

ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA OLOMOUCKÉHO KRAJE

JAKO ZÁKLAD KONKURENCESCHOPNÉ VEŘEJNÉ DOPRAVY

Ing. Jiří Rozbořil
Hejtman Olomouckého kraje

1. CO POVAŽUJEME ZA SMYSLUPLNOU REGIONÁLNÍ OBJEDNÁVKU?

Historie zavádění integrálního taktového jízdního řádu (ITJŘ) na železnici v Olomouckém kraji sahá do roku 2009, kdy byly principy taktového jízdního řádu použity na téměř všech tratích v kraji. Základní principy stanovené pro jízdní řád 2008/2009 jsou funkční dodnes. Uzel Olomouc byl již od roku 2004 uzlem dálkové dopravy v minutě 00. Vzhledem k omezené kapacitě uzlu Olomouc a také jako lepší čas pro dojížděku do cílů po Olomouci byl pro regionální dopravu zvolen uzel v minutě 30. Posilové obslužné a rychlé spoje regionální dopravy byly vedeny do uzlu v minutě 00 tak, aby byl výsledný takt v regionálních relacích maximálně 30 minut, např. Olomouc – Přerov, Olomouc – Prostějov. Rozmístění dalších uzlů v kraji vyplynulo ze systémových dob jízdy mezi uzly a z jejich geografické polohy. Cílem bylo zajistit pro cestující akceptovatelné cestovní doby a atraktivní přestupy v relacích bez přímého spojení.

V roce 2012 byl založen Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p.o. (KIDSOK), který po svém založení navázal na zpracované koncepční rozvojové materiály kraje. Motivací pro zpracování koncepčních materiálů bylo dosažení nárůstu počtu cestujících na železnici po zavedení ITJŘ po prvním roce provozu o cca 5 – 12% dle trati, přičemž další nárůsty v hodnotách přibližně 2 - 4% byly patrné bez změny nabídky po další dva roky. V první fázi se jednalo o Generel veřejné dopravy, schválený Zastupitelstvem Olomouckého kraje dne 13. 12. 2010, a následně o Plán dopravní obslužnosti, schválený Radou Olomouckého kraje dne 20. 12. 2011. Oba dokumenty stanovují, že páteří systému veřejné dopravy v Olomouckém kraji je železnice a určují principy jejího rozvoje, například doporučením pro prověření nových zastávek nebo nových spojek umožňujících přímá a časově úsporná spojení. Princip podpory páteřní funkce spočívá v posílení nabídky na tratích (relacích) s větší potenciální poptávkou. Na tratích (relacích) s malou potenciální poptávkou bylo navrženo systémové provázání s nadřazenými tratěmi nebo doporučeno navržení účelové dopravy (například víkendový turistický provoz na tratích 025 Hanušovice – Dolní Lipka, 274 Litovel–Mladeč, 297 Mikulovice – Zlaté Hory).

Za páteř veřejné dopravy je považována v Olomouckém kraji linka, která má kratší jízdní doby v porovnání autobus – železnice, přestože hlavním konkurentem zůstává individuální doprava, anebo železniční linka pro spojení, ve kterém by autobus nebyl dostatečně kapacitním dopravním prostředkem. Železnice má v Olomouckém kraji výhodu již dnes, protože kraj protínají v převážně rovinaté oblasti dva železniční již modernizované koridory s traťovou rychlostí až 160 km/h a s delšími vzdálenostmi mezi zastávkami. Zkušenosti z provozu potvrzují, že moderní elektrické jednotky jsou schopny na takové trati i v regionální dopravě dosahovat běžně provozní rychlosti 160 km/h, čehož je pro nedostatek jednotek

zatím využíváno jen ke snižování zpoždění. V horské části kraje jsou k dispozici tratě s traťovými rychlostmi 30 - 60 km/hod. Protože je ale železnice využívána na delší relace, klasicky například Olomouc – Jeseník / Javorník, je železnice dobou jízdy opět konkurenceschopná autobusové dopravě. Díky nabídce dostatečné přepravní kapacity i komfortu pro sportovně založené cestující je železnice páteří v rámci turistického regionu také na kratší vzdálenosti, kde jinak dosahuje autobus kratších jízdních dob.

2. KDE JE LIMIT DNEŠNÍ ŽELEZNICE?

Zkušenosti Olomouckého kraje jsou jednoznačné. Limitem pro vytvoření atraktivní nabídky veřejné dopravy jsou vozidla a infrastruktura. Již po čtyřech letech, tj. pro jízdní řád 2016, bylo dosaženo postupnými úpravami jízdních řádů v souladu s rozvojovými materiály kraje technických limitů. Pokud nedojde k realizaci projektů na infrastrukturu a / nebo k obnově vozového parku, nebude možné pro jízdní řád 2017 navrhnout žádné systémové zkvalitnění nabídky – významnější zkrácení jízdních dob, zvýšení stability jízdního řádu, dosažení nových přestupních uzlů. Ze zkušeností v Olomouckém kraji víme, že je nutné hledat další rozvojové příležitosti, protože pokud se o systém veřejné dopravy, respektive nabídky spojení, objednatel nestará, cestující jsou „nabaženi“ a ze systému odcházejí. Tedy za předpokladu, že nabídka není naprosto „ohromující“. Taková linka zatím v Olomouckém kraji neexistuje, protože dopravce nemá na infrastrukturně atraktivních tratích jednotný vozový park – garantovanou dobu jízdy a komfort jízdy. Určitou rozvojovou možnost i bez úprav infrastruktury na ostatních tratích vidíme v obnově vozového parku, ale časové zisky jsou zde v řádu jednotek minut, tedy poslouží především stabilitě systému, nikoli k dosažení nových přestupních uzlů.

Co nás motivovalo zaměřit se na infrastrukturu?

Atraktivní nabídku železniční dopravy lze naplánovat jen na kvalitní infrastrukturu. Infrastruktura má potenciál vyžadovat odpovídající vozidla spíše než obráceně, což plyne z metodiky pro ekonomiku infrastrukturních projektů. Nyní je vhodná doba pro požadavky na infrastrukturu, protože konec desetileté smlouvy s aktuálním dopravcem umožňuje požadovat pro další období moderní vozový park.

Zaměřit se detailněji na infrastrukturu nás motivovaly dvě příčiny. Jedna je určitou nevýhodou a druhá je čistou příležitostí. Nevýhodu jsme změnil na výhodu.

- a) Neměli jsme (a nemáme) v Olomouckém kraji úplně kvalitně navázané autobusové linky na současnou železnici. Nemáme krátké přestupy vlak–autobus. Avšak provázanost na autobusy lze ještě tvořit, není usazená. Nevýhoda se tak stává výhodou, kdy lze nové provozní koncepty uvažovat pro aktuálně připravovanou výběrová řízení na autobusové dopravce nebo až pro další období soutěží dle rozsahu a časového horizontu realizace infrastrukturního projektu na železnici.
- b) Olomoucký kraj objednává dopravu také na síti tratí patřící Svazku obcí údolí Desné, která je marketingově označována jako Železnice Desná. Provozovatelem infrastruktury je společnost SART, dopravcem v regionální osobní dopravě ARRIVA MORAVA. Dopravce má jiný časový horizont platnosti smlouvy. Bylo nutné hledat řešení obsluhy tratí po uplynutí smlouvy. KIDSOK nechal prověřit variantu s bateriovými jednotkami, rámcově byla zvažována



také varianta s hybridními vozidly. V průběhu prověřování byl KIDSOK osloven Svazkem obcí údolí Desné o spolupráci na projektu Elektrizace Železnice Desná konzultacemi výhledového provozního konceptu, respektive objednávky kraje. Nakonec byla ze všech variant zvolena klasická elektrizace tratě. Tato varianta byla zmíněna i v krajských koncepčních materiálech.

4. JAKÉ INFRASTRUKTURNÍ PROJEKTY PODPOŘÍ KONKURENCESCHOPNOST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V OLOMOUCKÉM KRAJI?

Teoretické poučky uvádí, že regionální železniční doprava může být konkurenceschopná individuální dopravě, pokud spoje budou dosahovat průměrné rychlosti 50 - 60 km/h. Zkušenost a analýza z linky Olomouc – Šumperk přes Zábřeh teorii potvrzuje, protože i když spojení konkuruje rychlostní komunikace R35, máme v regionálních vlacích nemalé procento cestujících, kteří jsou ochotni díky aktuální cestovní rychlosti 64,4 km/h realizovat cestu v délce 59 km osobním zastávkovým vlakem s dobou jízdy 55 minut.

Vzhledem k životnosti infrastruktury a pozvolnému, ale stálému rozvoji silniční sítě je pro udržení konkurenceschopnosti železnice dle názoru některých dopravních odborníků nutné dosahovat cestovní rychlosti odpovídající maximální rychlosti na konkurenční (silniční) síti. Porovnání současného stavu nabídky (JŘ 2016) a výhledově předpokládané nabídky (2020+) ukazuje následující tabulka:

Relace	2016				2020+				Zkrácení doby jízdy
	Kategorie vlaku	Doba jízdy [h:mm]	Vzdálenost [km]	Rychlost [km/h]	Kategorie vlaku	Doba jízdy [h:mm]	Vzdálenost [km]	Rychlost [km/h]	
Olomouc - Prostějov	Os	0:27	20	44,4	Os	0:24	20	50,0	11%
Olomouc - Přerov	Os	0:24	22	55,0	Os	0:20	22	66,0	17%
Olomouc - Šumperk /Zábřeh/	Os	0:55	59	64,4	Os	0:52	59	68,1	5%
	Sp	NEJEDE	59	NEJEDE	Sp	0:30	59	118,0	-
Olomouc - Šumperk /Uničov/	Os	1:22	57	41,7	Sp	0:52	57	65,8	37%
Olomouc - Uničov	Os	0:41	29	42,4	Os	0:33	29	52,7	20%
	Sp	0:32	29	54,4	Sp	0:18	29	96,7	44%
Olomouc - Hranice n. M.	Os	0:52	51	58,8	Os	0:48	51	63,8	8%
	Sp	0:36	51	85,0	Sp	0:29	51	105,5	19%
Olomouc - V. Losíny	Sp	NEJEDE	69	NEJEDE	Sp	0:44	69	94,1	-
Olomouc - Jeseník	Sp / R	2:01	112	55,5	Sp / R	1:51	112	60,5	8%
Prostějov - Přerov	Os	0:52	42	48,5	Sp	0:18	34	113,3	65%

 Průměrná rychlost rovna nebo vyšší rychlosti v obci
 Průměrná rychlost rovna nebo vyšší rychlosti mimo obec

Atraktivní doby jízdy jsou dosažitelné zavedením spěšných (nezastavujících) vlaků, ve většině případů však infrastrukturními projekty. Přehled nejvýznamnějších infrastrukturních projektů již schválených nebo probíhajících:

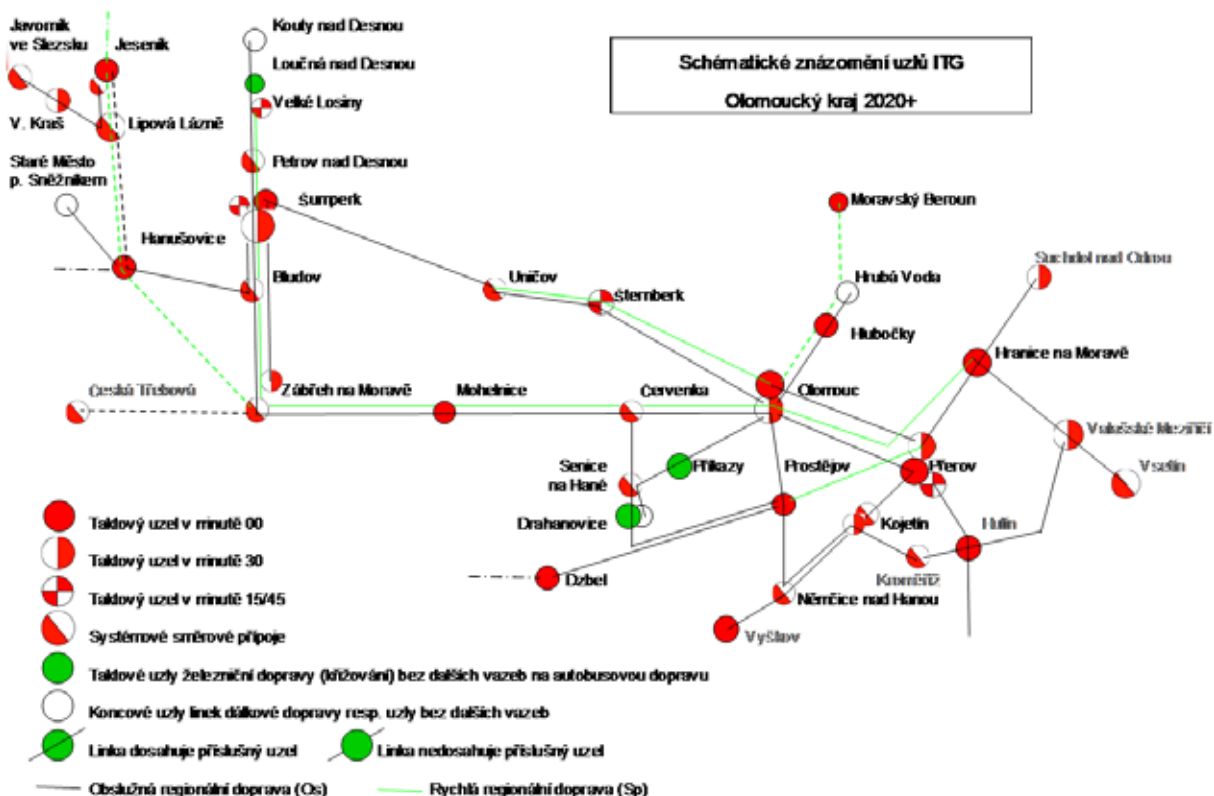
- Elektrizace Železnice Desná (vedení přímých vlaků z Koutů nad Desnou do Olomouce a Nezamyslic, zavedení hodinového taktu + vložených špičkových vlaků do půlhodinového prokladu);
- Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Hanušovice (mimo) – Jeseník (mimo) a Rekonstrukce železniční zastávky Ramzová (zkrácení cestovních dob Olomouc – Jeseník pod 2 hod, **Jeseník – Praha 3 hod 45 minut**);

- Revitalizace trati v úseku Bludov (mimo) – Hanušovice (mimo), (úspora jízdních dob, zastavení všech rychlíků Brno – Šumperk v Července pro rychlé spojení Olomouce s Litovlí, přestupy v Bludově mezi osobními vlaky po celý den);
- Rekonstrukce uzlu Přerov 2. stavba (vyšší spolehlivost provozu na mimoúrovňovém rozpletu tratí směr Ostrava a Přerov);
- Studie proveditelnosti Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Olomouc (kompletní rekonstrukce jednokolejné regionální trati, Olomouc – Uničov povětšinou traťová rychlost 120-160 km/h, Uničov – Šumperk 80-100 km/h, zkrácení jízdních dob, zvýšení kapacity).

Přehled nejvýznamnějších projektů aktuálně připravovaných:

- Studie proveditelnosti modernizace trati Olomouc–Prostějov–Nezamyslice (prověření spojek tratí u Němčic na Hané pro přímé spojení Prostějov–Kroměříž a u Grygova pro přímé spojení Prostějov–Přerov a zkrácení jízdních dob dálkové dopravy Olomouc–Prostějov, zkapacitnění tratě – možnost zavést posilové osobní vlaky ve špičce);
- Studie proveditelnosti Modernizace trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě (zkrácení jízdních dob, dosažení ostrých uzlů Hranice na Moravě a Valašské Meziříčí).

Na základě zkušeností očekáváme, že páteřní železniční doprava na sebe naváže i více cestujících z přípojných tratí, kteří budou profitovat z kratších jízdních dob a kratších přestupů na delší vzdálenosti. Výhledový provozní koncept je zobrazen na následujícím obrázku.



5. PROČ INTEGROVAT INFRASTRUKTURU?

Zkušenosti Olomouckého kraje ukazují, že při stagnaci nabídky bude objednatel pozvolna přicházet o cestující. Každá změna v nabídce je ale pro určitou část cestujících vždy negativní. Změny malého rozsahu je možné činit postupně, ale změny velkého rozsahu je vhodné činit najednou, skokově.

Cílem projektů na železnici v Olomouckém kraji je dosáhnout maximálních technických parametrů systému pro zajištění dlouhodobé konkurenceschopnosti železniční dopravy, konkrétně:

- dosáhnout uzlů ITJŘ v geografických uzlech a zatraktivnit tak přestupy na dálkovou železniční a regionální autobusovou dopravu;
- nabídnout mezi uzly atraktivní systémovou jízdní dobu vůči automobilům;
- vynutit si nasazení odpovídajícího vozového parku, který zajistí stabilitu jízdního řádu a komfort pro cestující.

Věříme, že systémový přístup Olomouckého kraje k modernizaci nabídky přepravy osob na železnici potvrdí, že železniční osobní doprava v parametrech 21. století může oslovit potenciální cestující nejen v dálkové dopravě a příměstské dopravě velkých aglomerací, ale i v regionální dopravě celého běžného kraje České republiky. Díky striktnímu dodržování schválených koncepčních materiálů se nám podařilo prosadit stavby pro Olomoucký kraj v celkovém objemu cca 15 mld. Kč. Některé již byly realizovány, další se připravují.

Lektoroval: Ing. Ladislav Kašpar, SZDC OŘ Olomouc