**Důvodová zpráva:**

Na základě usnesení Rady Olomouckého kraje č. UR/115/26/2024 ze dne 26. 8. 2024 je Zastupitelstvu Olomouckého kraje předkládán ke schválení nový pětiletý Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje (2024 – 2029).

1. **Úvod**

Příspěvková organizace Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (dále jen „KIDSOK“) organizuje veřejnou dopravu v Olomouckém kraji na základě Zřizovací listiny a udělené Plné moci.

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 také PDOÚ).

PDOÚ se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména:

* 1. popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
	2. předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
	3. časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
	4. 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 (např. uveřejnění na elektronické úřední desce Olomouckého kraje).

Předložený Plán dopravní obslužnosti území navazuje na předchozí plán, který byl schválen dne 23. 9. 2019 na zasedání Zastupitelstva Olomouckého kraje pod číslem usnesení UZ/17/78/2019.

1. **Řešené okruhy**

PDOÚ reaguje na aktuální potřeby a prognózy 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.

Plán dopravní obslužnosti území vychází z metodiky Ministerstva dopravy ČR
a využívá zásady vyplývající z koncepčního dokumentu Generel veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji (dále jen Generel), který byl schválen Zastupitelstvem Olomouckého kraje dne 12. 12. 2010.

# Kapitola 2 – Vymezení přepravních potřeb

**V kapitole** **2** se PDOÚ zabývá **vymezením přepravních potřeb** s nastavením priorit mezi fungováním veřejné drážní a veřejné linkové dopravy a její koordinace.

Na základě provedené analýzy byl popsán význam páteřních linek veřejné dopravy v Olomouckém kraji a popsán vhodný přístup k návrhu intervalů obsluhy páteřních
a obslužných linek. V poslední podkapitole byly shrnuty obecné principy optimalizace veřejné dopravy v Olomouckém kraji vedoucí především k odstranění souběhů a maximalizaci využití synergického efektu všech druhů veřejné dopravy.

Byl analyzován 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, tj. principy, jak vytvořit systémovou nabídku veřejné dopravy.

**Mezi hlavní doporučení této kapitoly patří:**

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

**Mezi nejvýznamnější rizika realizace 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).

**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.**

**Kapitola 3 – Nabídka a poptávka veřejné dopravy**

**Kapitola 3.1.** - **Regionální železniční doprava –** železniční doprava by měla být páteřním dopravním systémem, jehož základním rysem musí být vysoká cestovní rychlost, vysoká četnost spojení v pravidelném intervalu bez vynechaných spojů a datumových omezení a vzájemná provázanost jednotlivých páteřních linek.

V Olomouckém kraji lze nalézt diametrální rozdíly především při srovnávání celostátních a regionálních tratí. V tomto smyslu je nutná optimalizace drážní regionální dopravy v kraji, kdy by cílem mělo být posílení přepravně silných směrů
s vysokým potenciálem cestujících (mnohdy nabídka dvou vrstev obsluhy – vlaků
Os i Sp) a naopak útlum nabídky v neperspektivních relacích, které železnice není schopna vhodně obsloužit.

Tato kapitola obsahuje přehled aktuálně dosahovaných výsledků v počtu přepravených cestujících, shrnuje příčiny těchto výsledků a obsahuje SWOT analýzu jednotlivých tratí, a především v návrhové části popisuje za jednotlivé tratě opatření pro objednávku výkonů.

**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).

Přehled železničních páteřních linek pro stávající možnosti dopravní infrastruktury:

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

Bylo doporučeno studijní prověření návrhů, které povedou k posílení funkce železnice jako nosného prvku systému regionální dopravy v Olomouckém kraji. Byla doporučena výstavba nových zastávek, návrhy na zvýšení traťové rychlosti, zdvoukolejnění a elektrifikace. Zároveň byla doporučena výstavba nových spojek, přeložek a úplně nových železničních tratí v Olomouckém kraji, a to v těch případech, kde existují tak silné a zajímavé přepravní vztahy, že je pro ně železniční doprava vhodným přepravním módem, a také v těch případech, kdy lze výstavbou nové přeložky dosáhnout zásadního zkrácení cestovních dob.

**Kapitola 3.2.** **Veřejná linková doprava** – sumarizuje aktuální stav nabídky veřejné linkové dopravy a na základě doporučení místních zkušeností KIDSOK stanovuje principy dalšího rozvoje veřejné linkové dopravy v jednotlivých segmentech obsluhy. Mezi hlavní cíle patří úprava linkového vedení a jízdního řádu autobusů bez výrazného navýšení výkonů, a především počtu vozidel a řidičů s cílem lépe provázat železniční a veřejnou linkovou dopravu. Změna provozního konceptu nastala v roce 2023 v ose trati Olomouc – Uničov – Šumperk společně se spuštěním nového provozního konceptu na železniční trati. Zde je možné využít vysoké cestovní rychlosti vlaků ke zvýšení konkurenceschopnosti návazné linkové dopravy. Tento koncept je nutno sledovat a v případě realizace úpravy provozního konceptu na železnici opět přizpůsobit. V případě alokováni dodatečných finančních prostředků obsahuje doporučení na navýšení rozsahu výkonů v autobusové dopravě tak, aby lépe odpovídal četnosti vlaků.

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

Autobusové páteřní linky:

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

**Kapitola 4 – Dopravní integrace**

**V kapitole 4** je řešena velmi podrobně Dopravní integrace, která řeší optimalizace jízdních řádů, odstraňování souběhů dopravy na straně jedné, na straně druhé trasování a provazování jednotlivých druhů dopravy z pohledu nastavení jízdních řádů a budování přestupních terminálů.

Při optimalizaci objednávky je pro odstranění souběžné dopravy z hlediska účelu nutné postupně realizovat časové posuny spojů z důvodu časového prokladu a tím rozšíření nabídky spojení nebo zvolit pro daný segment obsluhy pouze jeden z druhů dopravy a ten je pak možné objednávat nadále.

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

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

**Kapitola 5 – Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace**

**Kapitola 5** se zabývá definováním vývoje ekonomiky pro období do roku 2028, což je velice obtížné. Konkrétní výši kompenzace ovlivňuje celá řada faktorů v oblasti nákladů a tržeb. Jsou popsány možnosti, jak snížit náklady na provoz systému IDSOK, respektive zefektivnit využití vozového parku a jak snížit náklady pořízením kvalitních moderních železničních vozidel.

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.

**Kapitola 6 – Osnova výběrových řízení na jednotlivé druhy veřejné dopravy**

**Kapitola 6** shrnuje aktuální možnosti výběru dopravce a zajištění nových smluv.

Pro zajištění drážní dopravy jsou stávající smlouvy platné do konce roku 2029 v nezávislé (dieselové) trakci a do konce roku 2032 v závislé (elektrické) trakci. S dopravci ve veřejné linkové dopravě jsou smlouvy o závazku veřejné služby v dopravní obslužnosti platné do roku 2027, pro dvě oblasti do roku 2029.

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

Z toho důvodu je téměř nutné uvažovat v obou oblastech s přechodovým řešením, tj. objednání určité vozby „nezávislé“ trakce do doby realizace elektrifikace tratí, protože jak tratě na Jesenicku (myšleno páteřní trať Bludov – Hanušovice – Jeseník), tak tratě v okolí Olomouce je nutné elektrifikovat pro aktuálně a výhledově ještě četnější obsluhu osobní dopravou.

Zbývají tratě Prostějov – Dzbel a přípojné tratě v Hanušovicích, Lipové Lázních a Jeseníku (směr Mikulovice a Zlaté Hory), u kterých je nutno prověřit, zda zůstanou v dieselové trakci (dlouhodobě neudržitelné), nebo přejdou do režimu BEMU, kdy a s jakými vozidly (novými nebo dříve využívanými na zatím neelektrifikovaných páteřních tratích).

U veřejné linkové dopravy navrhuje snížení počtu provozních oblastí z původních 14 na 9. Navržené oblasti jsou různě velké, co se rozlohy území, rozsahu výkonů i počtu vozidel týče, nicméně při jejich návrhu byly zohledňovány především vzájemná dopravní propojenost a průměrné denní km proběhy vozidel, aby byly v rámci možností v maximální možné míře odstraněny disproporce proběhů z předešlého rozdělení provozních oblastí.

Přínosy větších oblastí jsou:

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

**Kapitola 7 – Tarifní integrace**

**Kapitola 7** popisuje dnešní stav tarifu IDSOK a návrh jeho dalšího rozvoje, který bude zajištěn na základě prováděcích projektů navazujících na PDOÚ. V následujících letech je zapotřebí aktivně spolupracovat s okolními kraji na posílení mezikrajských vazeb v oblasti veřejné dopravy. Společným cílem bude rozšíření tarifní provázanosti a vzájemné uznávání jízdních dokladů tak, aby cestující mohli bezproblémově využívat dopravu do nejbližších spádových oblastí, které se nacházejí mimo území Olomouckého kraje a naopak. Jedním z cílů je také posílit podporu elektronických jízdních dokladů jako preferovaného způsobu pro cestování veřejnou dopravou v IDSOK.

**Kapitola 8 – Časové a finanční rámce navržených opatření**

**Kapitola 8** shrnuje nejdůležitější rozvojové projekty a upřesňuje časový a finanční rámec jejich realizace.

1. **Závěr**

Pětileté období přípravy PDOÚ Olomouckého kraje je odvozeno od nejmenšího časového horizontu, v rámci kterého je možné provádět koncepční změny dopravní obslužnosti, připravovat harmonogram vypisování případných nabídkových řízení
a případné další integrace veřejných služeb v přepravě cestujících. Na tento předkládaný dokument budou navazovat průběžné aktualizace a prováděcí projekty, které budou respektovat závěry PDOÚ.

**PDOÚ Olomouckého kraje je na základě zákonné povinnosti uceleným koncepčním materiálem stanovujícím směr rozvoje regionální veřejné dopravy
v kraji na dalších pět let, tj. na období 2024 až 2029 s výhledem do roku 2030+.**

**Rada Olomouckého kraje doporučuje Zastupitelstvu Olomouckého kraje:**

* schválit Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje dle přílohy č. 1 usnesení.

Příloha usnesení:

Usnesení příloha č. 01 – Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje (strana 1 – 114, *rozsáhlý dokument ve formátu .pdf*)