



Zpráva pro 55. řádné jednání Rady Pardubického kraje konané dne 1.6.2011

Předkládá:

Jan Tichý

náměstek hejtmana Pardubického kraje

Zpracoval:

Ladislav Umbraun

vedoucí odboru dopravy, silničního hospodářství a investic

Konzultováno s:

Integrovaný dopravní systém Pk

Návrh usnesení

Rada Pk projednala předloženou zprávu a

1. b e r e n a v ě d o m í

a) informaci o postupu realizace Integrovaného dopravního systému Pardubického kraje a o optimalizaci veřejné dopravy na území Pardubického kraje, dle důvodové zprávy část 1a) a přílohy č. 1

b) cíle a metody optimalizace veřejné dopravy dle důvodové zprávy část 1b)

c) zásady železniční dopravy na území Pardubického kraje v období od roku 2012 dle důvodové zprávy 1c) a přílohy č. 2

2. u k l á d á

informovat Radu Pardubického kraje o postupu realizace Integrovaného dopravního systému Pardubického kraje a o optimalizaci veřejné dopravy na území Pardubického kraje.

Termín: 31. 12. 2011

Zodpovědná osoba: Jan Tichý

Ladislav Umbraun

3. s c h v a l u j e

zásady železniční dopravy na území Pardubického kraje v období od roku 2012, dle přílohy č. 2 této zprávy

Přílohy:

Příloha č. 1: Popis objednávky železniční dopravy

Příloha č. 2: Zásady železniční dopravy

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1a)

Radě Pardubického kraje na základě usnesení R/1558/10 ze dne 16.12.2010 předkládáme informaci o postupu realizace integrovaného dopravního systému Pardubického kraje.

Organizátor veřejné dopravy v průběhu 1. poloviny roku 2011 pokračoval v přípravách na zpuštění optimalizace autobusové a železniční dopravy, dále na vytvoření společného tarifního systému s Královéhradeckým krajem. V současné době taktéž probíhá výběrové řízení na generálního dodavatele projektu „Modernizace odbavovacích zařízení“. Toto výběrové řízení zajišťuje spol. OREDO.

Začátkem roku 2011 byly k diskusi předloženy Radě Pardubického kraje a Dopravnímu výboru Hlavní zásady projektu Optimalizace veřejné dopravy. Následně v období od února do května 2011, byl projekt optimalizace představen zástupcům místních samospráv, kterých se tato optimalizace bezprostředně týká. Jednalo se především o obce ležících na regionálních tratích, nebo v jejich blízkosti. V rámci nalezení konsensu proběhlo ve dvou až třech kolech postupně cca 30 jednání se zástupci těchto obcí. Současně proběhlo setkání na úrovni politické reprezentace se zástupci Olomouckého a Jihomoravského kraje, kde byla vysvětlena stanoviska k regionální dopravě na společných úsecích železniční sítě. Všechna města a obce v Pardubickém kraji, kterých se připravovaná optimalizace dopravy dotýká, obdržela ze strany Pardubického kraje detailní vysvětlení příslušných souvislostí z hlediska dopravně-technologického i ekonomického.

Po následném předložení konceptu náhrady železniční obsluhy autobusovou dopravou vyjádřili zástupci samosprávy souhlas s navrženými opatřeními, neboť ve většině případů dojde jejich realizací ke zkvalitnění dopravní obslužnosti daného sídla. Pouze v několika případech bylo nutné přistoupit ke kompromisnímu řešení, kdy byly koncepční záměry dopravní optimalizace naplněny jen zčásti či došlo k dílčím změnám nově navržených jízdních řádů, a návrhy tak byly upraveny do podoby pro jednotlivá města a obce přijatelné. V následujícím období bude probíhat projednání komplexního návrhu autobusové dopravní obsluhy se všemi obcemi a městy Pardubického kraje, stejně jako standardní postup připomínkování Návrhu jízdního řádu na železnici z pohledu detailních časových poloh spojů.

Závěry z jednání s obcemi, která jsou platná k současnému stavu věci, jsou uvedeny v příloze č. 1 této zprávy.

V březnu 2011 byla svolána valná hromada společnosti OREDO, která schválila jednatele za Pardubický kraj p. Eflera a dále dozorčí radu ve složení p. Jílek, p. Hurýta a p. Zelený.

1b)

Radě Pardubického kraje předkládáme k projednání cíle a metody optimalizace veřejné dopravy v Pardubickém kraji, které jsou uvedeny v následující části důvodové zprávy.

Cíle a metody optimalizace veřejné dopravy v Pardubickém kraji

Úvod

Železniční síť na území Pardubického kraje v sobě skrývá z hlediska veřejné dopravy v závazku veřejné služby mnoho výhod:

- Z větší části nově rekonstruovaná
- Obvykle v kontextu ČR nadprůměrně rychlá ve srovnání se silniční dopravou
- Z větší části dostatečně kapacitní
- Koridor hustě obslužený dálkovou dopravou, kterou Pardubický kraj sám nefinancuje
- Připravováno pořízení moderních vozidel do kraje

Tohoto potenciálu je při optimalizaci veřejné dopravy nutné využít. Současně však nelze přehlížet

také určité nevýhody, které tato síť resp. její část z historických důvodů nese:

- Spolu se Středočeským krajem také největší podíl obtížně využitelných úseků lokálních tratí
- Na části sítě velmi nízké rychlosti
- V některých případech chybí důležité zastávky, nebo mají vůči centru osídlení nevhodnou polohu
- Intenzivní dálková doprava v některých případech neumožní optimální polohy regionálních spojů, nebo je zpomaluje v důsledku předjíždění vlaky vyšších kategorií

Tyto nevýhody je nutné při optimalizaci v maximální možné míře odstranit.

Cíle optimalizace

- Alespoň udržení pozice veřejné dopravy ve srovnání s dynamicky rostoucí dopravou individuální tam, kde je to účelně dosažitelné
- Podpora zaměstnanosti v regionu
- Účelné a tedy veřejné i právně obhajitelné nakládání s veřejnými prostředky
- Podpora nejen každodenních cest, ale i turistiky v regionu a zvýšení jeho atraktivity
- Zkrácení cestovní doby (včetně čekání na spoj, přestupů a docházky na spoj) většině občanů
- Koncentrace železnice na roli páteře dopravní obsluhy tam, kde je to opodstatněné
- Odstranění souběhů autobusové a železniční dopravy, využití autobusů zejména v plošné obsluze území jakožto přípojně dopravy (kde je to vhodné)
- Hledání možností zrychlení dopravy
- Zachování stávajícího objemu finančních prostředků za jejich efektivnějšího využití

Optimalizací veřejné dopravy v Pardubickém kraji rozumíme zcela nové komplexní řešení její podoby se snahou o kvalitativní zlepšení z pohledu cestujícího. Je třeba ji zásadně odlišovat od pouhých dílčích opatření akutní povahy, jejichž cílem bývá okamžitá úspora finančních prostředků nebo vyhovění aktuálních požadavků na změny toho či onoho druhu. Společnost OREDO připravuje pro Pardubický kraj optimalizaci prvního typu, tedy změny struktury veřejné dopravy, nové linkové vedení, nové časové polohy nebo přehodnocení četnosti spojů. Při plánování veřejné dopravy je tak vedle účelného využití vozidlového parku doporučeno také nové stanovení přestupních uzlů. V tomto ohledu jsou vyhodnoceny různé možnosti z hlediska jejich umístění v dopravní síti, i z pohledu časového uspořádání. Případné hodnocení optimalizace tedy nejde provádět optikou stávajících dopravních spojení, neboť právě ztráta aktuálnosti dosavadní stávající podoby veřejné dopravy v Pardubickém kraji byla důvodem k požadavku na její optimalizaci.

Metody optimalizace

Při návrhu nového dopravního řešení (organizace veřejné dopravy) byly použity některé standardní postupy nebo přibližná vodítka, která jsou zde stručně vysvětlena. Základem návrhu dopravní obsluhy území je rozdělení páteřních a obslužných linek, které je možné popsat následujícími charakteristikami:

- Páteří je kapacitní, v rámci možností infrastruktury rychlá doprava, která jezdí často, vede v převažujícím směru dojížděky
- Páteř přímo napojuje pouze významnější sídla a přestupní uzly, obsahuje co nejméně dalších přestupů (pro většinu cestujících)
- Páteří obvykle železnice, popř. rychlé autobusy
- Obslužné linky jezdí v účelném rozsahu dle konkrétní lokality, kterou napojují na páteř
- Některé obslužné linky jezdí také často, neboť slouží zároveň jako páteř nižšího řádu

- V případě obslužných linek je snaha jezdit dle možností přímo do primárního centra dojížděky (zejména dle cest do škol), což ale nelze (bez navýšení finančních prostředků) dodržet vždy

- Přestupní uzly pokud možno v přirozeném cíli obslužných linek (systém je potom levnější)

Podobně významným poznatkem, který má zásadní dopad do sestavy linkového vedení nebo návrhu intervalů a časových poloh spojů, je tzv. „hodinová hranice dojížděky.“ Ochota k dennímu dojíždění totiž prudce klesá přibližně za hranici jedné hodiny jízdní doby. To se v přístupu ke koncepci dopravní obsluhy Pardubického kraje odráží následovně:

- Do významných cílů denní dojížděky (zejména zaměstnání nebo školy vyšších stupňů) je třeba se z většiny území kraje snažit o snížení cestovní doby nanejvýš na cca 1 hodinu
- Rozdělení linek na páteřní a obslužné umožní dosažení tohoto času do Pardubic pro větší počet obyvatel (např. Hlinsko, Letohradsko), do Brna pak pro Svitavsko, do Hradce Králové pro Chrudimsko nebo Přeloučsko

Standardním nástrojem dopravního plánování ve vyspělých evropských zemích či v regionech České republiky s rozvinutou veřejnou dopravou je tzv. "integrální taktový grafikon" (ITG). ITG znamená jednotné uspořádání a vzájemné provázání všech linek veřejné dopravy (bez ohledu na její druh) do pravidelně se opakujících přestupních spojení. Při jeho použití dochází v dané oblasti obvykle k nárůstu počtu cestujících přibližně o 15%, resp. k úměrně nižším úbytkům těchto počtů ve srovnání s okolními oblastmi. Hlavními znaky systému, založenému na ITG, jsou:

- Pravidelné intervaly mezi spoji, důsledně stejné minutové polohy i stejný interval v průběhu dne
- Jednotný základní takt v celé síti (železniční i autobusové) pro možnost vzájemného efektivního provázání různých linek v přestupních uzlech
- Pravidelně se opakující optimální přípojné vazby více linek v taktových uzlech
- Tzv. "nulová osa symetrie," zajišťující funkčnost systému směrem TAM i směrem ZPĚT
- Snadná zapamatovatelnost pro cestující, optimální využití vozidel, jednodušší sestava JŘ

ITG lze považovat za moderní, avšak již standardní nástroj dopravního plánování v ČR i Evropě. Patrně nejznámější aplikací tohoto přístupu je veřejná doprava ve Švýcarsku, která je takto organizována na celostátní úrovni přes všechny druhy dopravy, což má spolu s kvalitou služeb jednotlivých dopravců a existencí jednotného tarifu pro veškerou veřejnou dopravu v celé zemi za následek velké nárůsty podílu veřejné dopravy na přepravním trhu. Aplikován je již v rozsáhlé míře v zahraničí i v ČR, zde zatím zejména v dálkové železniční dopravě.

Stojí za zdůraznění, že kvalitní přípoje na již existující taktový systém dálkové dopravy nelze dělat jinak, než také v taktu, a proto se jeho aplikaci také v regionální dopravě lze jen obtížně vyhnout. Takový krok s sebou nese ztrátu nebo zhoršení přípojných návazností. Pravidelné opakování stabilních přípojových návazností v tzv. "taktovém uzlu" potom zajišťuje ekonomicky nejefektivnější řešení, jak zajistit spojení různých míst do co možná nejvíce směrů současně. Zároveň vede k vysoké přehlednosti a jednoduchosti dopravy pro cestující.

Důsledky optimalizace

Výše uvedená opatření mají mnoho výhod, avšak jsou s nimi vzhledem k omezenému množství financí nutně svázány také některé dílčí nevýhody, které však postihují obvykle jiné než většinové skupiny cestujících. Mezi nejdiskutovanější nepochybně patří zastavení provozu vlaků regionální dopravy na některých traťových úsecích. Ve velké většině případů dojde tímto krokem vzhledem k výhodám autobusové dopravy ke zkvalitnění obsluhy daného území, přesto se objevuje větší či menší odpor části veřejnosti, a to z více důvodů. Mezi nejčastější patří tradiční zvyklosti daného regionu, médii potlačovaná prezentace přínosů daného kroku pro dotčený region, popř. osobní újma některých jednotlivců například vzhledem k tarifní politice různých dopravců nebo jejich osobním preferencím.

Podobně negativně, i když méně intenzivně, může být vnímána změna struktury linkového vedení autobusů. Ukončení provozu přímých spojů z malých obcí do krajského či okresních

města umožňuje častější vedení spojení, byť s přestupem. Lze však očekávat určitý odpor vzhledem k narušení tradičního přístupu; ovšem zde bývá největším problémem spíše určitá nedůvěra k novému řešení, a v pozdějším období by již ze strany cestujících nebyl návrat k původnímu řešení podporován.

Ukončení přímé obsluhy některých sídel železnicí (nebo páteřní autobusovou linkou) jakožto jeden z nejhůře veřejnosti vysvětlitelných důsledků dopravní optimalizace vyplývá z následujících skutečností:

- Obvykle nelze současně tvořit rychlou kapacitní páteř, a zároveň všude zastavovat
- Autobus v kombinaci se zrychleným vlakem je často při zohlednění docházky na stanici nebo zastávku vlaku dokonce rychlejší, než „přímý“ vlak mimo centrum osídlení
- Tratě se nestavěly pro plošnou obsluhu, její zachování by bylo extrémně drahé (například v případě nutnosti nahradit nedosažený přípoj jiným spojem, nebo při rezignaci na rychlost spojení a z toho plynoucí ztrátu atraktivity pro cestující v hlavním směru)

V tomto případě patrně nezbyvá, než jasně deklarovat, že autobusy budou jezdit dlouhodobě, a to i o víkendech.

Závěr

Z řady různých důvodů nelze nyní předkládanou (v přílohách 1 a 2 podrobněji popisovanou) optimalizaci železniční dopravy v Pardubickém kraji považovat za definitivní. Stále bude existovat několik úseků, kde železniční doprava postrádá z odborného pohledu dlouhodobě smysl, popř. bude trvat podcenění potenciálu některých úseků, kde se dosud nepodařilo nabídku železniční dopravy odpovídajícím způsobem navýšit. Důvodem je zejména nutnost kompromisních řešení při jednání se samosprávami, popř. sousedními regiony, nebo problematická situace z hlediska možnosti náhrady autobusovou dopravou. I nadále zůstane železnicí přímo obsluhováno určité množství lokalit, jejichž dopravní význam je velmi nízký, popř. je vhodnější obsloužit je návaznou autobusovou dopravou. Důvody jsou obdobné, tj. snaha o dosažení kompromisu, který umožňuje zvýšit přijatelnost navržených opatření ze strany veřejnosti. Dopravní řešení (podoba jízdního řádu) na některých tratích nebude ani v dalším období splňovat požadavky páteřní taktové dopravy z hlediska pravidelnosti nebo počtu spojů. V těchto případech je nejčastějším důvodem nedostatek vhodných vozidel s dostatečným výkonem nebo maximální rychlostí, vliv změn v dálkové dopravě nebo nevyhovující železniční infrastruktura. Tyto nedostatky budou odstraňovány postupně, podle dalších možností v průběhu následujících let.

Optimalizace veřejné dopravy je společností OREDO připravována dle nejlepších dostupných odborných znalostí a zkušeností v oboru architektury dopravní obsluhy území, a klade si za cíl podstatně zvýšit kvalitu veřejné dopravy ve směrech, kde bude využita nejvíce cestujícími. Přesto může být v některých případech zaznamenáno dílčí zhoršení pro některé specifické požadavky, jejichž uspokojení by naplnění deklarovaných cílů optimalizace ekonomicky nebo technologicky vylučovalo. Je proto třeba zachovat pevný postoj v přechodném období několika měsíců, než se cestující naučí plně využívat nově získaných výhod a alternativních řešení. V opačném případě by na základě stížností jednotlivců mohlo dojít k předčasnému (a nesprávnému) vyhodnocení potřeby návratu do stavu před optimalizací, a tedy znehodnocení vynaloženého úsilí a prostředků. Vzhledem k omezenému množství finančních prostředků neexistuje způsob, jak dosáhnout navýšení rozsahu dopravy v hlavních směrech, aniž by současně došlo k omezení počtu spojů nebo nutnosti přestupů v relacích méně využívaných.

1c)

Radě Pardubického kraje předkládáme k projednání zásady železniční dopravy na území Pardubického kraje v období od roku 2012. V těchto zásadách jsou popisovány jednotlivé regionální tratě, nacházející se na území Pardubického kraje. U každé tratě je definován výchozí i cílový stav, odůvodnění cílového stavu, frekvence cestujících mezi jednotlivými zastávkami a ekonomická rozvaha. Zásady jsou uvedeny v příloze č. 2 této zprávy.