

## Kraj Vysočina a integrovaný dopravní systém (2)

Pavel Drdla

*Tento článek navazuje na článek stejné-  
ho názvu, zveřejněný v revue Doprava 4/2008.  
Nad očekávání se jeho tištěná podoba a záro-  
veň i elektronická verze na webu revue Doprava  
setkaly s velkým zájmem čtenářů. Děkuji  
ještě jednou touto cestou všem za jejich reakce.*

### Projekt na snížení objemu dražní dopravy

V roce 2008 byla zpracovávána na zá-  
kladě veřejné zakázky studie s názvem „Pro-  
jekt pro realizaci náhrady části rozsahu veřej-  
né drážní osobní dopravy veřejnou linkovou  
osobní dopravou v rámci základní dopravní  
obslužnosti území kraje Vysočina“. Dle zadání  
této studie se vycházelo ze 4 variant:

- a) snížení rozsahu drážní dopravy o 5 % na  
všech tratích kraje podle jízdního řádu  
(JŘ) 2008/9 bez nahrazení veřejnou lin-  
kovou autobusovou dopravou (VLAD),
- b) snížení rozsahu drážní dopravy o 10 % na  
některých tratích kraje podle JŘ 2008/9  
s náhradou VLAD včetně možného zasta-  
vení provozu regionální dopravy na ně-  
kterých tratích,
- c) analogicky b) pro 15 %,
- d) analogicky b) pro 30 %.

Návrhy z projektu se realizovaly od čer-  
nové změny JŘ roku 2009. Nejprve ale bylo  
třeba tyto návrhy krajského úřadu ujasnit  
s drážním dopravcem, protože zpracovatel  
studie vycházel z JŘ 2007/8 (předmětný JŘ  
2008/9 nebyl v době zpracování studie ješ-  
tě k dispozici), přičemž krajský úřad před-  
ložil dopravci návrhy redukce vztahující se  
k předchozímu JŘ 2007/8, tedy bez aktua-  
lizace. Při porovnání obou JŘ zde totiž exis-  
tovaly významné rozdíly. Z dotčených vlaků  
navržených krajským úřadem k redukci bylo  
v novém JŘ 2008/9 totiž 6 vlaků přečíslova-  
no, 1 zrušen bez náhrady, 1 nově veden jen  
v části trasy navržené pro redukci, 1 veden  
nově pouze o víkendech a 1 v celé trase byl  
dotován Jihomoravským krajem.

Problém byl i v tom, že hned od červno-  
vé změny JŘ nebylo 14 vlaků nahrazeno au-  
tobusy. Zástupci kraje Vysočina na jednání  
se starosty obcí příslibili, že individuálně po-  
soudí, zda vlaky nahradí autobusy či nikoliv.

Další problém byl v tom, že o chysta-  
né redukci nebyly v dostatečném časovém  
předstihu informovány sousední kraje (re-  
dukci nejvíce dotčené byly kraje Jihomorav-  
ský a Jihočeský), protože návrhy často spo-  
čívaly v redukci vlaků po hranici kraje Vyso-  
čina, což navíc drážnímu dopravci způsobilo  
kromě narušení oběhů souprav (neredukova-  
ly se páry vlaků ale jen jednotlivé spoje)  
i problém v určení stanic na obrat souprav.

Výsledný návrh na redukci drážní do-  
pravy musel být proto odlišný od návrhů  
studie, resp. od návrhů krajského úřadu na  
základě této studie. Krajský úřad o změn-  
ách v rozsahu drážní dopravy informoval  
i 8.6.2009 v tiskové zprávě s názvem „SŽDC  
svévolně ruší vlakové spoje na Vysočině“,  
kde bylo ale několik nepřesností.

Protože se obecně doporučuje, aby pá-  
teřním druhem dopravy v rámci integrova-  
ného dopravního systému (IDS) byla želez-  
niční (dražní) doprava, je poněkud sporné  
vypsání studie uvedené v dalším textu.

### Studie proveditelnosti IDS

V průběhu roku 2009 byla zpracovávána  
„Studie proveditelnosti zavedení integrova-  
ného dopravního systému v podmínkách kra-  
je Vysočina“. Cílem této studie bylo „posoudit  
možnost vzniku integrovaného systému ve-  
řejné dopravy“ na území kraje Vysočina podle  
požadavků zadavatele studie.

V rámci studie je ovšem možné najít  
několik sporných návrhů či informací:

1. V analýze současného stavu lze nalézt  
věcné chyby.
2. Doporučuje se zde integrovat osobní že-  
lezniční dopravu a MHD Jihlava až ve  
druhé etapě, tedy po ukončení první eta-  
py s integrací VLAD a všech ostatních  
systémů MHD, resp. městské autobusové  
dopravy. Domnívám se, že následná inte-  
grace osobní železniční dopravy by byla  
komplikovaná, kdy by docházelo k při-  
způsobování železnice k již zintegrova-  
né především VLAD.
3. Je zde navrženo, aby „za železniční spoje  
(minimálně!) o víkendech nebyla prová-  
děna úhrada z rozpočtu kraje v rámci zá-  
kladní dopravní obslužnosti, ale aby tyto  
spoje byly financovány (jako autobusové  
spoje) obcemi“. Podle mne zde existuje  
riziko, že by obce ze svých rozpočtů ne-  
byly schopny dotovat osobní železniční  
dopravu (resp. i problém vzájemné doho-  
dy několika obcí na dotacích), čímž by se  
významně snížil rozsah veřejné dopravy.
4. Návrh na zajištění činnosti koordináto-  
ra IDS stávajícími úředníky Odboru do-  
pravy a silničního hospodářství, kteří by  
byli posíleni o 2 nové úředníky (počítá se  
s konzultační činností specializované fir-  
my. Zde by se opakovala situace ze Stře-  
dočeského a Olomouckého kraje, kde  
činnost koordinátora přenést na krajský  
úřad navrhla stejná společnost jakožto  
zpracovatel studie (v Pardubickém kraji  
se dnes od tohoto upouští, bude využit  
koordinátor/organizátor IDS).

5. V kapitole s názvem „Návrh standardů do-  
pravní obslužnosti“ se mj. uvádí: „...zavede-  
ní těchto standardů by znamenalo výrazný  
nárůst dotací na veřejnou dopravu s relativ-  
ně malým výsledkem (počet převezených  
cestujících). Proto je uvedena čísla nutno  
brát jako dlouhodobý cíl a k jejich realiza-  
ci v praxi se přibližovat postupně za aktiv-  
ní spoluúčasti obcí (i finanční)“. Domní-  
vám se, že podmiňovat aplikaci standardů  
dopravní obslužnosti finanční spoluúčasti  
obcí není správný návrh.

V závěrečné části studie je uvedeno do-  
slova toto: „Současná dopravní obsluha je  
na velmi dobré úrovni. Systém veřejné do-  
pravy zajišťuje veškeré potřeby obyvatel tý-  
kající se dopravní obslužnosti v rámci ZDO,  
tak jak je definuje zákon o silniční a želez-  
niční dopravě. S odstupem několika let se  
podařilo zajistit na kvalitní úrovni i propo-  
jení jednotlivých okresů v kraji. Toto je vel-  
mi důležité, neboť kraj vznikl z okresů pů-  
vodně zařazených do čtyř krajů.“

Je na pováženu, že ve shrnutí studie je  
tolik sporných prvků, zpracovatelé studie sni-  
žují svoji fundovanost použitou nesprávnou  
terminologií. Nechci opomíjet správnost od-  
borných pojmů, i když pro úplnost bych mu-  
sel vytknout náměstkovi hejtmana pro dopra-  
vu a majetek i pojem „bezčipová kontaktní  
karta“ (myšlena zřejmě „bezkontaktní čipová  
karta“), který použil na zasedání Zastupitel-  
stva kraje dne 22.6.2010 při vysvětlování návr-  
hu jednotného platebního dokladu IDS.

Půjdu-li v opačném pořadí, tak stávajících  
5 okresů kraje Vysočina předtím nebylo sou-  
částí čtyř, ale tří krajů (okres Pelhřimov pat-  
řil do Jihočeského kraje, okres Havlíčkův Brod  
do Východočeského kraje a zbývající 3 okresy  
do Jihomoravského kraje). Dále místo Záko-  
na o dráhách je zde uveden neexistující Zákon  
o železniční dopravě, místo dopravní obslu-  
žnosti (asi byla myšlena) je zde dopravní obslu-  
ha (pro ilustraci pod dopravní obsluhu patří  
např. zásobování prodejen zbožím).

Pokud v první větě opravdu má být „do-  
pravní obslužnost“, tak o tomto tvrzení lze  
například s využitím vyhledávací dopravní-  
ho spojení s úspěchem pochybovat. V kraji  
je většina obcí o víkendech bez spojení ve-  
řejnou dopravou - ve studii je toto dokonce  
přímo uvedeno (!), což určitě nebude „velmi  
dobrá úroveň“ dopravní obslužnosti. V niko-  
liv nezanedbatelném počtu obcí chybí v pra-  
covních dnech nabídka přepravních služeb  
veřejnou dopravou kromě spojení zahrnu-  
tého pod (v době zpracování studie platný)  
pojem základní dopravní obslužnost (pozn.:  
nyní se toto zahrnuje pod pojem „dopravní  
obslužnost kraje“). Tvrzení z první věty pova-  
žuji proto za subjektivní názor zpracovatelů  
studie. Dnes navíc i podle §2 nového záko-  
na 194/2010 Sb. (o veřejných službách v pře-  
pravě cestujících ...) platí, že „dopravní ob-  
služností se rozumí zabezpečení dopravy po  
všechny dny v týdnu ...“.

Z hlediska nákladů zpracovatel studie předpokládá jednorázové náklady 10-14 milionů korun, roční náklady na provoz potom 6-7 milionů korun.

### Rozpracování studie proveditelnosti IDS krajským úřadem

Po předložení studie zpracovatelem byli dne 15.12.2009 na zasedání Zastupitelstva kraje seznámeni zastupitelé s touto studií.

Na začátku roku 2010 (20. ledna) se uskutečnila v Jihlavě první informativní schůzka pracovní skupiny pro IDS, tvořené zástupci dopravců a úředníky krajského úřadu, kde došlo pouze k seznámení dopravců o možnosti vzniku IDS kraje Vysočina. Druhá a zároveň poslední schůzka se uskutečnila v červnu 2010 ve Vysokém Mýtě, kde byli dopravci informováni o navrženém odbavovacím systému pro IDS.

Současně krajský úřad připravoval podklady pro zasedání Zastupitelstva kraje, které se uskutečnilo 22. 6. 2010 a které rozhodlo o vzniku IDS. Na rozdíl od studie se objevily mj. tyto nové návrhy:

1. Hned od zavedení IDS bude využití bezkontaktních čipových karet jako základního nástroje odbavování cestujících, ale při současné neexistenci akceptace mezi stávajícími odbavovacími systémy jednotlivých dopravců (navržené karty Mifare Desfire, i když např. všichni dopravci VLAD a MHD (kromě Jihlavy) využívají předchozí verzi karet Mifare Standard). Později krajem navržena jako cíl výměna stávajících odbavovacích strojků za nové (distribuce výrobcem až od roku 2011), kdy se ale nepočítalo s finančním příspěvkem dopravců na změnu tohoto systému a ani cestujícím na výměnu stávajících odbavovacích karet - navíc své současné platební karty používají dopravci i u sousedních IDS (např. IDS Pardubického kraje), tedy nelze vyloučit potenciální riziko nekompatibility.
2. Integrace bude postupná podle částí kraje ve dvou etapách, kdy severní část kraje by měla být zaintegrovaná k 1.7.2011, zbývající část kraje k 1.7.2012. Zde nerozumím tomu, proč u dvou dopravců VLAD došlo k zařazení k jiné části kraje, než kde působí a dále proč zde úplně chybí České dráhy (vše asi omyl při zpracování podkladů).
3. Krajské kartové centrum se nebude zřizovat, i když v rámci studie proveditelnosti IDS bylo toto doporučeno.
4. „Železnice nemůže být páteří sítě (malá hustota kolejí, nízká rychlost, přestupy)“. Když pomínu terminologii („hustota kolejí“), tak je ovšem toto tvrzení v rozporu s obecným trendem železnice jako páteřní dopravy IDS.
5. Koordinátor v rámci Odboru dopravy a silničního hospodářství bude tvořen 5 pracovníky: IT technik na karty a odbavování

(2 pracovníci), dopravní expert, tarif a tvorba JŘ (2 pracovníci), ekonom zajišťující styk se zúčtovacím centrem (1 pracovník).

O přípravě IDS byla seznámena i veřejnost prostřednictvím regionálního tisku, mj. v dubnu 2010 náměstkem hejtmána pro dopravu a majetek: „Nechceme se dát cestou Jihomoravského kraje. Náš systém přizpůsobíme potřebám obyvatel. Nebudeme platit žádného koordinátora, jako mají v Jihomoravském kraji KORDIS. Koordinaci zvládnou naši úředníci na kraji.“

### Rozhodnutí o zavedení IDS

Rozhodující zasedání zastupitelstva kraje se uskutečnilo 22.6.2010. Příslušný bod k IDS přednesl opět náměstek hejtmána pro dopravu a majetek, který mj. do slova uvedl: „Nebavíme se zde o IDS typu Kordis v Jihomoravském kraji. Nechceme, abysme zde prodlužovali jízdní časy, abysme zde zvyšovali zbytečné přestupy, tzn. navážet na železnici a svázat to do velkých center jako je například Brno. Kraj Vysočina má podstatně rozříštěnější strukturu, v rámci studie, která byla vypracovaná a s kterou jste všichni byli seznámeni, tak zde bylo konstatováno, že, řekněme, časové polohy, množství spojů jsou z více jak 95% vhodně položeny a že s tím není potřeba víceméně hýbat krom drobných úprav, které se dělají každý rok, jak vám vznikají a zaničkají zaměstnavatelé, mění se sídla trošku.“

V diskusi vystoupili další zastupitelé, kteří kromě připomenutí již výše v textu uvedených částí studie připomínali také ekonomickou stránku fungování IDS ve smyslu vynaložených nákladů.

V rámci hlasování ale nebyl návrh na zavedení IDS Vysočina zastupiteli přijat.

### Další rozšíření IDS JMK

Nezávisle na přípravě možného vzniku IDS Vysočina se podařilo v roce 2010 místním samosprávám a občanům při hranici s Jihomoravským krajem prosadit další rozšíření IDS Jihomoravského kraje (IDS JMK) i na území Vysočiny, konkrétně od 1.7.2010 došlo k zaintegrovaní úseku tratě č. 241 až po Moravské Budějovice.

V roce 2010 je možno dalšího rozšíření IDS JMK na Vysočinu, a to úseku tratě č. 251 až po zastávku Rovné-Divišov (výhledově by zde mohlo dojít i k zaintegrovaní MHD Bystřice nad Pernštejnem, vedení města na to nemá negativní názor) a úseku tratě č. 250 až po Křižanov. Přesný termín se stále odsouvá, mělo by jednat pouze o integraci osobní železniční dopravy (veřejná linková autobusová doprava by zaintegrovaná do IDS JMK z důvodu nesouhlasu kraje Vysočina nebyla).

Do budoucna není vyloučeno další rozšiřování IDS JMK na dalších úsecích železničních tratí, snahou místních samospráv je i zaintegrovaní VLAD.

### Závěr

V předchozím článku v revue Doprava č. 4/2008 jsem uvedl, že „existence IDS v kraji Vysočina je opodstatněná, i když bohužel tč. neprůchodná“. Na tomto mém tvrzení se nic nemění, protože vznik krajského IDS Vysočina považuji v dohledné době za nepravděpodobný.

Podle mého názoru by zcela přínosné bylo aspoň další rozšiřování IDS JMK na území kraje Vysočina, podle mne by se jednalo o okresy Třebíč, Žďár nad Sázavou a částečně i okres Jihlava po město Jihlava včetně.

Integrace by bylo přínosná pro všechny dotčené druhy dopravy, tj. osobní železniční dopravu, veřejnou linkovou autobusovou dopravu a dotčené systémy MHD. S ohledem na významnou spádovost cest z této části kraje Vysočina do brněnské aglomerace a města Brna by toto bylo pro občany východní části kraje Vysočina velmi velkým přínosem pro jejich časté cesty do zaměstnání, za studiem, za kulturou, za nákupy, kvůli zdravotní péči apod.

doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Univerzita Pardubice

### Přečetli jsme za vás

České dráhy vypíší dvě mezinárodní soutěže na dodávku 46 moderních regionálních vlaků v hodnotě kolem pěti miliard Kč. Informoval o tom mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Podle jeho slov jde o největší nákup nových vlaků pro regiony za poslední léta. České dráhy hodlají nakoupit patnáct elektrických jednotek a 31 motorových vlaků. „Cestující na mnoha regionálních spojích čekají do tří let radikální změny v komfortu na železnici,“ uvedl náměstek generálního ředitele ČD Antonín Blažek. Nové vlaky by se měly objevit například v severních a východních Čechách nebo v Olomouckém kraji. Celkový objem letos vypsaných soutěží na nové vlaky pro kraje má být zhruba devět miliard Kč. Například pro Liberecký kraj a Vysočinu už podnik objednal 33 motorových vlaků za 1,8 miliardy Kč od společnosti Stadler Pankow. Nákup nových vlaků pro kraje je na dráze novinkou. Dopravce dosud sázel především na rekonstrukce starých strojů, například klasické červené lokálky řady 810 předělává na žluté jednotky Regionova. Do nákupu nových vlaků se České dráhy pustily po loňském uzavření desetiletých smluv s kraji.

Dopravní noviny, č. 38  
připravuje (kal)