

VÝVOJ INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRAJI VYSOČINA

A TREND OF INTEGRATION OF PUBLIC TRANSPORT IN THE REGION VYSOČINA

Pavel Drdla¹

Anotace: Příspěvek se věnuje problematice integrace veřejné dopravy v kraji Vysočina s důrazem na vznik krajského integrovaného dopravního systému.

Klíčová slova: veřejná doprava, integrace, integrovaný dopravní systém, kraj Vysočina

Summary: The paper deals with a problematic of public transport integration in the Region Vysočina with emphasis on creation of region's integrated transport system.

Key words: public transport, integration, integrated transport system, region Vysočina

1. ÚVOD

Pokud se zaměří pozornost na problematiku integrace veřejné dopravy a především integrovaných dopravních systémů (IDS) v České republice, tak lze zjistit, že více či méně rozvinuté IDS se v současnosti nacházejí ve všech krajích s výjimkou dvou z nich: Ústeckého kraje a kraje Vysočina. Tuto informaci je třeba doplnit o to, že v Ústeckém kraji od roku 2008 Krajský úřad pracuje na integraci veřejné hromadné dopravy (znovuobnovení krajského IDS – nyní se již rozbíhá integrace tarifní) [1], proto v následujícím období nebude IDS pouze v kraji Vysočina (bez uvážení pouze několika obcí u hranice kraje, zaintegrovaných do IDS krajů Pardubického nebo Jihomoravského).

Proto se kraji Vysočina a jeho vztahu k integraci veřejné dopravy věnuje tento příspěvek, obsahující mj. veřejně dostupné informace a prezentované názory, přičemž některé z nich mohou připadat dopravním odborníkům netradiční a mohou vyvolat polemiku, která může být přínosem pro změny organizace veřejné hromadné dopravy v tomto kraji.

2. SOUČASNÝ STAV SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRAJI

K polovině roku 2009 je veřejná doprava v kraji zastoupena třemi subsystemy: železniční osobní dopravou, veřejnou linkovou autobusovou dopravou (VLAD) a MHD.

V železniční osobní dopravě je situace v kraji nejjednodušší, protože s výjimkou úzkorozchodné tratě č. 228 vedoucí z Jindřichohradecka do Obrataně jsou zastoupeny z dopravců pouze České dráhy a.s., příznivě nakloněné ke vzniku IDS v kraji Vysočina.

¹ doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, CZ-53210 Pardubice, tel.: +420 466036204, fax: +420 466306094, e-mail: pavel.drdla@upce.cz

V rámci VLAD jsou v kraji 3 dominantní dopravci: ICOM transport, a.s. (pod které patří i Tradobus s.r.o.), Veolia Transport (Connex Východní Čechy, a.s.) a ZDAR, a.s. Prvně jmenovaný působí na území tří okresů, ostatní dva pak vždy v jednom okrese (kraj Vysočina má 5 okresů). Ostatní dopravci jsou z hlediska výkonů méně významní. [2]

V rámci MHD resp. MAD (městská autobusová doprava) je zde Dopravní podnik města Jihlavy, a.s., v ostatních městech zajišťují městskou autobusovou dopravu dopravci VLAD.

Lze tedy konstatovat, že přetrvává z hlediska územní působnosti dopravců (ale i linkového vedení) v podstatě neměnný stav z minulosti, pocházející ze situace před rokem 1989. Zajímavé je i mezikrajské srovnání (např. s využitím výsledků výzkumného projektu 1F54E/044/110 „Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí“ [3]), kdy některé vybrané ukazatele dopravní obslužnosti pro kraj Vysočina patří mezi nejnižší vůči ostatním krajům (např. železniční stanice a zastávky připadající na 1 obec kraje, počty spojů veřejné linkové dopravy na obyvatele, počty spojů v dopravních centrech, počty obcí pod standard dopravní obslužnosti atd.).

3. POČÁTKY SNAH O INTEGRACI VEŘEJNÉ DOPRAVY

S prvními zmínkami o možné integraci veřejné dopravy v kraji Vysočina se lze setkat již krátce po jeho vzniku začátkem roku 2000, přičemž ojedinělé snahy o integraci existovaly předtím i v některých z jeho pěti okresů (např. Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou).

Požadavky na integraci a nově i na vznik krajského IDS se váží k období přípravy a počátku IDS v sousedním Jihomoravském kraji. Tyto požadavky byly zohledněny krajským úřadem prostřednictvím vypsání soutěže na zpracování studie, zaměřené na optimalizaci dopravní obslužnosti a posouzení vzniku krajského IDS na Vysočině.

V tomto období se také krátce používal i pojem „Jihlavská hvězdička“ vycházející z názoru, že „nejpříhodnější situace pro integraci systémů veřejné dopravy panuje v území mezi městy Jihlava a Havlíčkův Brod, vhodnou příležitostí je zapojení i ostatních železničních tratí vycházejících z Jihlavy do budovaného IDS“.

Dále jako terminologicky zmatené je možné vnímat používání označení „Integrovaný dopravní systém veřejné dopravy v Havlíčkově Brodě“ (viz např. oficiální krajský měsíčník Kraj Vysočina 1/2005 [4]). Pod tímto označením se v tomto pojetí rozumí to, že po výstavbě nového autobusového terminálu vedle železniční stanice Havlíčkův Brod se umožní časově krátký přestup mezi MHD, linkovými autobusy a vlaky. Je zřejmé, že použití tohoto pojmu je po odborné stránce scestné a tedy nelze hovořit o vlastním IDS.

4. VLIV IDS JMK

Zásadní vliv na zintenzivnění snah o integraci veřejné dopravy v kraji Vysočina mělo postupné rozšiřování Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK).

O tom, že IDS je přínosem a je obyvateli východní části kraje Vysočina hodnocen pozitivně, svědčí nejen postupné rozšiřování IDS JMK do této lokality, které reaguje na přirozenou spádovost do Brna a brněnské městské aglomerace. Od vzniku IDS JMK docházelo k rozšiřování IDS na Vysočinu postupně, kdy nejprve byly zaintegrované obce

na Velkobítešsku. Po přechodu několika obcí z kraje Vysočina do Jihomoravského kraje od ledna 2005 došlo ihned k zaintegrování i těchto obcí.

Zajímavá je i situace ve východní části okresu Třebíč, tedy části kraje Vysočina. Tady z iniciativy místních samospráv na základě „tlaku“ obyvatel docházelo k postupnému zapojování těchto obcí k IDS JMK, kdy tento IDS je dnes rozšířen až po Náměšť nad Oslavou. Situace je od cca roku 2006 taková, že kvůli kladnému hodnocení obyvatel a zastupitelstev zaintegrovaných obcí (nejvíce z města Náměšť nad Oslavou a z obce Kralice nad Oslavou – medializována byla hlavně úspora nákladů na pravidelné cestování do spádového Brna a spokojenost obyvatel) existuje zájem o integraci dalších obcí, a to dokonce až po město Třebíč včetně.

Je ovšem třeba doplnit, že na rozdíl od dotčených místních samospráv se rozšiřování IDS JMK nesetkalo s příznivým hodnocením ze strany Krajského úřadu kraje Vysočina, i když oba kraje dohodu nakonec podepsaly.

5. STUDIE MOŽNOSTI VZNIKU IDS

Krajský úřad Kraje Vysočina si nechal zpracovat v letech 2003-2004 třídílnou odbornou studii s názvem „Studie optimalizace dopravní obslužnosti a možnosti integrovaného dopravního systému kraje Vysočina“ [5]. Z důvodu nezvyšování rozsahu tohoto příspěvku jsou uvedeny jen hlavní závěry, které mj. uvedená studie obsahuje k oblasti zavádění IDS:

- nelze předpokládat, že zavedení IDS sníží náklady na zajištění dopravní obslužnosti,
- hlavní přínos zavedení IDS je nehmotný; zavedení IDS se rovná přiblížení k vyspělým zemím a vyšší spokojenost obyvatel,
- doporučen přechod na plně elektronický odbavovací systém na bázi čipových karet,
- doporučení založit koordinátora a zahájit integraci v kraji Vysočina,
- vzhledem k demografii kraje zvolit polycentrický systém; integraci provádět v postupných krocích,
- zavedení komplexního systému IDS v kraji Vysočina je konečným cílem řešení dopravní obslužnosti.

Po seznámení se i s dalšími částmi této studie musím nakonec konstatovat, že tato studie vyzněla v prospěch zavedení IDS v kraji Vysočina. Diskutabilní jsou proto medializované názory představitelů kraje k této problematice.

6. NÁZORY OBYVATEL KRAJE NA IDS

O tom, že se jedná o významnou záležitost pro obyvatele kraje, svědčí jednak podpora obyvatel výše uvedeným snahám pro rozšíření IDS JMK o spádovou oblast Brna a brněnské městské aglomerace (tj. větší část území okresů Třebíč a Žďár nad Sázavou), či četné články nejen v regionálním tisku.

S názory je možno se setkat i v rámci diskusního fóra na internetových stránkách Krajského úřadu kraje Vysočina. O tom, že diskutující obyvatelé kraje vnímají oblast dopravy včetně její integrace jako asi nejzávažnější, svědčí největší podíl reakcí k této problematice. Při podrobnějším seznámení se s těmito názory lze zjistit zajímavou skutečnost, že někteří

diskutující zde zmiňují i nepříliš úspěšné osobní jednání s kompetentními pracovníky krajského úřadu.

Další zvýšení podpory integraci veřejné dopravy ze strany obyvatel bylo způsobeno v poslední době provedenou redukcí spojů železniční dopravy bez náhrady, k čemuž došlo od poloviny června 2009, jak je uvedeno dále v textu.

7. REDUKCE ROZSAHU ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY OD ČERVNA 2009

V průběhu roku 2008 byla pro potřeby kraje Vysočina vypracována studie s názvem „Zpracování projektu pro realizaci náhrady části rozsahu veřejné drážní osobní dopravy, veřejnou linkovou osobní dopravou v rámci základní dopravní obslužnosti území kraje Vysočina“. [6]

Předmětem studie bylo zpracování návrhů náhrady drážní dopravy za dopravu autobusovou, a to pro tyto varianty:

1. snížení současného objemu drážní dopravy vyjádřeného jízdními řády platnými pro období 2008/2009 plošně o 5 % na všech tratích v kraji Vysočina (dále jen „Varianta 5%“);
2. snížení současného objemu drážní dopravy vyjádřeného jízdními řády platnými pro období 2008/2009 o 10 % vlaků včetně možného návrhu na zastavení regionální dopravy na některých tratích (dále jen „Varianta 10%“);
3. snížení současného objemu drážní dopravy vyjádřeného jízdními řády platnými pro období 2008/2009 o 15 % vlaků včetně možného návrhu na zastavení regionální dopravy na některých tratích (dále jen „Varianta 15%“);
4. snížení současného objemu drážní dopravy vyjádřeného jízdními řády platnými pro období 2008/2009 o 30 % vlaků včetně možného návrhu na zastavení regionální dopravy na některých tratích (dále jen „Varianta 30%“).

Součástí studie byl i návrh linkové dopravy, tj. počtu linek a vedení tras, které budou nahrazovat drážní osobní dopravu a zajistí přepravu všech cestujících doposud cestujících dráhou, včetně nároků na počet autobusů a využití stávajících linek veřejné linkové osobní dopravy v kraji Vysočina (bylo řešeno ale pro jízdní řád 2007/8). Dodatečně (před koncem zpracování studie) bylo ze strany Krajského úřadu doplněno, že Varianta 5% bude v důsledku celoplošného účinku na území kraje řešena bez nahrazení linkovou osobní dopravou.

Jako východisko pro studii posloužily údaje z 1. čtvrtletí roku 2008, což se ale jednalo ještě o jízdní řád 2007/2008, nikoliv jízdní řád aktuální. Výsledky studie jsou uvedeny v tabulce číslo 1.

Tab. 1 – Charakteristika variant studie

	Úspora (mil. Kč/rok)	Nárůst úspory oproti Variantě 5% (= 100%)
Varianta 5%	8,77	100%
Varianta 10%	15,76	180%
Varianta 15%	21,28	243%
Varianta 30%	39,80	454%

Zdroj: [6]

Zpracovatel studie doporučil ale zvážit kompromisní varianty A a B, kde by se neuvažovalo s redukcí drážní dopravy u většiny tratí (212, 224, 227, 237, 238, 241, 243 a 252). U varianty A by u tratí 240 a 251 došlo k 5% redukcí a u tratí 225, 230 a 250 k 15% redukcí objemu drážní dopravy. U varianty B by u tratí 225, 230, 240, 250 a 251 došlo k 5% redukcí objemu drážní dopravy. Vše bylo ale opět řešeno pro jízdní řád 2007/8.

Závěrem studie je doporučení redukce celkem 41 vlaků (v pracovní dny je provozováno na území kraje 389 vlaků), což bylo realizováno již od června 2009. Problém nastal ale při předložení těchto požadavků Krajským úřadem Českým drahám, protože s ohledem na aplikaci k předchozímu jízdnímu řádu bylo dopravcem zjištěno, že v jízdním řádu je zavedeno pouze 31 vlaků z 41 požadovaných, protože 6 vlaků bylo přečíslováno, 1 vlak zrušen bez náhrady, 1 vlak zrušen v části trasy, 1 vlak je veden již pouze o víkendech a 1 vlak je v celé trase (tedy i na území Kraje Vysočina) financován jiným krajem (Jihomoravským).

Z uvedeného důvodu se poté počet navržených vlaků na zrušení snížil na 39 vlaků. Komplikovaná situace ale byla v tom, že se nejednalo o rušení párů vlaků, ale pouze jednotlivých vlaků. České dráhy proto rozhodly, že z důvodu zachování oběhů budou některé z vlaků provozovat ve své režii až do konce jízdního řádu v prosinci 2009 (odhad nákladů 2 miliony Kč) a dále budou muset zrušit některé vlaky (celkem 20) z oběhových důvodů, když vlaky opačných směrů byly zrušeny. V konečném důsledku se tedy jedná o 30 zrušených vlaků, 15 částečně omezených vlaků a 10 vlaků provozovaných v režii Českých drah.

Vzpomínaná redukce vlaků se setkala s negativním ohlasem ze strany obyvatel kraje a místní samosprávy/obcí, proto krátce před platností změny jízdního řádu byly zrušené vlaky z důvodu oběhů (na návrh Českých drah) nahrazeny částečně autobusy především pomocí úpravy příslušných autobusových spojů stávajících jízdních řádů (jedná se o 11 spojů v pracovních dnech, zbývajících 9 spojů o víkendech je bez náhrady) – vzniká ale problém tzv. lomeného jízdního vlak-autobus místo původního vlak-vlak, což přináší nárůst cestovního. Kvůli redukcí drážní dopravy rozhodlo v červnu 2009 Zastupitelstvo kraje o tom, že pro rok 2009 sníží příspěvek na dotaci ze ztrát z železniční osobní dopravy z 284.699.000 Kč na 262.175.000 Kč, tedy snížení o 8%. Za zamýšlení také stojí tisková zpráva Kraje Vysočina z počátku června 2009 s názvem „SŽDC svévolně ruší vlakové spoje na Vysočině“, obsahující mnoho neúplných a zkreslených informací.

8. PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ DO KONCE ROKU 2009

Od nového jízdního řádu 2009/2010 je předpoklad snížení rozsahu železniční osobní dopravy o víkendech o 30% s tím, že se zvažuje možnost stejné dotace zbývajících víkendových spojů ze strany kraje i obcí (50% Krajský úřad, 50% města a obce). Při aplikaci tohoto opatření by vznikl problém i z hlediska cestovního ruchu s rizikem úbytku návštěvníků kraje (přeprava cestujících s lyžemi v zimě a přeprava cestujících s jízdními koly především v létě).

Současně s tímto v roce 2009 probíhá zpracování studie s názvem „Studie proveditelnosti zavedení integrovaného dopravního systému v podmínkách kraje Vysočina“, která by měla být dokončena v srpnu 2009. S ohledem na redukcí rozsahu drážní osobní

dopravy jakožto páteřního dopravního subsystému integrovaných dopravních systémů je toto víceméně sporné (pominu-li navíc nepříznivé povětrnostní podmínky v zimním období).

Konkrétní střednědobý a dlouhodobý vývoj stavu integrace veřejné dopravy a dopravní obslužnosti v tomto kraji proto nelze v tuto chvíli jednoznačně určit.

9. NÁVRH ŘEŠENÍ

Po zvážení výše uvedených skutečností lze konstatovat následující:

1. stav integrace je nevyhovující a jeho vývoj je od vzniku kraje nepřehledný,
2. ze strany obyvatel a místních samospráv existuje jasná podpora integraci subsystémů veřejné dopravy v kraji,
3. ze strany vedení kraje zatím existuje nerozhodnost k vybudování krajského IDS a dále nevstřícnost vůči rozšíření IDS JMK na území kraje Vysočina,
4. mezi jednotlivými částmi kraje není přirozená vazba včetně vazby na krajské město (pravděpodobně z důvodu nepřirozeného vzniku kraje) a není respektováno dojíždění obyvatel východní části kraje do Brna a brněnské aglomerace,
5. uskutečněná (od poloviny června 2009) a plánovaná (od prosince 2009) redukce železniční dopravy působí proti vzniku a rozvoji IDS, protože veřejná osobní železniční doprava je páteřním subsystémem IDS.

Z uvedeného důvodu lze navrhnout 2 možnosti řešení:

1. V případě důrazu na další redukci osobní železniční dopravy se komplikují podmínky pro vznik IDS na krajské úrovni. V tomto případě je obtížné podpořit vznik tohoto krajského IDS, spíše je lepší podpořit rozšíření systémů IDS ze sousedních krajů na území kraje Vysočina (především IDS JMK).
2. Pokud nebude docházet k redukci osobní železniční dopravy a ani veřejné linkové dopravy, jsou podmínky pro vznik krajského IDS příznivé.

10. ZÁVĚR

V příspěvku je shrnuta situace v oblasti integrace veřejné dopravy v kraji Vysočina, především pak z hlediska vzniku IDS. Lze se domnívat, že některé uvedené skutečnosti stojí na zamyšlení, u některých z nich s dovolím tvrdit, že mohou posloužit i jako upozornění nesprávného postupu či kroků.

Existence IDS v kraji Vysočina je opodstatněná, i když bohužel tč. neprůchodná. Vždyť i v jiných krajích republiky se prokázalo (například systém IREDO na Královéhradecku), že existence IDS a méně hustě osídlený region bez významného centra se nevyklučují. Některé kroky ale působí proti známým podmínkám fungování integrovaných dopravních systémů, proto bude zajímavé sledovat další vývoj integrace veřejné dopravy v Kraji Vysočina.

V příspěvku jsou rovněž 2 návrhy na řešení integrace veřejné dopravy, přičemž jako pravděpodobnější do budoucna při zvážení všech okolností bude asi podpora podpořit rozšíření systémů IDS ze sousedních krajů na území kraje Vysočina (především IDS JMK), zejména pokud se zohlední současný trend redukce veřejné osobní železniční dopravy v kraji.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] *Tarify a integrované jízdné* [online]. c2009 [cit. 2009-04-29]. Dostupné z <<http://doprava.kr-ustecky.cz/tarify.asp>>
- [2] *Doprava v kraji Vysočina* [online]. c2009 [cit. 2009-05-05]. Dostupné z <<http://www.kr-vysocina.cz/doprava.asp?p1=7232>>
- [3] SBP Consult. *Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí*. Výzkumný projekt č. 1F54E/044/110 pro Ministerstvo dopravy. Praha, 2006.
- [4] *Na Vysočinu přichází peníze z Evropy* [online]. c2005 [cit. 2009-05-04]. Dostupné z <http://extranet.kr-vysocina.cz/download/pdf/noviny/noviny1_05.pdf>
- [5] CityPlan. *Studie optimalizace dopravní obslužnosti a možnosti integrovaného dopravního systému kraje Vysočina*. Studie pro Krajský úřad Kraje Vysočina. Praha, 2003.
- [6] UDIMO. *Zpracování projektu pro realizaci náhrady části rozsahu veřejné drážní osobní dopravy, veřejnou linkovou osobní dopravou v rámci základní dopravní obslužnosti území kraje Vysočina*. Studie pro Krajský úřad Kraje Vysočina. Ostrava, 2008.

*Příspěvek vznikl za podpory Institucionálního výzkumu „Teorie dopravních systémů“
(MSM 0021627505) Univerzity Pardubice.*

Recenzenti: doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D.
Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy
Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D.
Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy