a její intenzity

Ke dni sčítání v roce 2001 bylo zjištěno v Olomouckém kraji 285 485 zaměstnaných osob. V celkovém počtu je započítáno 1 475 pracujících žáků, studentů a učňů, jejichž hodnocení vyjížďky je v kapitole - Vyjížďka žáků, studentů a učňů do škol. Tedy z celkového počtu 284 510 zaměstnaných osob vyjíždělo z obcí (měst) v roce 2001 za prací 117 465 osob tj. 41,3 % zaměstnaných osob a dojíždělo do jiné obce kraje 110 462 osob, tj. 38,8 %. Bereme-li v úvahu, že zaměstnaní dojíždějí do práce i v rámci obce, místo bydliště opouští více jak 80 % obyvatel Olomouckého kraje.

Porovnáme-li počty vyjíždějících a dojíždějících osob v daném území, Olomoucký kraj vykazuje saldo 7 003 osob, což znamená, že vyjíždějících z obcí je více než osob dojíždějících. Muži vyjíždí z obcí do zaměstnání více jak ženy. Denně vyjíždí za prací 97 645 osob, což představuje z celkového počtu vyjížďky více jak 83 %. Z celkového počtu 117 465

osob se 74,0 % vyjíždějících pohybuje v rámci kraje, 25,2 % vyjíždí do jiných okresů v ČR a jen nepatrný počet vyjíždí do zahraničí – 0,8 %.

Vzhledem k tomu, že v roce 1996 vznikl nový okres Jeseník, nelze srovnávat údaje o dojížděci a vyjížděci za roky 1991 a 2001 v okresech Jeseník a Šumperk. Porovnat lze údaje za roky 1991 a 2001 jen v celku za kraj jako součty čtyř okresů v roce 1991 (Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk), a to velmi volně, nelze přičíst údaje za Zlaté Hory, které jsou nyní součástí okresu Jeseník. Pro další hodnocení vývoje dojížděci a vyjížděci v období let 1991 až 2001 v jednotlivých okresech je možno porovnávat jen za okresy Olomouc, Prostějov a Přerov.

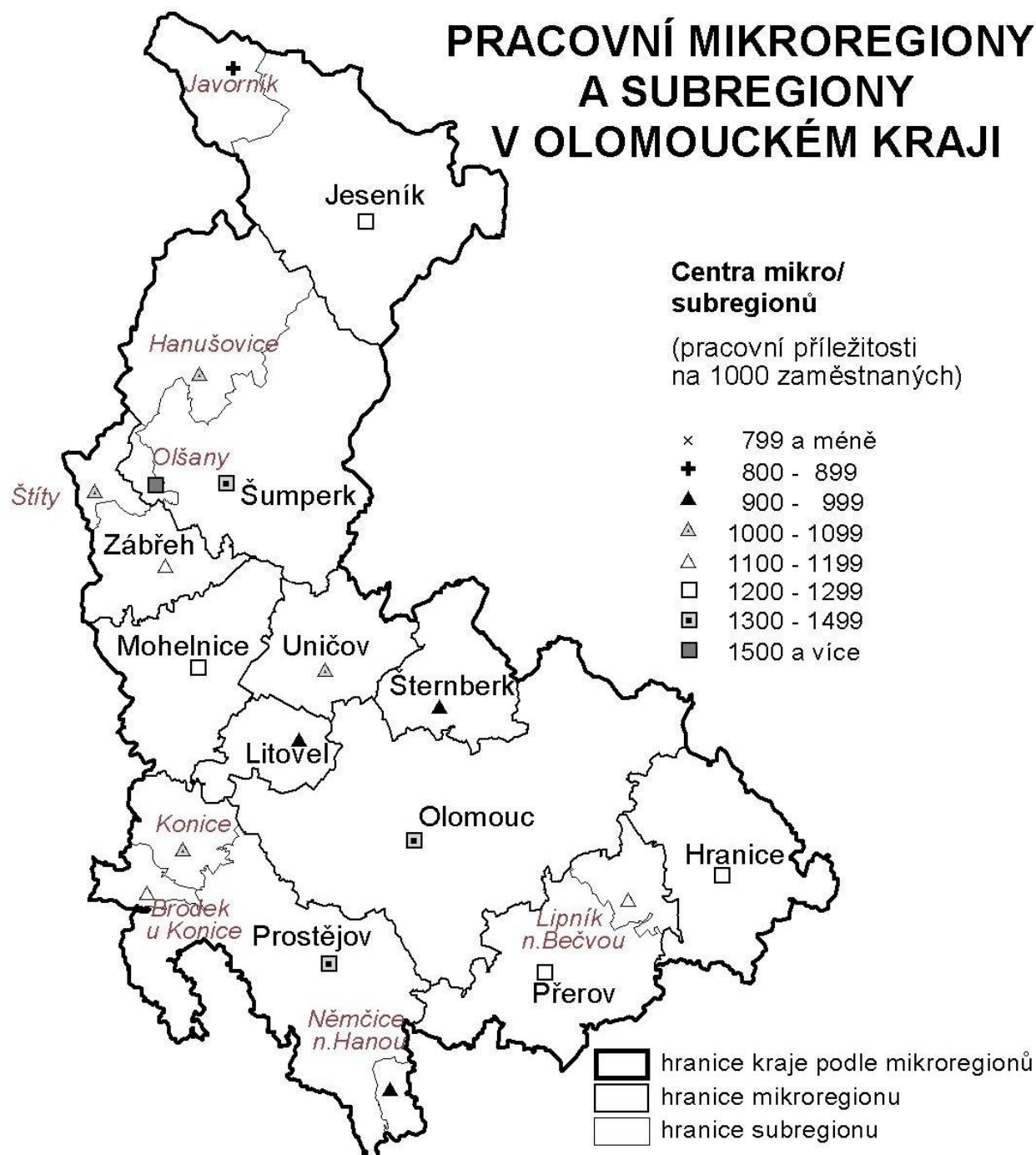
V roce 2001 vyjíždělo z obcí za prací 117 465 osob, což je o 3,3 % méně než v roce 1991 a zároveň dojíždělo do obcí za prací 110 462 zaměstnaných osob, tj. o 6,4 % méně než v roce 1991.

Nejvyšší podíl (80,8 %) ze zaměstnaných osob vyjíždí za prací z obcí s nejnižším počtem obyvatel. S vyšším počtem obyvatel v obcích klesá podíl vyjíždějících za prací. Ve velikostní skupině obcí nad 50 000 obyvatel vyjíždělo za prací jen 13,2 %. Z celkového úhrnu vyjíždějících za prací vyjíždí denně v rozmezí od 88,9 % zaměstnaných osob u obcí do 199 obyvatel až po 72,2 % zaměstnaných osob u obcí nad 50 000 obyvatel.

V krajském městě Olomouc vyjíždí za prací 13,6 % zaměstnaných osob a hlavním směrem denní vyjížděci jsou Hlubočky. V ostatních okresních městech kraje vyjíždí z města Jeseník 29,4 % osob převážně do České Vsi, z měst Prostějova 17,1 % a Přerova 20,0 % vyjíždí obyvatelé za prací hlavně do Olomouce. Ze Šumperku vyjíždí za prací 20,5 % s převažujícím počtem do Rapotína.

S nejvyšším počtem vyjížděci do zaměstnání jsou především obce s malým počtem obyvatel, v nichž je malá pravděpodobnost zaměstnání v místě bydliště, v případě žáků, studentů a učňů neexistující budovy škol v obci. Nad 70,0 % vyjíždějících obyvatel za prací lze považovat za vysoký stupeň vyjížděci za prací. V jednotlivých okresech Olomouckého kraje je podíl obcí z vysokým stupněm vyjížděci rozdílný. V okrese Jeseník jsou to občané ze 3 obcí z celkového počtu 24 obcí. V olomouckém okrese nad 70,0 % vyjíždějících do zaměstnání je z 50 obcí, tj. 53,2 %. V okrese Prostějov z 96 obcí vyjíždí za prací lidé z 63 obcí – tj. 65,6 %. Z okresu Přerov je vysoký stupeň vyjížděci z 70,2 % obcí a z okresu Šumperk z 45,0 % obcí. Pracovní příležitosti v místech trvalého bydliště pro občany jsou ve svém souhrnu za všechny okresy nízké. Podíl pod 50,0 % vyjíždějících z obcí za prací má v Olomouckém kraji pouze 38 obcí, tj. z celkového počtu 394 obcí Olomouckého kraje necelých 10,0 %.

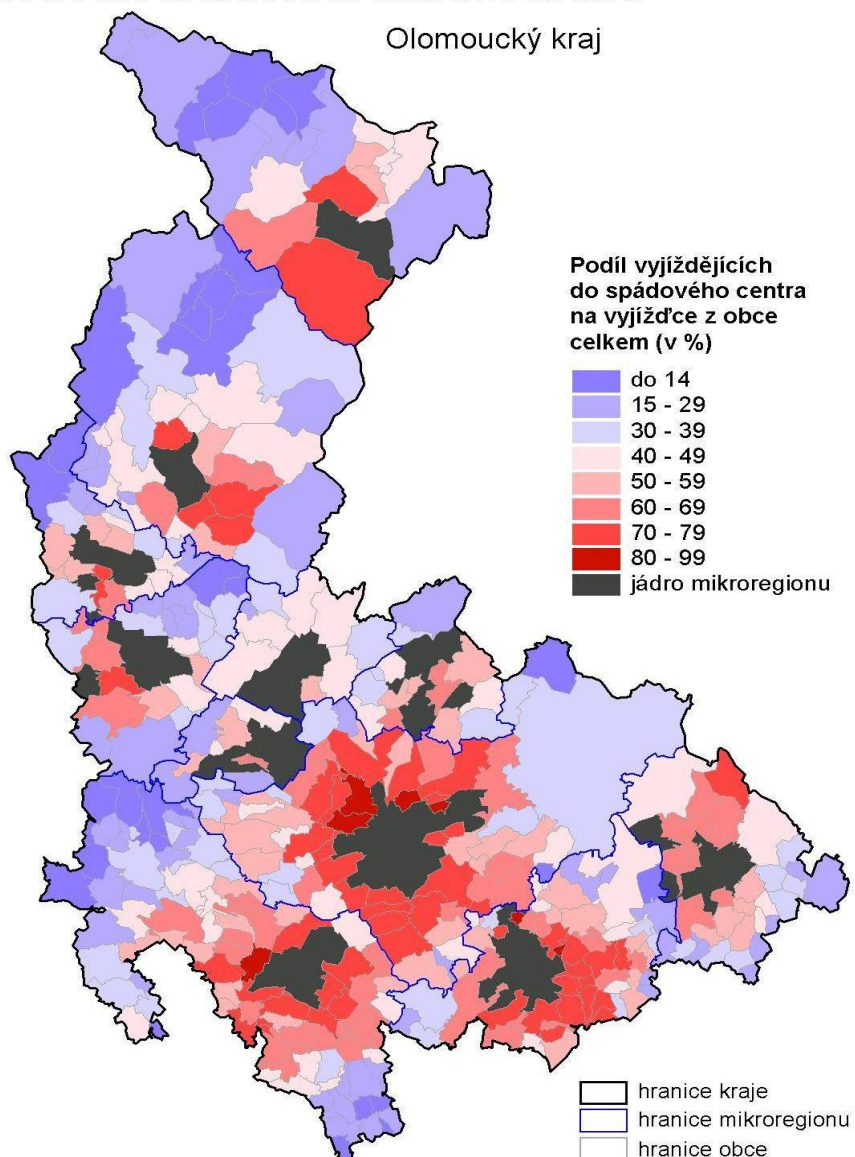
PRACOVNÍ MIKROREGIONY A SUBREGIONY V OLOMOUCKÉM KRAJI



Zdroj: SLDB 2001, ČSÚ

INTENZITA SPJATOSTI OBCÍ V ZÁZEMÍ S JÁDREM PRACOVNÍHO MIKROREGIONU

Olomoucký kraj



Zdroj: SLDB 2001, ČSÚ

SROVNÁNÍ VYMEZENÍ PRACOVNÍCH MIKROREGIONŮ A SPRÁVNÍCH OBVODŮ OBCÍ S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ



Pozn. Pracovní mikroregiony jsou vymezeny barvou a jsou pojmenovány

Zdroj: SLDB 2001, ČSÚ

Počet obyvatel, pracovních míst a saldo dojížděky za prací v pracovištích v mikroregionech

Pracovní mikroregiony	Rozloha mikro-regionu (km ²)	Počet obcí v mikro-regionu	Počet obyvatel mikroregionu			Podíl jádra mikroregionu (v %)		Pracovní místa v mikroregionu		Saldo dojížděky za prací	
			celkem	v tom		na obyva- telstvu	na prac. příleži- tostech	celkem	na 1000 zaměst. obyvatel ¹⁾	v jádře mikro- regionu	v celém mikro- regionu
				jádro	zázemí						
Jeseník	694	23	42 259	12 700	29 559	30,1	44,8	17 327	938	1 700	-1 142
Olomouc	1 034	65	171 533	102 607	68 926	59,8	76,7	85 480	1 078	17 729	6 159
Litovel	122	9	15 585	10 030	5 555	64,4	73,2	6 098	906	-28	-633
Šternberk	199	15	18 671	14 144	4 527	75,8	86,5	7 245	885	-23	-942
Uničov	207	10	23 096	12 466	10 630	54,0	68,7	8 520	853	390	-1 466
Prostějov	737	94	107 489	48 159	59 330	44,8	65,7	43 269	923	6 760	-3 625
Přerov	407	58	87 383	48 335	39 048	55,3	70,6	38 607	1 010	5 434	376
Hranice	334	33	35 592	19 670	15 922	55,3	69,7	15 256	974	1 826	-403
Šumperk	867	36	73 792	29 490	44 302	40,0	57,9	31 017	953	4 628	-1 516
Mohelnice	306	23	25 865	9 847	16 018	38,1	52,9	11 228	949	1 221	-599
Zábřeh	221	21	28 840	14 561	14 279	50,5	68,1	10 895	850	799	-1 916

¹⁾ bydlících v obcích mikroregionu

Zdroj: SLDB 2001, ČSÚ

Mezi pracovními mikroregiony jsou značné rozdíly nejen z hlediska jejich velikosti, ale i z hlediska počtu pracovních míst v mikroregionu. Olomoucký mikroregion má 14krát více obsazených pracovních míst než mikroregion Litovel.

V průměru se jádra podílejí na obyvatelstvu více jak polovinou a dvěma třetinami na pracovních příležitostech v mikroregionech. Mezi jednotlivými mikroregiony byly zjištěny poměrně velké rozdíly. Nejvyšší podíly na obyvatelstvu mikroregionu měly Šternberk (75,8 %), Litovel (64,4 %) a Olomouc (59,8 %). Podíly jádra mikroregionu na pracovních příležitostech byly největší ve Šternberku (86,5 %), Olomouci (76,7 %), Litovli (73,2 %) a Přerově (70,6 %). Nejnižší podíl jádra na obyvatelstvu mikroregionu měly Jeseník (30,1 %) a Mohelnice (38,1 %). Nejnižší podíl jádra na pracovních příležitostech byl zjištěn v Jeseníku (44,8 %).

Pouze dva pracovní mikroregiony v kraji měly kladné saldo dojížděky za prací, a to Olomouc (6 159 osob) a Přerov (376 osob). V obou mikroregionech je vyšší počet pracovních příležitostí v porovnání s počtem bydlících zaměstnaných osob. Nejvíce pracovních příležitostí na 1 000 bydlících zaměstnaných osob je v olomouckém mikroregionu (1 078 osob), a potom následuje přerovský mikroregion (1 010 osob).

Největší záporné saldo dojíždění má pracovní mikroregion Prostějov (- 3 625 osob), i přesto, že vlastní jádro má po Olomouci druhé nejvyšší kladné saldo dojížděky za prací. Druhé a třetí nejvyšší záporné saldo dojíždění má Zábřeh (- 1 916 osob) a Šumperk (- 1 516 osob).

Významné postavení mikroregionu Olomouc mezi ostatními mikroregiony kraje z hlediska koncentrace obyvatelstva způsobuje, že zatímco v tomto mikroregionu vyjíždí nejvíce osob za prací, je **intenzita vyjížděky**, vyjádřená podílem vyjíždějících na počtu bydlících zaměstnaných osob, nejnižší ze všech 11 mikroregionů kraje.

Intenzita vyjížděky za prací v mikroregionu Olomouc byla v roce 2001 o 6,4 procentních bodů nižší než krajský průměr, který byl 41,3 %. Podprůměrná intenzita vyjížděky za prací byla i v mikroregionech Přerov (39,3 %) a Šternberk (40,9 %). Naproti tomu nadprůměrná byla intenzita vyjížděky za prací v mikroregionech Litovel (49,8 %) a Zábřeh (49,7 %).

Z disponibilních datových podkladů je zároveň zcela jasně patrné, kde existuje přepravní potenciál cestujících v rámci pravidelných přeprav, tj. kde existuje a jaký je potenciál pro uplatnění jednotlivých druhů dopravy. Z analýzy provedené v Generelu je zároveň patrné, jak Olomoucký kraj v objednávkách veřejné dopravy přistupuje k využití tohoto potenciálu. Na jedné straně je nabídka dopravy v zajímavých přepravních směrech silně poddimenzována (např. páteřní spojení Prostějov – Přerov), na straně druhé je pro slabé přepravní vztahy objednáván zbytečně kapacitní druh dopravy (např. regionální tratě na Jesenicku). V mnoha ohledech hraje svou roli i zcela nevhodný jízdní řád, který i při existenci vhodné infrastruktury neumožňuje silnější využití veřejné dopravy (absence pravidelných intervalů, nevhodné linkové vedení, absence rychlých spojů v nejsilnějších přepravních směrech pravidelné dojížděky ve špičkách pracovního dne apod.) – tento rys spočívající v absenci koordinace a aktivní organizace veřejné dopravy je společný pro drážní i linkovou dopravu.

1.1.2. Izochrony časové dostupnosti v Olomouckém kraji

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

60minutové izochrony časové dostupnosti odlišný, a to ve vztahu k nabídce (cestovní rychlost, interval, cena) veřejné dopravy vůči individuální automobilové.

Cestovní rychlost veřejné dopravy je v Olomouckém kraji v regionální dopravě následující:

železnice: 30 – 70 km/h

linková doprava: 25 – 50 km/h

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

Zároveň z dat ČSÚ vyplývá, že tato dostupnost plně platí i v Olomouckém kraji – na příkladu krajského města lze vidět, že pravidelná denní dojíždka je plošně extrémně silná z okruhu cca 20 - 30 km od Olomouce, (což odpovídá dostupnosti obslužnými 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 dosáhnout zvýšení dělby přepravní práce v aglomeraci. 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. 60min izochrona časové dostupnosti Olomouce veřejnou dopravou je uvedena v příloze č. 2.

1.2.3. Souběhy v Olomouckém kraji

K souběhům drážní a linkové dopravy nedochází v Olomouckém kraji příliš často v aglomeračních oblastech (což by bylo očekávatelné), ale paradoxně v regionech s velkou nezaměstnaností, zejména na Šumpersku a Jesenicku. Jednotlivé dopravní módy nejsou svým linkovým vedením a zastavováním jasně vymezeny **na páteřní a obslužné**. Jejich účely se mísí a dochází k časovým a prostorovým duplicitám bez zřejmého účelu. Pokud by došlo k odstranění úplných souběhů a tyto finanční prostředky byly využity při optimalizaci systému veřejné dopravy, bylo by možno zvýšit užitek veřejné dopravy (z hlediska četnosti spojů a počtu linek) pro místní obyvatele.

Tabelární přehled všech úplných i částečných souběhů v Olomouckém kraji vycházejících z Generelu je v Příloze č. 3.

V jednotlivých případech tvorby páteřních a obslužných linek veřejné dopravy je tak vhodné preferovat drážní dopravu, v jiných případech dopravu linkovou. Volba závisí na místních podmínkách, dopravním řešení a jeho kvalitativních parametrech.

Při optimalizaci objednávky je pro odstranění souběžné dopravy (z hlediska účelu) nutné zvolit 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,
- konfigurace přestupních uzlů,
- dominantně využívaná doprava a komplexnost nabídky.

V rámci odstraňování duplicit drážní a dálkové dopravy je 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.

1.2.4. Objednávka veřejné dopravy v Olomouckém kraji

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

- celá řada významných přepravních proudů je nedostatečně podchycena adekvátní nabídkou spojů veřejné dopravy,
- naopak, celá řada přepravních proudů slabších má naddimenzovanou nabídku veřejné dopravy,
- naprostá většina tangenciálních přepravních vztahů není podchycena vůbec (zde se projevuje vliv bývalých hranic okresů, kdy je běžné ukončování spojů na hranici bývalého okresu),
- existuje celá řada případů, kdy je paralelně objednávána jak drážní, tak i linková doprava (časové a prostorové souběhy obou dopravních módů),
- v rámci linkové dopravy dochází ke zcela nekoordinovaným duplicitám v prostorové i časové obsluze sídel (více spojů různých dopravců apod.).

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 pokrývajícím 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 silných 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 navrhujeme principiálně reinvestovat zpět do objednávky veřejné dopravy.**

V případě drážní dopravy lze dopravní systém optimalizovat ve stávajících podmínkách, přičemž jako návazný krok pro aktualizovaný Dopravní plán je výběr dopravce v soutěži (za účelem zvýšení kvality poskytovaných služeb), což je podrobně popsáno v následující části.

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 učinit předmětem soutěže, anebo alespoň zjednodušeného poptávkového řízení.

1.3. Návrh páteřních linek veřejné dopravy v Olomouckém kraji

Vymezení hlavních přepravních os v kraji je zásadní pro správné navržení linek pro páteřní dopravu. Páteřní linkou se obecně rozumí taková drážní či autobusová linka, která vede ve směru nejsilnějších radiálních či tangenciálních přepravních vztahů v regionu, obsluhuje nejvýznamnější (nutně ne všechna) sídla v příslušném směru a nabízí dostatečně atraktivní cestovní rychlost ve vztahu k individuální automobilové dopravě, a to i na delší vzdálenosti (v regionální dopravě obvykle do mezní hranice 60min 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.

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 60min 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.

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)

linková doprava: 35 – 50 km/h (v případě silnic I. a II. třídy)

Návrh páteřních linek pro stávající možnosti dopravní infrastruktury:

(Sp/R vlaky jsou uváděny tehdy, jedná-li se o společnou objednávku kraje a státu, případně o proklad objednávky kraje a státu).

Drážní páteřní linky:

- Sp/R vlaky Olomouc – Zábřeh – Jeseník
- Sp/R vlaky Olomouc – Moravský Beroun / Krnov
- Os vlaky Šumperk – Zábřeh – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice (včetně doplňkového systému Sp vlaků Olomouc – Prostějov)
- Os vlaky Olomouc – Uničov (včetně doplňkového systému Sp vlaků Olomouc – Uničov)
- Os vlaky Olomouc – Přerov – Hranice – Valašské Meziříčí / Vsetín
- Os vlaky Olomouc / Přerov – Nezamyslice / Vyškov
- Os vlaky Olomouc – Hrubá Voda
- Os vlaky Olomouc – Senice na Hané – Drahanovice
- Os vlaky Šumperk – Uničov
- Os vlaky Prostějov – Konice

Autobusové páteřní linky:

- Litovel – Olomouc – Tovačov – Kojetín
- Slatinice – Lutín – Olomouc – Dolany – Bělkovice Laštiny

- Prostějov – Slatinice – Litovel – Uničov
- Litovel – Pňovice – Šternberk
- Prostějov – Tovačov – Přerov
- Prostějov – Kojetín
- Zábřeh – Úsov – Uničov
- Mohelnice – Úsov – Uničov
- Mohelnice – Litovel
- Mohelnice – Moravská Třebová
- Šumperk – Rýmařov
- Šumperk – Kouty nad Desnou – Jeseník
- Jeseník – Lipová Lázně – Vápenná – Uhelná – Javorník ve Slezsku
- Přerov – Bystřice pod Hostýnem
- Hranice – Nový Jičín
- Hranice – Odry

1.4. Návrh standardních intervalů obsluhy

Návrh intervalů obsluhy je závislý na typové struktuře přepravních vztahů. Pro převládající přepravní vztahy v území, které představují typicky denní dojížděku za prací a vzděláním (tj. typické cesty v rámci 60min izochrony časové dostupnosti) je nutno zásadním způsobem rozlišovat mezi špičkou a sedlem pracovního dne, jakož i pracovním dnem a dnem pracovního klidu obecně.

V první řadě je nutné vymezit vazbu mezi preferencí cestovní doby, přestupu a intervalu. Teoreticky lze vycházet z předpokladu, že u pravidelných cest v denní dojížděce má cestovní doba absolutně nejvyšší váhu při volbě dopravního prostředku. 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 již z jádrového města. **V tomto smyslu je nutné vycházet z prokázaného předpokladu, že v cestách pravidelné dojížděky jsou cestujícími obecně akceptovatelné maximálně dva přestupy / 1 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 neznamená finanční penalizaci cestujícího). Právě z důvodu počtu přestupů na množině realizovaných cest v Olomouckém kraji je nutné, aby v případě optimalizace linkového vedení prostředků veřejné dopravy bylo preferováno diametrální vedení linek (tj. průjezdných skrz město) v těch městech, kde jsou prostorově diverzifikovány zdroje a cíle cest. Diametrální linky by však v žádném případě neměly vytvářet duplicitu vůči MHD v těch městech, kde je tato MHD plně funkční.

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

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

Linkou (ať páteřní či obslužnou) rozumíme takovou, která má na nejzatíženějším profilu své trasy využití alespoň 1000 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:

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 1000 cestujících, považujeme za možné od víkendového obsluhy veřejnou dopravou v režimu ZDO 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).

1.5. Závěr

V této kapitole byly z podkladů Generelu, sčítání a ČSÚ základním způsobem shrnuty údaje o přepravních vztazích a jejich vazbách v rámci Olomouckého kraje. Podrobně byly analyzovány souběhy objednávané dopravy a způsob objednávky veřejné dopravy v Olomouckém kraji. Na základě provedené analýzy byl navržen přístup k tvorbě páteřních linek, základní návrh páteřního linkového vedení drážních i autobusových linek, jakož i přístup k návrhu intervalů obsluhy.

Mezi hlavní doporučení této kapitoly patří:

- Nutnost vyřešení problematiky ODO
- Revize linkového vedení a četnosti spojů (vlak, bus)
- Postupné vytváření páteřních linek v kraji
- Nutnost odstranění souběhů a optimalizace dopravního systému (nabídkový princip) postupným prováděním návazných realizačních projektů

Mezi nejvýznamnější rizika realizace doporučení 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

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.

2. SWOT analýza dopravní nabídky a poptávky se zaměřením na rentabilitu vývoje veřejné osobní – zejména železniční dopravy

2.1. Shrnutí – problematika regionální dopravy 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 300 - 400 cestujících / spoj. Na základních principech páteřní a obslužné dopravy je nutné budovat celý dopravní systém v kraji.

Základním rysem páteřního dopravního systému musí být vysoká cestovní rychlost, vysoká četnost spojení v pravidelném intervalu a vzájemná provázanost jednotlivých páteřních linek, která slouží k dobré dostupnosti významných sídelních oblastí v kraji. Pro tento typ obsluhy je železnice obzvláště vhodná (splňuje-li uvedené podmínky), neboť má v oblasti aglomerací podstatně větší potenciál cestovní rychlosti než doprava linková i individuální automobilová.

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.

V tomto kontextu je v Olomouckém kraji celá řada diametrálních rozdílů – na většině celostátních tratí v kraji je patrná vysoká cestovní rychlost osobních vlaků (běžně 50 - 60 km/h) a mnohdy i dobrá dostupnost zastávek, **zatímco na regionálních tratích je nejen nízká cestovní rychlost (běžně okolo 30 km/h)**, ale zároveň je obslužná železnice dublována linkovou autobusovou dopravou, která má srovnatelnou (anebo vyšší) cestovní rychlost a obvykle lepší dostupnost obsluhovaných sídel (odlehlá poloha železničních zastávek).

V mnoha případech je i handicapem železniční dopravy nevhodná struktura jízdního řádu, kdy jeho forma, nabídková struktura a zažité linkové vedení vůbec nerespektuje nejdůležitější přepravní proudy a nereaguje na změny v mobilitě obyvatel v posledních

letech. Nevhodně strukturovaná nabídka tak omezuje rozvojový potenciál železnice a v tomto smyslu je nutná optimalizace drážní regionální dopravy v kraji, kdy by cílem mělo být posílení přepravně silných směrů s vysokým potenciálem cestujících a naopak útlum nabídky v neperspektivních relacích, které železnice není schopna vhodně obsloužit.

2.2. SWOT analýza drážních linek provozovaných v Olomouckém kraji

Při zpracování této části je výchozí stávající vyhodnocení ze souhrnné vytíženosti vlakových spojů na jednotlivých železničních tratích (sčítání ČD z let 2008 a 2009), a hodnocení potenciálu tratí a jejich možného rozvoje ze souhrnných přepravních vztahů v Olomouckém kraji (matice celkové dojížděky/vyjížděky dle SLDB 2001 – zdroj ČSÚ).

2.2.1. Stručné charakteristiky tratí

Podkladem pro zpracovávání charakteristiky byly údaje ze sčítacích kampaní ČD (červenec 2008, leden 2009 a duben 2009) a Veolia Transport Morava (2010) prováděné ve všech vlacích regionální dopravy v Olomouckém kraji. Z dat jednotlivých kampaní byly Generelem vytvořeny přehledové statistiky pro následující ukazatele:

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

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

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

024 Dolní Lipka – Štíty

Stručný popis

Objednávka do roku 2010 na trati společná s Pardubickým krajem. Koncový úsek trati od hranice kraje po koncovou stanici Štíty je využíván cestujícími pouze minimálně. Důvodem je nevhodná docházková vzdálenost z obce Štíty na nádraží, jakož i směřování trati (tangenciálně vůči přepravním proudům).

Cestovní rychlost: 32 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 82 cestujících / den
průměr: 5 cestujících / spoj
maximum: 19 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 67 cestujících / den
průměr: 4 cestující / spoj
maximum: 13 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: konzervativní chování uživatelů veřejné dopravy
slabé stránky: nevhodná docházková vzdálenost, nevhodné směřování trati
příležitosti: případné prodloužení trati blíže k obci Štíty, zkrácení cestovních dob
hrozby: neobjednání osobní dopravy na trati

025 Dolní Lipka – Hanušovice

Stručný popis

Objednávka do roku 2010 na trati společná s Pardubickým krajem. Koncový úsek trati od hranice kraje po koncovou stanici Hanušovice je využíván cestujícími pouze minimálně. Důvodem je nevhodná docházková vzdálenost z obcí na zastávky, jakož i směřování trati mimo silné přepravní proudy.

Cestovní rychlost: 41 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 93 cestujících / den
průměr: 5 cestujících / spoj
maximum: 43 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 113 cestujících / den
průměr: 7 cestujících / spoj
maximum: 31 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 Zábřeh na Moravě – 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: 73 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 2855 cestujících / den

průměr: 68 cestujících / spoj

maximum: 337 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1857 cestujících / den

průměr: 44 cestujících / spoj

maximum: 234 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoká cestovní rychlost, atraktivní nabídka spojení

slabé stránky: absence zastávek ve velkých obcích u trati

příležitosti: zvýšení provázanosti bus x vlak

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

270 úsek Olomouc – Přerov

Stručný popis

Koridorový úsek trati radiálně směřující do krajského města a zároveň spojující dvě největší města kraje. Vysoké využití cestujícími, velmi vysoká cestovní rychlost i u osobních vlaků.

Typická páteřní trať vhodná pro aglomerační obsluhu.

Cestovní rychlost: 66 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 4804 cestujících / den

průměr: 87 cestujících / spoj

maximum: 342 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 2090 cestujících / den

průměr: 38 cestujících / spoj

maximum: 176 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoká cestovní rychlost, atraktivní nabídka spojení

slabé stránky: nejsou

příležitosti: zvýšení provázanosti bus x vlak

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

270 úsek Přerov – Hranice – Ostrava

Stručný popis

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

Cestovní rychlost: 72 km/h
 Shrnutí parametrů využití trati:
 pracovní dny:
 cestující na lince: 2929 cestujících / den
 průměr: 73 cestujících / spoj
 maximum: 350 cestujících / spoj
 víkendy:
 cestující na lince: 1774 cestujících / den
 průměr: 40 cestujících / spoj
 maximum: 204 cestujících / spoj

SWOT:
 silné stránky: vysoká cestovní rychlost, atraktivní nabídka spojení
 slabé stránky: směřování osobních vlaků (nejsou vedeny až do Olomouce)
 příležitosti: změna směřování relace
 hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

271 Prostějov – Chornice

Stručný popis

Radiálně směřující regionální trať do třetího největšího města v kraji. Skokové 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 vhodná pro páteřní obsluhu regionu.

Cestovní rychlost: 33 km/h
 Shrnutí parametrů využití trati:
 pracovní dny:
 cestující na lince: 836 cestujících / den
 průměr: 35 cestujících / spoj
 maximum: 102 cestujících / spoj
 víkendy:
 cestující na lince: 704 cestujících / den
 průměr: 34 cestujících / spoj
 maximum: 113 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 velkým množstvím nekoordinovaných duplicí vlak x bus

273 Červenka – Prostějov

Stručný popis

Trať směřující tangenciálně vůči hlavním přepravním proudům, napojuje město Litovel na koridorovou trať. Regionální trať za stávajících podmínek nevhodná pro páteřní obsluhu

regionu, pro plošnou obsluhu nepřináší žádný benefit vůči duplicitní linkové autobusové dopravě. Extrémně nízké využití v úseku Drahanovice – Kostelec na Hané.

Cestovní rychlost: 31 km/h
Shrnutí parametrů využití trati:
pracovní dny:
cestující na lince: 603 cestujících / den
průměr: 9 cestujících / spoj
maximum: 87 cestujících / spoj
víkendy:
cestující na lince: 451 cestujících / den
průměr: 8 cestujících / spoj
maximum: 37 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: konzervativní chování uživatelů veřejné dopravy

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

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

hrozby: udržování nevhodného stavu trati, zrušení trati

275 Olomouc – Drahanovice

Stručný popis

Trat' 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.

Cestovní rychlost: 34 km/h
Shrnutí parametrů využití trati:
pracovní dny:
cestující na lince: 843 cestujících / den
průměr: 25 cestujících / spoj
maximum: 98 cestujících / spoj
víkendy:
cestující na lince: 380 cestujících / den
průměr: 14 cestujících / spoj
maximum: 61 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: radiální směr, dobrá dostupnost většiny zastávek, diametrální vedení přes město Olomouc

slabé stránky: nízká cestovní rychlost, absence integrace

příležitosti: modernizace trati, lehká elektrizace, zvýšení cestovní rychlosti

hrozby: změna provozní koncepce, duplicity v linkové dopravě

280 Hranice – Horní Lideč

Stručný popis

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

Cestovní rychlost: 49 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestujících na lince: 2098 cestujících / den

průměr: 60 cestujících / spoj

maximum: 243 cestujících / spoj

víkendy:

cestujících na lince: 1617 cestujících / den

průměr: 46 cestujících / spoj

maximum: 215 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: radiální směr, vysoké využití

slabé stránky: ukončení většiny vlaků v Hranicích na Moravě, nevhodná docházková vzdálenost ve významných sídlech (Hranice na Moravě, Hustopeče)

příležitosti: modernizace trati, prodloužení osobních vlaků až do Olomouce

hrozby: provozní koncept s nevhodnými přestupními vazbami, redukce rozsahu dopravy

290 Olomouc – Šumperk

Stručný popis

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

Cestovní rychlost: 42 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestujících na lince: 4664 cestujících / den

průměr: 106 cestujících / spoj

maximum: 512 cestujících / spoj

víkendy:

cestujících na lince: 1924 cestujících / den

průměr: 44 cestujících / spoj

maximum: 179 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: radiální směr, vysoké využití

slabé stránky: nízká cestovní rychlost, nízká kapacita trati, absence doplňkových zrychlených spojů v nejzatíženějším úseku Olomouc – Uničov

příležitosti: modernizace trati, elektrizace trati, výstavba nových zastávek

hrozby: odliv cestujících vlivem nízké kvality nabídky

291 Zábřeh – Šumperk

Stručný popis

Trat' směřující ve směru hlavních přepravních proudů. Typická trat' vhodná pro páteřní obsluhu regionu. Vysoké využití cestujícími, po zavedení přímých vlaků do Olomouce a odstranění zbytečných prostojů v Zábřehu lze očekávat další nárůst využití cestujícími.

Cestovní rychlost: 46 km/h (nový stav po elektrizaci)

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 2790 cestujících / den

průměr: 44 cestujících / spoj

maximum: 178 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 2260 cestujících / den

průměr: 35 cestujících / spoj

maximum: 246 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: radiální směr, vysoké využití

slabé stránky: nevhodný provozní koncept

příležitosti: vedení přímých vlaků Olomouc – Šumperk s minimálními prostoji a atraktivní cestovní dobou, provázání bus x vlak

hrozby: odliv cestujících vlivem nízké kvality nabídky

292 Šumperk – Jeseník – Krnov

Stručný popis

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

Cestovní rychlost: 39 km/h (úsek Šumperk – Hanušovice)

31 km/h (úsek Hanušovice – Jeseník)

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1622 cestujících / den

průměr: 33 cestujících / spoj

maximum: 227 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1307 cestujících / den

průměr: 27 cestujících / spoj

maximum: 276 cestujících / spoj

SWOT:

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

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

příležitosti: posílení obslužné funkce v úseku Šumperk – Hanušovice, zavedení nabídkového jízdního řádu, zvýšení cestovní rychlosti

hrozby: odliv cestujících vlivem nízké kvality nabídky, duplicity vlak bus v obslužném segmentu, nedostatečná kvalita zrychlených spojů

293 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 páteční obsluhu regionu.

Cestovní rychlost: 31 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1000 cestujících / den

průměr: 29 cestujících / spoj

maximum: 140 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 380 cestujících / den

průměr: 14 cestujících / spoj

maximum: 60 cestujících / spoj

SWOT:

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

slabé stránky: extrémně vysoký počet souběhů obslužných spojů linkové dopravy, nejasná funkce železnice, nízká cestovní rychlost

příležitosti: posílení obslužné funkce v úseku Šumperk – Velké Losiny, zvýšení traťové rychlosti, elektrizace, vedení přímých vlaků z Olomouce

hrozby: odliv cestujících vlivem vysokého počtu duplicit

294 Hanušovice – Staré město pod Sněžníkem**Stručný popis**

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

Cestovní rychlost: 35 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 307 cestujících / den

průměr: 11 cestujících / spoj

maximum: 54 cestujících / spoj

víkendy:
cestující na lince: 338 cestujících / den
průměr: 12 cestujících / spoj
maximum: 66 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: radiální směřování tratě

slabé stránky: nízká cestovní rychlost, nutnost přestupů ve směru majoritních přeprav

příležitosti: zavedení nabídkového jízdního řádu, zvýšení cestovní rychlosti, vedení
přímých vlaků Staré Město – Šumperk

hrozby: odliv cestujících vlivem nízké kvality nabídky

295 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku

Stručný popis

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

Cestovní rychlost: 37 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 459 cestujících / den

průměr: 18 cestujících / spoj

maximum: 72 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 419 cestujících / den

průměr: 17 cestujících / spoj

maximum: 85 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: dobré vazby na spěšné vlaky a rychlíky ze směru Olomouc

slabé stránky: minimální využití v rámci regionálních / obslužných přeprav

příležitosti: zavedení nabídkového jízdního řádu, zvýšení cestovní rychlosti, zlepšení
návazností na dálkové spoje

hrozby: odliv cestujících vlivem nízké kvality nabídky

296 Velká Kraš – Vidnava

Stručný popis

Odbočná trať od trati Lipová Lázně – Javorník. Využití tratě je nízké s ohledem na malou cestovní rychlost a nutnost přestupů ve směru Jeseník i Šumperk.

Cestovní rychlost: 40 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 158 cestujících / den

průměr: 6 cestujících / spoj

maximum: 27 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 188 cestujících / den
průměr: 7 cestujících / spoj
maximum: 33 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: možné využití v rekreační dopravě

slabé stránky: minimální využití v rámci regionálních / obslužných přeprav

příležitosti: zavedení kvalitního turistického provozu

hrozby: odliv cestujících vlivem duplicít s linkovou dopravou a její identickou přepravní funkcí

297 Mikulovice – Zlaté Hory

Stručný popis

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

Cestovní rychlost: 36 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 126 cestujících / den

průměr: 5 cestujících / spoj

maximum: 42 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 158 cestujících / den

průměr: 6 cestujících / spoj

maximum: 52 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: možné využití v rekreační dopravě

slabé stránky: minimální využití v rámci regionálních / obslužných přeprav

příležitosti: zavedení kvalitního turistického provozu

hrozby: odliv cestujících vlivem duplicít s linkovou dopravou a její identickou přepravní funkcí

300 (Brno -) Vyškov – Přerov

Stručný popis

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

Dobrá cestovní rychlost.

Cestovní rychlost: 49 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 1235 cestujících / den

průměr: 38 cestujících / spoj

maximum: 181 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 655 cestujících / den

průměr: 20 cestujících / spoj
maximum: 208 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoké využití cestujícími

slabé stránky: omezená kapacita – jednokolejná trať

příležitosti: modernizace trati, zkrácení cestovních dob

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

301 Olomouc – Nezamyslice

Stručný popis

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

Cestovní rychlost: 50 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 3054 cestujících / den

průměr: 68 cestujících / spoj

maximum: 410 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1455 cestujících / den

průměr: 32 cestujících / spoj

maximum: 113 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoké využití cestujícími

slabé stránky: omezená kapacita – jednokolejná trať

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

hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

310 Olomouc – Moravský Beroun – Krnov

Stručný popis

Páteční trať vedená v radiálním směru do krajského města. Vysoké využití cestujícími.

V úseku Domašov nad Bystřicí – Krnov společná objednávka s Moravskoslezským krajem.

Cestovní rychlost: 34 km/h

Shrnutí parametrů využití trati:

pracovní dny:

cestující na lince: 2069 cestujících / den

průměr: 50 cestujících / spoj

maximum: 162 cestujících / spoj

víkendy:

cestující na lince: 1330 cestujících / den

průměr: 37 cestujících / spoj

maximum: 288 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoké využití cestujícími

slabé stránky: omezená kapacita – jednokolejná trať, nízká cestovní rychlost
příležitosti: modernizace trati, zkrácení cestovních dob, obnovení zrychlených spojů,
elektrizace příměstského úseku Olomouc – Hrubá Voda
hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

330 Přerov - Břeclav

Stručný popis

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

Cestovní rychlost: 60 km/h
Shrnutí parametrů využití trati:
pracovní dny:
cestující na lince: 1884 cestujících / den
průměr: 55 cestujících / spoj
maximum: 234 cestujících / spoj
víkendy:
cestující na lince: 956 cestujících / den
průměr: 28 cestujících / spoj
maximum: 138 cestujících / spoj

SWOT:

silné stránky: vysoké využití cestujícími, vysoká cestovní rychlost
slabé stránky: technická nemožnost dosažení všech přestupních vazeb v Přerově
příležitosti: střednědobé úpravy provozního konceptu
hrozby: nesystémové redukce rozsahu v rámci úspor

2.2.2. Doporučení a návrhová část

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

024 Dolní Lipka – Štítý

Z analytické části Generelu vyplývá, že využití vlaků osobní dopravy je v současnosti natolik nízké, že osobní vlaky lze bez problémů nahradit levnější linkovou dopravou při zachování cestovních dob, návazností i úrovně služeb. Převážná část trati je však vedena na území Pardubického kraje. Ze střednědobého hlediska nemá trať potenciál cestujících pro nárůst přeprav. Velkým handicapem trati je i její ukončení téměř 1,5 km od středu obce Štítý. Autobusová náhrada v úseku Štítý – Červená Voda/Králíky tak představuje dlouhodobě efektivní řešení.

Generelem bylo doporučeno, aby se Olomoucký kraj přizpůsobil formou své objednávky požadavkům majoritního objednatele - a to ať se jedná o objednávku formou drážní dopravy

nebo její náhrady dopravou linkovou. Pardubický kraj od jízdních řádů na období 2011/2012 přistupuje k neobjednání drážní dopravy na dotčené trati. Olomoucký kraj řeší nahrazení dopravní obslužnosti linkovou dopravou.

025 Dolní Lipka – Hanušovice

Z analytické části Generelu vyplývá, že využití vlaků osobní dopravy je natolik nízké, že osobní vlaky lze bez problému nahradit levnější linkovou dopravou při zachování cestovních dob, návazností i úrovně služeb. S ohledem na patrnou sezónnost Generel doporučuje zachování víkendového provozu s dobrými přestupními vazbami v žst. Lichkov ve směru Ústí nad Orlicí a žst. Hanušovice ve směru Jeseník.

Ze střednědobého hlediska nemá trať potenciál cestujících pro nárůst přeprav, neboť většina tranzitujících cestujících z oblasti Čech do Jeseníků využívá rychlejší koridorovou trať do Zábřehu na Moravě 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 náhrady doporučujeme v souladu s Generelem vedení v trase Hanušovice – Prostřední Lipka – Králíky a realizovat přestupy vlak / bus v žst. Králíky.

Generelem bylo doporučeno, aby Olomoucký kraj koordinoval objednávku s Pardubickým krajem - a to ať se jedná o objednávku formou drážní dopravy, nebo její náhrady dopravou linkovou. Pardubický kraj od jízdních řádů na období 2011/2012 přistupuje k neobjednání drážní dopravy na dotčené trati. Olomoucký kraj řeší nahrazení dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou.

270 úsek Zábřeh – Olomouc

Z analytické části Generelu vyplývá, že se jedná o jeden z nejvytíženějších a nejvyužívanějších úseků v krajské regionální dopravě. Lze doporučit v souladu s Generelem dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků (Nezamyslice / Prostějov -) Olomouc – Zábřeh – Šumperk (výhledově až Velké Losiny). V případě posílení páteřní funkce je vhodné stabilizovat i vhodnou trasu pro špičkové doplnění na 30min interval osobních vlaků ve špičce pracovního dne. Po infrastrukturní stránce je trať v ideálním stavu a nabízí vysokou cestovní rychlost. V souladu s Generelem doporučujeme ke studijnímu prověření výstavbu zastávek Rájec a Zvole. Obě obce leží v bezprostřední blízkosti železniční trati, mají dostatečný potenciál obyvatel (Rájec 470, Zvole 781), jakož i pravidelnou denní dojížďku do Olomouce, Zábřeha i Šumperka.

270 úsek Olomouc – Přerov

Z analytické části Generelu vyplývá, že se jedná (spolu s úsekem Olomouc – Uničov) o nejvytíženější a nejvyužívanější úsek v krajské regionální dopravě. Lze doporučit v souladu s Generelem dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků Olomouc – Přerov (pro případnou další aktualizaci DP v krátkodobém výhledu doporučujeme vytvoření další páteřní osy v kraji, tj. Olomouc – Přerov – Hranice – Vsetín, výhledově po elektrizaci trati 290 vedené již z Uničova). V případě posílení páteřní funkce je vhodné stabilizovat i vhodnou trasu pro špičkové doplnění na 30min interval osobních vlaků ve špičce pracovního dne (v doporučeném doplňkovém vedení Olomouc – Přerov – Kojetín a dále ve směru Nezamyslice/Vyškov). Po infrastrukturní stránce je trať v ideálním stavu a nabízí vysokou cestovní rychlost. V souladu s Generelem doporučujeme ke studijnímu prověření výstavbu zastávek Olomouc – Holice a Majetín. Obě obce leží v bezprostřední blízkosti železniční trati, mají dostatečný potenciál obyvatel (místní část Olomouc Holice 3911 a tvoří i zajímavý cíl dojížděky, Majetín 1042), jakož i pravidelnou denní dojížděku do Olomouce i Přerova.

270 úsek Přerov – Hranice (– Bohumín)

Z analytické části Generelu vyplývá, že se jedná o jeden z nejvytíženějších a nejvyužívanějších úseků v krajské regionální dopravě. Lze doporučit v souladu s Generelem dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků Přerov – Hranice (v krátkodobém výhledu prověřit vytvoření další páteřní osy v kraji, tj. Olomouc – Přerov – Hranice – Vsetín, výhledově po elektrizaci trati 290 vedené již z Uničova). Po infrastrukturní stránce je trať v ideálním stavu a nabízí vysokou cestovní rychlost. V souladu s Generelem doporučujeme ke studijnímu prověření výstavbu zastávek Přerov – Předmostí, Lipník nad Bečvou zastávka (cca 1,5 km ve směru Hranice na Moravě, což díky excentrické poloze žst. Lipník přiblíží železnici dalším potenciálním uživatelům) a výstavbu zastávky Prosenice (zastávku co nejbližší k obci, náhradou za zastavování v dnešní žst. Prosenice, která je z obce Prosenice mimo docházkovou vzdálenost). Všechny uvažované zastávky leží v bezprostřední blízkosti osídlení a mají dostatečný potenciál (místní část Přerov – Předmostí 5373 a tvoří i zajímavý cíl dojížděky, příslušná část Lipníku nad Bečvou v docházkové vzdálenosti cca 2500 a tvoří i zajímavý cíl dojížděky, Prosenice 838), jakož i pravidelnou denní dojížděku do Olomouce, Přerova a Hranic.

271 Prostějov – Konice

Z analytické části Generelu vyplývá, že se jedná o jednu z nejvytíženějších regionálních tratí v Olomouckém kraji, a to sice v úseku Prostějov – Konice. V tomto úseku trati je Generelem doporučena reorganizace provozu a přechod na nabídkový jízdní řád s hodinovým

intervalem ve špičce pracovního dne s návazným provedením reorganizace linkové dopravy v oblasti, aby nedocházelo k duplicitám drážní a linkové dopravy a posílil se páteří charakter železnice v ose Prostějov – Konice. Úsek Konice – Chornice je objednáván společně s Pardubickým krajem.

Generelem bylo doporučeno, aby Olomoucký kraj koordinoval objednávku s Pardubickým krajem. Pardubický kraj od jízdních řádů na období 2011/2012 přistupuje k neobjednání drážní dopravy na dotčené trati. Olomoucký kraj proto dál bude objednávat dopravní obslužnost na této trati v úseku Prostějov – Dzbel. Nahrazení drážní dopravní obslužnosti bude řešeno veřejnou linkovou dopravou.

V souladu s Generelem doporučujeme ke studijnímu prověření výstavbu zastávky Kostelec na Hané zastávka (na pomezí obcí Kostelec na Hané a Bílovice). Návazně doporučujeme reorganizaci linkové dopravy v oblasti, aby nedocházelo k duplicitám drážní a linkové dopravy. Pro posílení páteří funkce železnice je nezbytné zkrácení cestovních dob zvýšení cestovní rychlosti, z tohoto důvodu doporučujeme prověření 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.

273 Červenka – Prostějov

Z analytické části Generelu vyplývá, že se jedná o trať s obecně nízkým vytížením, které je zároveň extrémně nízké v úseku Dražovice – Kostelec na Hané. Obslužná relace vede v typicky tangenciálním směru vůči krajskému městu. Tyto místně obslužné přepravní vztahy, jakož i tangenciální přepravy v ose Litovel – Prostějov lze bez problému zajistit linkovou dopravou. V krátkodobém a střednědobém výhledu při navazující aktualizaci PDOÚ lze doporučit v souladu s Generelem plnou náhradu osobních vlaků linkovou dopravou. Plná náhrada linkovou dopravou je možná jak s ohledem na disponibilní úseky silniční sítě, tak i s ohledem na cestovní rychlost.

Ze strategického pohledu je však vhodné s částí tratě 273 (v úseku Senice – Litovel/Červenka) počítat pro aglomerační dopravní obsluhu. V souladu s Generelem doporučujeme ke studijnímu prověření výstavbu spojky pro bezúvratovou jízdu (mimo žst. Senice) mezi tratěmi 275 a 273 pro vytvoření rychlého kolejového spojení Olomouc – Litovel. Po elektrizaci a zvýšení traťové rychlosti na 100 km/h mezi žst. Olomouc město až Litovel předměstí se jeví jako reálné dosažení cestovní doby 30 min 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 páteří prvek dopravního systému.

275 Olomouc – Drahanovice

Z analytické části Generelu vyplývá, že se jedná o regionální trať s velmi vysokým vytížením a zároveň velkým a nedostatečně využitým potenciálem cestujících. Mezi nejvýznamnější omezující podmínky současného stavu patří cestovní rychlost a neustálený provozní koncept. Již v krátkodobém výhledu je vhodné stabilizovat nabídkový provozní koncept – hodinový interval po celou dobu pracovního dne. S tím souvisí i nutnost optimalizace linkové dopravy v celé příměstské oblasti Olomouce. Trať 275 je vhodná jako páteřní pro aglomerační dopravní obsluhu. V souladu s Generelem doporučujeme ke studijnímu prověření zvýšení traťové rychlosti v úseku Olomouc Řepčín – Drahanovice na 100 km/h a dále ze strategického pohledu i rozvoj páteřní regionální dopravy v kraji výstavbou spojky pro bezúvratovou jízdu (mimo žst. Senice) mezi tratěmi 275 a 273 pro vytvoření rychlého kolejového spojení Olomouc – Litovel. Po elektrizaci a zvýšení traťové rychlosti na 100 km/h mezi žst. Olomouc město až Litovel předměstí se jeví jako reálné dosažení cestovní doby 30 min 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 min (tj. špičkový interval 15 min na společném úseku). V souladu s Generelem doporučujeme ke studijnímu prověření výstavbu zastávky Náměšť na Hané zastávka (v blízkosti přejezdu silnice 449 v dobré docházkové vzdálenosti jak do Náměště na Hané tak i Loučan).

280 Hranice – Valašské Meziříčí (– Horní Lideč)

Z analytické části Generelu vyplývá, že se jedná o jeden z nadprůměrně využívaných úseků v krajské regionální dopravě. Lze doporučit v souladu s Generelem dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu (ve špičkách pracovního dne) přímých osobních vlaků (Olomouc –) Přerov – Hranice (– Vsetín), výhledově po elektrizaci trati 290 vedených již z Uničova). Po infrastrukturní stránce není sice trať v ideálním stavu, ale přesto nabízí ještě přijatelnou cestovní rychlost. V souladu s Generelem doporučujeme ke studijnímu prověření přeložku tratě v úseku Hranice na Moravě – Milotice nad Bečvou, která 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.

290 Olomouc – Šumperk

Z analytické části Generelu vyplývá, že se jedná (spolu s úsekem Olomouc – Přerov) o nejvytíženější a nejvyužívanější úsek v krajské regionální dopravě. Vytížení trati cestujícími je však diametrálně odlišné v úseku Olomouc – Uničov a v úseku Uničov – Šumperk. Zatímco první úsek je v současné době (i přes nízkou kvalitu nabídky a nízkou cestovní rychlost) extrémně zatížen, zatížení úseku Uničov – Šumperk je v krajském srovnání spíše podprůměrné. Tomu je nutno uzpůsobit investiční záměry, organizaci nabídky i provozní koncept. V oblasti nabídky lze doporučit v souladu s Generelem dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků Olomouc – Uničov (v krátkodobém výhledu vytvoření další páteřní osy v kraji, tj. po elektrizaci trati 290 vedené z Uničova: Uničov – Olomouc – Přerov – Hranice – Vsetín). Již v krátkodobém výhledu je nutné sledovat zavedení zrychlených spojů Olomouc – Uničov ve špičkách pracovního dne. 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. Z hlediska infrastruktury se jedná o naprostou investiční prioritu v Olomouckém kraji. Je nezbytně nutné prioritně elektrizovat úsek Olomouc – Uničov a zvýšit traťovou rychlost - a to v úseku Olomouc – Uničov až na 140 km/h, Uničov – Troubelice na 100 km/h a Troubelice – Šumperk na 75-90 km/h. Těmito opatřeními dojde k výraznému zvýšení cestovní rychlosti a posílí se tak páteřní funkce železnice v tomto přepravně exponovaném směru. Pro posílení přepravní funkce železnice doporučujeme v souladu s Generelem ke studijnímu prověření nové zastávky Babice, Rybníček a Troubelice střed (náhradou za obsluhu obou stávajících tarifních bodů v Troubelicích, které mají oba dva zcela nevhodnou docházkovou vzdálenost). Všechny uvedené obce leží v bezprostřední blízkosti železniční trati, mají dostatečný potenciál obyvatel (Troubelice 1329, Rybníček 213 a Babice 403), jakož i pravidelnou denní dojížděku do Olomouce, Uničova i Šternberka. Zároveň doporučujeme v souladu s Generelem ke studijnímu prověření možnost zaústění trati 290 v nové stopě – přivedení trati západněji a vstup přes přednádraží s mimoúrovňovým křížením, aby byl možný bezkolizní vjezd od Uničova jak do liché, tak i sudé staniční kolejové skupiny a propojení Šternberka a Moravského Berouna, což by přispělo k výraznému zkrácení cestovní doby mezi Olomoucí a Moravským Berounem (a dále Bruntálem, Krnovem...) o cca 25 min. V případě realizace takovéto spojky by bylo zároveň nutné počítat se zdvoukolejněním úseku Olomouc – Šternberk.

291 Zábřeh – Šumperk

Z analytické části Generelu vyplývá, že se jedná o nadprůměrně vytíženou trať v krajské regionální dopravě, typicky vhodnou pro páteřní obsluhu regionu. Trať je v současné době po elektrizaci a částečném zvýšení traťové rychlosti a z infrastrukturního hlediska v dobrém stavu. V oblasti nabídky lze doporučit v souladu s Generelem dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu přímých osobních vlaků (Nezamyslice / Prostějov - Olomouc – Zábřeh - Šumperk (ve výhledu až Velké Losiny). Již v krátkodobém výhledu je nutné sledovat i možnost zachování nabídky ve špičce pracovního dne v intervalu 30 min v úseku Zábřeh – Šumperk.

292 Šumperk – Mikulovice (– Krnov)

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

Pro posílení páteřní funkce železnice je nezbytné zkrácení cestovních dob zvýšením cestovní rychlosti, z tohoto důvodu doporučujeme v souladu s Generelem ke studijnímu prověření možnost zvýšení traťové rychlosti na 80 km/h v úseku Bludov – Hanušovice a na 55-60 km/h v úseku Hanušovice – Mikulovice.

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

Je nutné zdůraznit, že na rozdíl od ostatních tratí v kraji, kde jsou dopravcem ČD a.s., na této trati není k dispozici dlouhodobá řada průzkumů sčítání frekvence cestujících. Návrhy uvedené v této části tak vychází pouze z omezeného množství dat a zároveň, doporučená

opatření vychází z dat o celkové hybnosti obyvatelstva v regionu a dojíždce a vyjíždce. 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 úseku trati Šumperk - Velké Losiny doporučujeme v souladu s Generelem stabilizovat nabídku regionální drážní dopravy nabídkovým jízdním řádem s intervalem 60 min v období občanské části pracovního dne. V celém prostoru je nezbytně nutné vymezit funkci drážní a linkové dopravy, kde se oba druhy dnes účelově překrývají (a nedoplňují) a tudíž je nutné optimalizovat linkovou dopravu s ohledem na extrémně vysoké množství souběhů. Úsek Petrov nad Desnou – Sobotín doporučujeme v souladu s Generelem obsluhovat pouze linkovou dopravou.

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

294 Hanušovice – Staré město pod Sněžníkem

Z analytické části Generelu vyplývá, že se jedná o podprůměrně vytíženou regionální trať. Z dat o celkové dojíždce/vyjíždce 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 dojíždce/vyjíždce lze říci, že přepravní potenciál trati není plně vyčerpán. Na této trati lze doporučit v souladu s Generelem reorganizaci provozu a přechod na nabídkový jízdní řád s hodinovým intervalem ve špičce pracovního dne a osobní vlaky v krátkodobém výhledu vést v relaci Šumperk – Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem. Návazně doporučujeme reorganizaci linkové dopravy v oblasti, aby nedocházelo k duplicitám drážní a linkové dopravy a posílil se páteřní charakter železnice v ose Šumperk – Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem.

Pro posílení páteřní funkce železnice je nezbytné zkrácení cestovních dob, z tohoto důvodu doporučujeme v souladu s Generelem ke studijnímu prověření zvýšení traťové rychlosti na

55 - 60 km/h v úseku Hanušovice – Staré Město a zároveň, zda je možné zastávku Hanušovice, zastávka ponechat trvale bez obsluhy drážní dopravou, neboť celková výměna frekvence na této zastávce nepřesahuje 10 osob/měsíc.

295 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku

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

Pro zvýšení atraktivity železnice je nezbytné zkrácení cestovních dob, z tohoto důvodu doporučujeme v souladu s Generelem ke studijnímu prověření zvýšení traťové rychlosti na 50 km/h v úseku Lipová Lázně – Velká Kraš a úsekově až na 70 km/h v úseku Velká Kraš – Javorník ve Slezsku.

296 Velká Kraš – Vidnava

V souladu s Generelem v případě této trati doporučujeme zachovat neobjednání výkonů a dopravní obsluhu Vidnavy realizovat výlučně dominantně linkovou dopravou.

297 Mikulovice – Zlaté Hory

Z analytické části Generelu vyplývá, že se jedná o extrémně nevytiženou regionální trať. Z organizačního pohledu by byla úplná náhrada dopravou linkovou na této trati možná, avšak s ohledem na patrnou sezónnost v celém regionu Jesenicka navrhuje Generel zachování pouze víkendového a turistického provozu – bude nutné opodstatněnost tohoto návrhu prověřit prováděcím projektem, který bude řešit i nahrazení dopravní obslužnosti linkovou dopravou. Dopravní obsluhu Zlatých Hor doporučujeme v souladu s Generelem realizovat dominantně linkovou dopravou.

Ze strategického pohledu doporučujeme v souladu s Generelem ke studijnímu prověření 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 Selzsku. Tato úspora je jinak na stávající infrastruktuře (přes Polsko, s úvratí v žst. Glucholazy) nedosažitelná.

300 (Brno -) Vyškov – Přerov

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

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

301 Olomouc – Nezamyslice

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

V oblasti infrastruktury doporučujeme v souladu s Generelem doplnit modernizační záměr trati o výstavbu nové zastávky Čehovice. Obec leží v bezprostřední blízkosti železniční trati, má dostatečný potenciál obyvatel (520), jakož i pravidelnou denní dojížděku do Olomouce a Prostějova. Dále doporučujeme v souladu s Generelem ke studijnímu prověření vybudování

5 km spojky Blatec – Grygov (mimo) a výstavby trianglu mezi zast. Doloplazy a tratí 300 - směr Němčice nad Hanou. Spojka Blatec – Grygov (mimo) umožní vedení rychlé regionální dopravy Prostějov – Blatec – Brodek u Přerova – Přerov s dosažitelnou cestovní dobou 20-25 min, což je bezkonkurenční cestovní doba a následně je možno očekávat zásadní dominanci železniční dopravy v relaci Prostějov – Přerov.

Prověření spojky u zast. Doloplazy doporučujeme pro možnost bezúvratové jízdy v úseku Prostějov – Němčice nad Hanou (mimo Nezamyslice) a převedení celé přepravní osy Prostějov – Kojetín/Kroměříž na železniční dopravu. V případě potvrzení realizace zmíněného trianglu doporučujeme v souladu s Generelem ke studijnímu prověření i výstavbu zastávky Víceměřice (potenciál 536 obyvatel) na příslušné koleji.

310 Olomouc – Moravský Beroun (- Krnov)

Z analytické části Generelu vyplývá, že se v příměstském úseku Olomouc – Hlubočky jedná o jeden z nejvyužívanějších úseků v krajské regionální dopravě. Lze doporučit v souladu s Generelem dlouhodobou stabilizaci nabídky hodinového intervalu osobních vlaků Olomouc – Hrubá Voda. Zároveň je nezbytně nutné stabilizovat v relaci Olomouc – Moravský Beroun i nabídku rychlých vlaků ve špičce pracovního dne (proklady k vlakům kategorie R). Po infrastrukturní stránce je trať ve špatném stavu. Doporučujeme v souladu s Generelem zařazení příměstského úseku Olomouc – Hrubá Voda mezi investiční priority úpravy drážní infrastruktury.

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

2.2.3. Shrnutí investičních doporučení do železniční infrastruktury v Olomouckém kraji pro studijní prověření v souladu s Generelem :

Nové zastávky:

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

Doporučená elektrizace a modernizace:

- trať 290 – úsek Olomouc – Uničov - Šumperk

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

Spojky a přeložky:

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

Tratě s doporučeným neobjednáním osobní drážní dopravy a organizací náhrady linkovou dopravou:

- 024 komplexní náhrada osobních vlaků veřejnou linkovou dopravou celé trati
- 025 komplexní náhrada osobních vlaků veřejnou linkovou dopravou celé trati
- 271 úsek Dzbel – Chornice komplexní náhrada osobních vlaků veřejnou linkovou dopravou
- 273 – náhrada osobních vlaků vedených v relaci Červenka – Litovel – Senice na Hané Prostějov; autobusovou náhradu navrhujeme celotýdenně identicky v trase vlaku (s možnou alternací přes Smržice, místo Kostelce na Hané)
- 292 – náhrada osobních vlaků v úseku Hanušovice – Jeseník a v úseku Jeseník – Mikulovice / Zlaté Hory; autobusovou náhradu osobních vlaků navrhujeme celotýdenně identicky v trase vlaku s tím, že budou zachovány vlaky kategorie R a Sp a turistický provoz v obou úsecích; náhradní autobusovou linku Jeseník – Hanušovice doporučujeme vést přes Bratrušov až do Šumperka
- 293 – náhrada osobních vlaků v úseku Petrov nad Desnou - Sobotín; autobusovou náhradu osobních vlaků navrhujeme celotýdenně identicky v trase vlaku; a to obslužnou linkou Šumperk - Petrov nad Desnou - Sobotín

- 296 – komplexní náhrada osobních vlaků veřejnou linkovou dopravou celé trati Velká Kraš – Vidnava se zachováním turistického železničního provozu
- 297 – komplexní náhrada osobních vlaků v celé trati Mikulovice – Zlaté Hory s autobusovou náhradou v trase Jeseník – Mikulovice – Zlaté Hory a zachováním turistického železničního provozu

3. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

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 **dražní dopravy** jsou stávající smlouvy platné do konce roku 2016 a 2019. S dopravci **ve veřejné linkové dopravě** jsou smlouvy o závazku veřejné služby v dopravní obslužnosti platné do roku 2017.

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). 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.

Problematikou financování regionální drážní dopravy se zabývala porada vedení Olomouckého kraje dne 20. 6. 2011 s tím, že uložila odboru dopravy a silničního hospodářství postupovat při zapracování řešení nárůstu prokazatelné ztráty v roce 2012 navýšením částky prokazatelné ztráty o 25,21 mil. Kč nad úroveň roku 2011 a pro rok 2012 zachovat rozsah regionální drážní dopravy 5,9 mil. vkm.

Definování vývoje ekonomiky pro období do roku 2016 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. Pro rok 2012 bude zvýšena snížená sazba DPH z 10% na 14%, v následujícím roce 2013 na 17,5%. V následujících letech platnosti PDOÚ (dlouhodobý horizont PDOÚ) předpokládáme integraci všech regionálních železničních tratí v Olomouckém kraji do IDSOK. V této souvislosti je velmi obtížné predikovat vývoj tržeb u dominantního dopravce České dráhy, a.s.. Rozhodující bude, zda na tratích bude možné odbavovat pouze za tarif IDSOK či stále budou platit oba tarify TR 10 A Tarif IDSOK. Vzhledem k tomu, že doposud nejsou integrovány tratě s vazbou na Olomouc a další klíčové aglomerace, nebylo možné statisticky navázat na dnešní vývoj v oblasti tržeb.. Dále odborný odhad vývoje tržeb bude ovlivněn konkrétním uplatněním a úpravou Tarifu IDSOK na tratích ČD. Přesná predikce vývoje tržeb v celém systému IDSOK k dnešnímu dni není možná.

Odborný odhad objemu tržeb v následujících letech bude značně ovlivněn úpravou Tarifu IDSOK ve vztahu k zóně 71 a řešením dopadů zvýšení snížené sazby DPH v oblasti tarifní politiky.

Současně s výše uvedeným jsou ovlivňovány i náklady na zajišťování dopravní obslužnosti vývojem cen energií, cenou služeb, které dopravci nakupují a inflací.

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 nárůst očekávaných položek nákladů.

Předpoklad poskytovaných kompenzací v dopravní obslužnosti Olomouckého kraje (v mil. Kč)					
název položky	rok				
	2012	2013	2014	2015	2016
Výdaje na dopravní územní obslužnost - autobusovou	365 572	388 530	412 930	438 862	466 422
Dotace na úhradu ztrát z poskytnutého ŽJ (spoje ODO)	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Výdaje na dopravní územní obslužnost - drážní	414 015	434 426	455 843	478 316	501 897
C e l k e m	781 087	824 456	870 273	918 678	969 819

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 vymezených na zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje.

4. 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 jednotného 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 dvojí přístup k zadání dopravního výkonu:

přímé zadání tj. dopravci je zadána zakázka přímo, bez výběrového řízení, dopravce účtuje dle platné vyhlášky v pravidelných výkazech

transparentní výběr dopravce v soutěži na základě objednatel definovaného výběrového řízení proběhne výběr dopravce, který nejlépe splní poptávaná kritéria, cena je fixována na základě soutěže ve smlouvě o veřejné službě

Mezi hlavní výhody transparentního výběru dopravce v soutěži patří:

- otevření prostředí ve veřejné osobní dopravě,
- monopolní (drážní doprava) prostředí je uzavřené – není známa tržní cena za realizované výkony, „skutečná“ cena je nezjistitelná,
- oligopolní prostředí (veřejná linková doprava) má sklony ke kartelovému chování,
- 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,
- odpadá riziko vyplácení nedovolené veřejné podpory.

Mezi hlavní nevýhody patří nutnost dlouhodobé strategické vize objednávky veřejné dopravy. Zároveň, z příkladů v Evropě vyplývá, že **existuje riziko, že náklady spojené s konáním výběrového řízení budou vyšší, než úspora plynoucí z transparentního výběru dopravce.**

Obecným důvodem pro výběrová řízení je vytvoření konkurenčního prostředí, zvýšení kvality poskytovaných služeb a zjištění skutečných nákladů regionální dopravy v podmínkách soutěže.

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 výběrové řízení ne na celou oblast kraje, ale pouze na jeho jednotlivé části a tudíž by se stejně měla řešit otázka dočasného přímého zadání pro linky, které nebudou předmětem výběru dopravce v soutěži.

Legislativa národní i evropská vyžaduje volný přístup k dopravní cestě. Tím je trh v železniční dopravě liberalizován, je vytvořeno liberální prostředí. Nové podmínky vytváří i Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 s odkladnou účinností 8 roků (prosinec 2017). Proto je nutno se přípravou výběrových řízení, zejména v regionální dopravě, zabírat.

Shrnutí realizace výběrových řízení na financování dopravní obslužnosti:

- zvýšení kompenzačních plateb stávajícím dopravcům (obnova vozidlového parku, neinflační růst atd.),
- v případě soutěží bude cena ovlivněna nutností investic nových dopravců (zázemí, personál, ale i vozidla) – správným nastavením parametrů soutěže – lze při současných výdajích dosáhnout zvýšení kvality služeb,
- rentabilitu regionální dopravy lze následně (při nasazení modernizovaných a nových vozidel) zvýšit pouze nárůstem výkonů,
- výsledky soutěží nepřinášejí efekt ihned (vítěz realizuje zakázku až po 2 - 3 letech od doby vypsání soutěže).

Problematika veřejné linkové dopravy

Objednávka veřejné linkové dopravy představuje ještě vyšší rozpočtovou položku, než doprava drážní, avšak s ohledem na rozsah výkonů se jedná o výrazně nižší jednotkové kompenzace na 1 km dopravního výkonu.

Prostředí ve veřejné linkové dopravě má obecně vzato v mnoha případech oligopolní rysy. Nejenže je pro nově etablované dopravce obtížné získat přepravy, ale zároveň mají stávající dopravci v prostředí přímých zadání mnohdy tendence, směřující ke kartelovým dohodám v oblasti stanovování výše předběžného odborného odhadu.

4.1. Analýza prostředí v přístupu k trhu regionální dopravy v Olomouckém kraji

V současné době uzavřel Olomoucký kraj 10letou smlouvu s Českými drahami, a.s. do roku 2019 na zajišťování výkonů v železniční regionální dopravě, a to v režimu přímého zadání. Druhý dopravce, který se podílí na zajištění drážní dopravy v Olomouckém kraji má smlouvu platnou do roku 2016. Zároveň je v platnosti velká část víceletých smluv s autobusovými dopravci do roku 2017.

Legislativní rámec výběru dopravce

(Smlouva o založení Evropského společenství – rozhodnutí Altmark)

- Úhrada prokazatelné ztráty všeobecně není veřejnou podporou, pokud jsou splněna všechna kritéria specifikovaná rozhodnutím Evropského soudního dvora ve věci Altmark Trans GmbH.
- První tři kritéria Altmark se týkají spíše obsahu smlouvy o závazku veřejné služby; čtvrté kritérium zní: *„Pokud nebyl podnik pověřený plněním závazků veřejné služby v určitém případě vybrán ve veřejném výběrovém řízení, které by umožňovalo vybrat uchazeče schopného poskytovat předmětné služby s nejnižšími náklady pro společenství, musí být výše vyrovnávací platby určena na základě analýzy nákladů, které by běžný, řádně řízený podnik, disponující odpovídajícími dopravními prostředky schopnými zabezpečit plnění povinností vyplývajících ze závazku veřejné služby, vynaložil na plnění těchto závazků, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění těchto závazků.“*

Úhrada prokazatelné ztráty v případě přímého zadání jednomu dopravci by mohla být posouzena Evropskou komisí jako veřejná podpora, pokud by její úhrada byla nepoměrně vyšší, než úhrada prokazatelné ztráty dosažitelná v daném místě a čase.

Z legislativního pohledu neexistuje nutnost výběru dopravce ve výběrovém řízení (a to ani po 3.12.2009), a to v případě linkové dopravy při zadání podlimitní zakázky (z hlediska rozsahu výkonů a délky smluvního vztahu), a v případě drážní dopravy ve všech případech – nesmí však v žádném případě dojít k nedovolené veřejné podpoře.

Vzhledem ke skutečnosti, že 10letý smluvní vztah Olomouckého kraje a ČD principiálně umožňuje výběr části výkonů (v rámci doby platnosti smlouvy) formou výběrového řízení, je možné se těmito skutečnostmi dále zabývat.

Výběrové řízení může představovat jeden z možných nástrojů k ovlivnění výše ztráty v regionální drážní dopravě.

Obecně lze ztrátu v osobní drážní dopravě snížit třemi skupinami opatření:

- 1) cílená redukce výkonů,
- 2) výrazný růst výkonů – povede k růstu tržeb, který převáží vícenáklady spojené s navýšením (viz např. průběh ekonomických ukazatelů dálkové drážní dopravy objednávané MD v letech 2004-08); toto opatření přináší dlouhodobý efekt, byť může v krátkodobém horizontu znamenat zvýšení nákladů,
- 3) soutěž dopravců v zajišťování výkonů objednávané dálkové dopravy – toto opatření má opět spíše dlouhodobý přínos ve snižování ztráty, neboť v krátkodobém horizontu by mělo být zájmem objednatele soutěžit především nejméně rentabilní výkony (nebo takové, kde se výše ztráty pohybuje nad průměrem).

Železniční doprava je specifická obecně vysokým podílem fixních nákladů. Variabilní náklady dosahují v podmínkách ČR cca 60% úrovně až tehdy, blíží-li se využití nasazených vozidel hranici 80% (to je dáno nízkými cestovními rychlostmi a tudíž malými kilometrickými průběhy vozidel). Tohoto využití se obvykle dosahuje při důsledné aplikaci modelu integrálního taktového grafikonu (ITG - četná síťově provázaná nabídka spojů ve vymezených linkách v průběhu celého občanského dne). Redukce výkonů tak vždy zvyšuje fixní složku a zároveň přispívá k výpadku tržeb – to je přesně ten důvod, **proč obecné snahy o snížení ztráty z veřejné dopravy postavené na principu redukce nefungují v rozsahu prvotních očekávání.**

V drážní i linkové dopravě je v případě soutěží nutno zcela jasně vymezit zakázku a způsob vyhodnocení soutěže. Vítězem zakázky je ten dopravce, který nejlépe splní poptávaná kritéria (buď multikriteriální, nebo požadovanou výši kompenzace, nebo nejnižší úroveň vlastních nákladů) dle typu smlouvy. Vše co není explicitně popsáno v zadávací dokumentaci a následně ve smlouvě vyvolává dodatečné náklady na straně objednatele.

V případě smluvního zajištění je nutno rozlišovat mezi smlouvou:

brutto soutěží se výše vlastních nákladů, dopravce nenese riziko výše dosahovaných tržeb, které je na straně objednatele

netto soutěží se výše vlastní požadované kompenzace, riziko výše dosahovaných tržeb je na straně dopravce

V případě soutěží brutto smluv obecně chybí motivace dopravce při plnění kvalitativních parametrů v samotném provozu. Na druhé straně soutěžení dle výše vlastních nákladů je plně nediskriminační princip (není zvýhodněn stávající dopravce znalostí skutečně dosahovaných tržeb).

V případě soutěží netto smluv je obecně situace opačná.

V této fázi je nutno zdůraznit dvě základní premisy týkající se soutěží:

- 1) nelze soutěžit dopravní systém (resp. modální subsystém) jako celek, je nutno postupovat po částech,
- 2) nelze principiálně požadovat reinvestici dosaženého zisku dopravce zpět do dopravního systému.

V Olomouckém kraji lze principiálně doporučit v souladu s Generelem postupné konání soutěží v drážní regionální i veřejné linkové dopravě v režimu ZDO, neboť tím vznikne předpoklad pro možnost rozšíření dopravních výkonů (vlivem úspor plynoucích ze soutěže) a zároveň tím dojde k posílení organizační role kraje, která je při doporučené optimalizaci krajského dopravního systému natolik potřebná.

4.2. Návrh provozně ucelených oblastí pro výběrová řízení

4.2.1. Oblasti pro drážní regionální dopravu

Z mnoha důvodů, mezi které patří zejména změna strategie v oblasti zadávání závazků veřejné služby, postupné zavádění systémových atributů rozvoje IDSOK, zlepšení kvality rozhodující infrastruktury a především ceny nových vozidel **nelze veškerou regionální drážní dopravu v kraji soutěžit jako jeden celek**. Nelze ji také soutěžit jako více zakázek v jednom okamžiku, a proto je doporučeno v souladu s Generelem rozdělení kraje do jednotlivých oblastí a stanovení předběžného harmonogramu konání výběrových řízení na jednotlivé oblasti. S ohledem na cenu vozidel je nutné zajistit jak jejich maximální provozní využití (vhodný JŘ), tak vhodné rozdělení kraje do provozně a přepravně homogenních celků. V případě Olomouckého kraje navrhujeme v souladu s Generelem 5 provozních oblastí + nezařazené výkony.

Rozdělení Olomouckého kraje do 5 oblastí s pracovními názvy:

- 1) příměstská dopravní osa „sever – jih“ (os. vlaky Šumperk – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice, os. vlaky Šumperk – Kouty nad Desnou),
- 2) příměstská dopravní osa „západ – východ“ (os. vlaky Uničov – Olomouc – Přerov – Hranice – Zlínský kraj – Valašské Meziříčí / Vsetín / Horní Lideč),
- 3) příměstská doprava Přerov (os. vlaky Vyškov – Přerov a os. vlaky Přerov – Břeclav),
- 4) motorová síť Olomouc (os. vlaky Olomouc – Moravský Beroun, os. vlaky Olomouc – Drahanovice, os. vlaky Prostějov – Konice, Sp vlaky Olomouc / Zábřeh – Jeseník, os. vlaky Uničov – Šumperk – Hanušovice),
- 5) regionální výkony (os. vlaky Červenka – Senice – Prostějov, os. vlaky Hanušovice – Staré město, os. vlaky Hanušovice – Jeseník, os. vlaky Jeseník – Mikulovice – Zlaté Hory, os. vlaky Lipová Lázně – Javorník,

Každá z navržených oblastí vychází z provozně a přepravně provázaného souboru existujících linek tak, aby provozování každé oblasti mohlo dopravci přinášet hmatatelné synergické efekty a příznivě se projevovat do požadované výše vyrovnávacích plateb. Do jednotlivých oblastí nebyly zařazeny takové mezikrajské linky, které tvoří na území Olomouckého kraje minoritní část svých výkonů a logicky by tak měly být součástí oblastí/produktů ostatních objednatelů (samozřejmě se předpokládají vyrovnávací platby za výkony realizované na území Olomouckého kraje).

Základní pravidla pro přípravu soutěže lze tak shrnout následujícím způsobem:

- návrh provozně ucelených „balíčků“ služeb (pro Olomoucký kraj 5 balíčků),
- koncová cena je ovlivněna zejména průběhem vozidel,
- již při formulaci zadání je nutno sledovat maximální využití náležitostí (s ohledem na odpisy),
- samotný smluvní vztah musí mít přímou ekonomickou vazbu na realizovaný výkon,
- rozsah výkonů ovlivňuje tržby,
- zakázka musí být vymezena linkovým vedením (nikoli železničními tratěmi) – nutnost stabilní koncepce,
- je zcela nevhodné vymezovat zakázku prostým rozsahem vlkm a výší finančního krytí,
- nutnost soutěžení celých linek (nikoli pouze vybraných / ztrátových spojů),
- poskytovatel musí mít zajištěnu exkluzivitu po dobu trvání smluvního vztahu (soutěží se o získání trhu, nikoli na trhu),
- smlouva o poskytování veřejné služby (příp. o ZVS),

- stanovení délky trvání kontraktu – možnost uzavírání delších víceletých smluv + zajištění příslušného finančního krytí,
- problematika pořízování kvalitního vozidlového parku – modernizovaná x nová vozidla,
- tarifní problematika – garance jednotného tarifu na území kraje (nesmí dojít ke zhoršení síťové dostupnosti území – musí být zachována integrita služeb veřejné dopravy),
- nastavení vztahů mezi objednatelem a dopravci,
- vazba na dopravní plánování – koordinace dlouhodobého plánu dopravní obsluhy území veřejnou dopravou s plánem rozvoje dopravní infrastruktury,
- potřeba postupného otevírání trhu.

Z důvodu síťového provázání železniční dopravy sebou výběrové řízení však přináší celou řadu rizik (tarif, koordinace s ostatními dopravci, koordinace s ostatními objednateli, náročnost na přípravu, s ohledem na dlouhý smluvní vztah dobré nastavení podmínek...). S ohledem na dlouhé smluvní vztahy je rovněž nutné pohlížet na poptávanou kvalitu z úrovně konce smluvního vztahu.

V souvislosti s výběrovými řízeními je nutno zmínit i vazbu na infrastrukturu. Stav infrastruktury (traťová rychlost, možnosti křižování) přímo ovlivňuje možnosti jízdního řádu a počet nasazených vozidel (tj. jednu z největších nákladových položek!). Cena za použití dopravní cesty je přitom věcně usměrněná a v osobní dopravě nepokrývá skutečné náklady (jsou dorovnávány ze státního rozpočtu přes SFDI). Cena za použití dopravní cesty rovněž nijak v současné době neodráží její technický stav. Existuje tak zcela legitimní způsob, jak Olomoucký kraj, coby objednatel dopravy, může přenést část svých nákladů spojených s výběrovým řízením (resp. objednávkou dopravy obecně) na stát.

4.2.2. Oblasti pro veřejnou linkovou dopravu

Jedním ze zmíněných hlavních motivů soutěže v linkové dopravě je tvorba transparentních vztahů objednatel - dopravce a s nabízející se možností optimalizace v souladu se skutečnými potřebami.

Soutěže jsou doporučeny v souladu s Generelem provádět v Olomouckém kraji dle jednotlivých okresů s využitím spádovosti mikroregionů s tím, že součástí příslušné optimalizace bude i požadavek na zajištění páteřní dopravy na jednotlivých páteřních linkách dle uvedeného členění:

Olomouc:

- Tovačov – Olomouc – Litovel
- Bělkovice Lašřany - Olomouc – Lutín – Slatinice

- Litovel – Přovice – Šternberk

Přerov

- Přerov – Bystřice pod Hostýnem
- Hranice – Nový Jičín
- Hranice – Odry

Prostějov

- Prostějov – Tovačov – Přerov
- Prostějov – Kojetín
- Prostějov – Slatinice – Senice – Litovel – Uničov (náhrada za os vlaky na trati 273)

Šumperk

- Zábřeh – Úsov – Uničov
- Mohelnice – Úsov – Uničov
- Mohelnice – Litovel
- Mohelnice – Moravská Třebová
- Šumperk – Rýmařov

Jeseník

- Šumperk – Kouty nad Desnou – Jeseník
- Jeseník – Lipová Lázně – Vápenná – Uhelná – Javorník ve Slezsku - Paczków

4.3. Závěr

Prováděcí projekty, které budou rozpracovávat závěry Generelu a PDOÚ v oblasti veřejných zakázek, přinesou další zpřesnění nadefinovaného území pro dílčí výběrová řízení.

V případě úvah o výběrových řízeních je nutné jasně specifikovat cíle výběrového řízení (kvalita, cena). Je nutno zdůraznit, že cenový výstup z výběrového řízení by byl srovnatelný s plnou současnou úhradou ztráty v drážní dopravě – **k výraznějším úsporám s největší pravděpodobností nedojde, nicméně lze očekávat vyšší kvalitu zadávaných služeb.** Důvodem pro tento předpoklad je především pořizovací cena kolejových vozidel. Zatímco v linkové dopravě se ceny nových autobusů pohybují okolo 3 - 6 mil. Kč/nové vozidlo, v případě drážních vozidel se jedná o 60 - 200mil.Kč/nové vozidlo. Je tak patrné, že v případě drážních výběrových řízení je nutné uvažovat (z důvodu odpisů) s podstatně delšími smluvními vztahy (10 - 15 let), než v dopravě linkové. **Snížení poptávané ceny lze sice dosáhnout připuštěním starších vozidel do soutěže, nicméně pak jsou podmínky snadno napadnutelné a diskriminační pro soukromé dopravce a vítězem takové**

soutěže budou pravděpodobně stávající dopravci (vlastní schválená vozidla). V případě diskriminační soutěže je velké riziko soudních sporů s neúspěšnými dopravci (starší železniční vozidla nejsou na trhu k dispozici a oni k nim nemají přístup).

Z důvodu síťového provázání železniční dopravy sebou však výběrové řízení přináší celou řadu rizik (tarif, koordinace s ostatními dopravci, koordinace s ostatními objednateli, náročnost na přípravu, s ohledem na dlouhý smluvní vztah dobré nastavení podmínek). S ohledem na dlouhé smluvní vztahy je rovněž nutné pohlížet na poptávanou kvalitu z úrovně konce smluvního vztahu.

Výběrové řízení v drážní dopravě by mělo probíhat minimálně 18 - 24 měsíců před plněním kontraktu a to z důvodu pořízení a schválení vozidel, vyškolení personálu, přidělení kapacity dopravní cesty apod. Vzhledem k tomu, že většina navržených oblastí obsahuje linky zasahující do kompetencí ostatních objednatelů, je nutné uzavřít dohody o spolupráci s ostatními objednateli na formě zajišťování těchto výkonů. Ve vazbě na předchozí konstatování je doporučeno v souladu s Generelem nesoutěžit najednou celý kraj, a proto je nutné tak jako tak vyřešit otázku přímých zadání v drážní dopravě pro nejbližší roky, případně se pokusit o „zjednodušené“ výběrové řízení na vybrané tratě v kraji – toto „zjednodušené“ výběrové řízení by pravděpodobně muselo umožnit nasazení starších vozidel, obsluhu menší oblasti a znamenalo by krátkodobější smluvní vztah (cca 3-5 let). Takovéto zjednodušené výběrové řízení by muselo fungovat jako pouhý mezikrok k regulérní soutěži. V této fázi lze i vycházet z případných cenových nabídek jednotlivých dopravců na provozování jednotlivých linek. S ohledem na nejasnost problematiky výběrových řízení v drážní dopravě je nutná široká politická diskuse k dané problematice. Na železnici neplatí úplná paralela s autobusovou dopravou a je nutno upozornit na určité riziko v případě krize v osobní železniční dopravě. Z pohledu kraje je proto nutné ujasnit si pozici v procesu otevírání trhu regionální drážní dopravy s diskusí o možných přínosech i rizicích tohoto kroku. **V případě realizace soutěží je nutno otevírat trh regionální drážní dopravy v Olomouckém kraji postupně, přičemž celý proces je nutno jasně vymezit a aktivně řídit z pozice objednatele těchto veřejných služeb.**

Lze doporučit v souladu s Generelem, aby se i při přímém zadání postupovalo z hlediska vyúčtování podle „oblastí“ resp. tratí tak, jak by se výhledově měly zadávat do výběrového řízení. Do doby výběrového řízení by sice byly zadávány přímo, nicméně je možné využít cenové nabídky více uchazečů – oslovení dopravců pro podání cenové nabídky na vymezenou oblast při jasném formulování okrajových podmínek (jízdni řád, minimální standardy kvality). Rovněž lze doporučit, aby i v případě přímého zadání byla na každou „oblast“ zvláštní smlouva (třeba i s odlišnou dobou trvání) s tím, že náklady a tržby se budou vykazovat (v souladu s vyhláškou) na jednotlivé linky v oblasti. Objednatel bude mít

k dispozici jednoznačné a adresné náklady. Přímé zadání sice vždy naráží na omezenou transparentnost výběru uchazeče (zejména při nesouměřitelných nabídkách v oblasti poskytované kvality/ceny), nicméně bude alespoň jasně zachována ekonomická vazba mezi dopravním výkonem a jeho cenou a skončí tak mnohdy nesmyslný tlak na redukce výkonů bez prokazatelného ekonomického efektu.

5. Stávající stav integrace a harmonogram dalších kroků

V „Programovém prohlášení Rady Olomouckého kraje“ je jedním z úkolů systematická podpora veřejné dopravy a dokončení Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK) za účelem zvýšení její přitažlivosti pro občany kraje.

K dosažení těchto cílů směřujících především ke zkvalitnění a zefektivnění veřejné dopravy se Olomoucký kraj rozhodl pro zpracování Generelu veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji. Jeho zpracování vyplývá také ze schváleného „Programového prohlášení Rady Olomouckého kraje“.

Rada Olomouckého kraje dne 18. 11. 2010 projednala předloženou studii Generel veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji. Usnesením UR/52/12/2010 ROK souhlasila s materiálem Generel veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji s výjimkou jeho části 1 „Samostatný organizátor veřejné dopravy a jeho struktura“. Zastupitelstvo Olomouckého kraje dne 13. 12. 2010 na základě doporučení ROK schválilo UZ/17/20/2010 materiál Generel veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji (dále jen Generel) s výjimkou jeho části 1 „Samostatný organizátor veřejné dopravy a jeho struktura“. Uvedený koncepční materiál Generel veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji je základním nástrojem pro dokončení IDSOK a jeho další organizaci a řízení.

K zajištění dílčích témat specifikovaných v Generelu Rada Olomouckého kraje na svém zasedání dne 26. 7. 2011 usnesením UR/69/38/2011 souhlasila se vznikem samostatného organizátora veřejné dopravy v Olomouckém kraji s právní formou příspěvkové organizace Olomouckého kraje, s termínem zřízení k 1. 1. 2012.

5.1. Stav integrace

5.1.1. 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 studiemi 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 Generelem a DPOÚ.

Integrace veřejné dopravy probíhá 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., VOJTLA TRANS s.r.o., AUTOBUSOVÁ DOPRAVA PAVEL STUDENÝ s.r.o., AUTODOPRAVA TESAŘ s.r.o. a OBEC Ptení) – 1.7.2010

Začleněním celé oblasti Prostějovska tak došlo k dokončení integrace veřejné linkové dopravy v Olomouckém kraji místních-regionálních autobusových linek s výjimkou linek dopravce AUTA-BUSY STUDENÝ s.r.o., které budou začleněny po dořešení a nastavení pravidel dělby tržeb v zóně 71 Olomouc v průběhu roku 2012.

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 předplatných jízdních dokladů IDSOK (dopravce VYDOS BUS a TQM Opava). Předpokládáme integrovat formou uznávání předplatných jízdních dokladů dopravce KRODOS BUS, a.s. a ČSAD VSETÍN a.s.

5.1.2. Základní údaje o rozsahu integrace veřejné dopravy v Olomouckém kraji

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

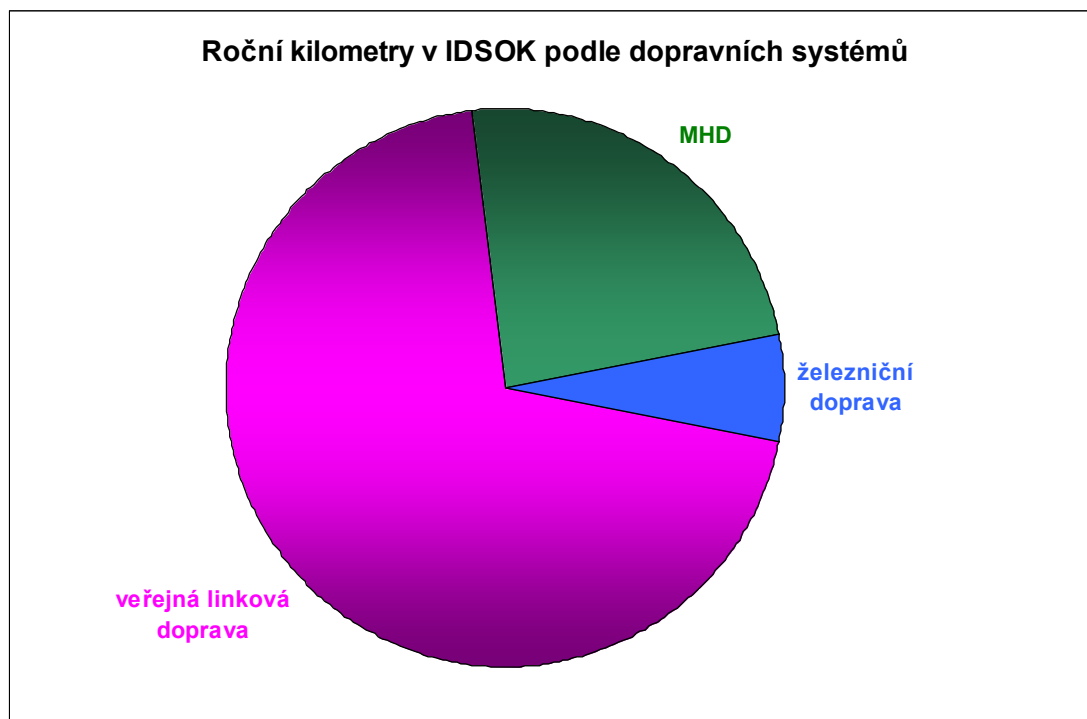
- 129 zón
- 4 zóny v Pardubickém kraji
- 1 zóna v Moravskoslezském kraji
- 1 zóna v Jihomoravském kraji
- 7 zóny ve Zlínském kraji
- 12 dopravců
- 254 autobusových linek
- 65 linek MHD
- 5 železničních tratí
- 1902 autobusových zastávek
- 371 zastávek MHD
- 56 železničních stanic a zastávek

Do IDSOK jsou začleněny MHD ve městech:

- Olomouc
- Přerov
- Prostějov
- Šumperk
- Zábřeh
- Hranice

Celkové roční výkony dopravců v IDSOK dosáhly v roce 2010 objemu 28 780 339 km.

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



5.2. Harmonogram rozvoje integrace

Etapou integrace oblasti Prostějovska bylo dokončeno začlenění autobusové dopravy v Olomouckém kraji do IDSOK. Další rozvoj systému bude zajištěn na základě prováděcích projektů navazujících na Generel a PDOÚ. Důležitým mezníkem bude vznik organizátora veřejné dopravy v Olomouckém kraji (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, příspěvková organizace), který zabezpečí řízení rozsáhlých organizačních a smluvních rámců činností z jednoho místa. Stěžejním řešená témata a nově realizované etapy v následujícím období platnosti tohoto PDOÚ lze rozdělit do dvou základních skupin z hlediska horizontu realizace:

Krátkodobý horizont (rok 2012)

- Úprava % přestupnosti v dělbě tržeb v zóně 71 Olomouc z důvodu integrace nových autobusových dopravců a Českých drah, a. s
- Začlenění posledního regionálního autobusového dopravce AUTA-BUSY STUDENÝ s.r.o. do IDSOK
- Začlenění tratí 275 Olomouc – Náměšť n. H. (Drahanovice), 290 Olomouc – Šumperk a 310 Olomouc – Moravský Beroun (- Krnov) do IDSOK

- Nové řešení metodiky dělení tržeb v souvislosti s integrací na výše jmenovaných tratích v zónách s MHD, které budou dotčeny změnou poměrů tržeb náležejících jednotlivým dopravcům

Dlouhodobý horizont (rok 2013 až 2016)

- Pokračování v integrování regionálních tratí
- Úprava % přestupnosti v dělbě tržeb v zóně 41, 51 a provedení přepravních průzkumů v zóně 61 a 1 dle nastavené metodiky dělby tržeb z roku 2010
- Zpracování a projednání standardů dopravní obslužnosti
- Projektová příprava optimalizace dopravní obslužnosti s nastavením priorit mezi železniční a silniční dopravou
- Zpracování a projednání jednotného systému financování dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby a integrovaném dopravním systému se spoluúčastí obcí – výrazný optimalizační nástroj
- Projektová příprava regionální čipové karty
- Projektová příprava informačních a dopravně telematických systémů – podpora všech úrovní CONTROLLINGU, zajištění informovanosti cestující veřejnosti a řízení provozu v zónách s MHD a hlavních dopravních tazích
- Příprava výběrových řízení na dopravce pro jednotlivé druhy dopravy, jasné specifikování cílů výběrového řízení (kvalita, cena)
- Projektové prověření investičních doporučení do železniční infrastruktury dle Generelu
- Marketingová podpora a propagace systému k realizovaným dopravním opatřením

Použité zdroje

- [1] Generel veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji, KPM CONSULT, a.s., 2009
- [2] Studie veřejné dopravy v okrese Jeseník, Šumperk a Přerov a model řízení „Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje“, UDI MORAVA s r.o., 2002.
- [3] Studie veřejné dopravy v okrese Olomouc a Prostějov, UDI MORAVA s r.o., 2003.
- [4] Zpracování standardů a informačního systému IDSOK, UDI MORAVA s r.o., 2004.