**Důvodová zpráva:**

Na základě usnesení Rady Olomouckého kraje č. UR/72/20/2019 ze dne 16. 9. 2019
je Zastupitelstvu Olomouckého kraje předkládán ke schválení materiál „Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje.

1. **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 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 od roku 2012.

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

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

Autobusové páteřní linky:

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

**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. Prostor je věnován také integraci železniční dopravy do Centrálního dispečinku IDSOK.

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

**Kapitola 5 – Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace**

**Kapitola 5** se zabývá definováním vývoje ekonomiky pro období do roku 2023, 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 obslužnost Olomouckého kraje.

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

**Kapitola 6** shrnuje aktuální možnosti výběru dopravce a zajištění nových smluv. Veřejná linková doprava je aktuálně smluvně zajištěna po celou dobu platnosti tohoto PDOÚ, detail je cílen na železniční dopravu, konkrétně tzv. elektrické soubory od roku 2023 – Střed a Nová infrastruktura. Jedná se především o obnovu vozového parku elektrické trakce, kdy jsou popsány další důvody pro pořízení moderních nových elektrických jednotek a požadavky na technické vybavení těchto jednotek ve vztahu k rozvoji infrastruktury a kvalitě zajišťovaných veřejných služeb.

**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. Regionální doprava na území Olomouckého kraje je od roku 2016 kompletně tarifně integrována. Rozvoj bude pokračovat integrací rychlíkových linek pro rozšíření nabídky rychlé regionální dopravy. PDOÚ doporučuje pro podporu veřejné dopravy také rozšíření nabídky o nové tarifní produkty, například celodenní a rodinnou jízdenku.

**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 2019 až 2023, s výhledem do roku 2030+.**

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

* vzít na vědomí důvodovou zprávu,
* schválit Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje, dle důvodové zprávy.

Přílohy:

* Příloha č. 1

Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje

(92 stran)