



Dopravní politika Kraje Vysočina

Část A dle zadávací dokumentace veřejné zakázky
RAILHUC – přestupní terminály a pátevní síť veřejné dopravy
Kraje Vysočina

Objednatel: Kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
Zhotovitel: UDIMO spol. s r. o., Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava

Ostrava, únor 2013



**CENTRAL
EUROPE**
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Základní údaje

Název	RAILHUC – přestupní terminály a páteční síť veřejné dopravy Kraje Vysočina
Zhotovitel	UDIMO spol. s r. o., Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava
Objednatel	Kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
Archivační číslo	II. – 1.2/24/2012
Termín dokončení	leden 2014, dílčí termín části únor 2013
Zodpovědný projektant	Ing. Petr Macejka
Technická kontrola	Ing. Pavel Roháč



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

**Projekt 3sCE413P2 RAILHUC – Railway Hub Cities and TEN-T network
je realizován v rámci Operačního programu CENTRAL EUROPE
a spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj**

Obsah

Základní údaje.....	2
Obsah	3
1 Výchozí dopravní politiky Kraje Vysočina	4
1.1 Úvod	4
1.2 Projekt RAILHUC	5
1.2.1 RAILHUC – Železniční uzlová města a síť TEN-T	5
1.2.2 Přestupní terminály a pátevní síť veřejné dopravy Kraje Vysočina	5
2 Struktura programové části	7
3 Vybrané nadřazené a navazující dokumenty	8
3.1 Kontext předkládané dokumentace	8
3.2 Výchozí nadřazené dokumenty Evropské komise	8
3.2.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě	8
3.2.2 Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje,	9
3.3 Výchozí nadřazené dokumenty národní	10
3.3.1 Politika územního rozvoje České republiky	10
3.3.2 Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013	13
3.3.3 Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020	13
3.3.4 Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GEPARDI II)	15
3.3.5 Strategie podpory dopravní obsluhy území a Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících	16
3.3.6 Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012 – 2016	16
3.4 Výchozí nadřazené dokumenty Kraje Vysočina	17
3.4.1 Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina	17
3.4.2 Program rozvoje Kraje Vysočina	18
3.4.3 Strategie Kraje Vysočina 2020	18
3.4.4 Memorandum o spolupráci v železniční dopravě v rámci územního obvodu Kraje Vysočina (2006)	19
3.5 Ostatní výchozí dokumenty Kraje Vysočina	19
3.5.1 Dopravní plán Kraje Vysočina	19
3.5.2 Studie proveditelnosti zavedení integrovaného dopravního systému v podmínkách kraje Vysočina	20
3.5.3 Projekt pro realizaci náhrady části rozsahu veřejné drážní osobní dopravy veřejnou linkovou osobní dopravou v rámci základní dopravní obslužnosti území kraje Vysočina	20
4 Shrnutí	21
Seznam tabulek, obrázků a schémat	22
Literatura	22

1 Východiska dopravní politiky Kraje Vysočina

1.1 Úvod

Města střední Evropy jsou často počátečními a koncovými body mezinárodních přepravních řetězců. Tyto řetězce jsou tvořeny místními, regionálními, národními a nadnárodními dopravními systémy.

Zatímco je zkvalitňována železniční doprava mezi střeoevropskými městy, zejména na tratích sítě TEN-T, navazující regionální veřejné dopravě je věnována menší pozornost. I v tomto segmentu dopravy by však mělo dojít ke zlepšení služeb pro cestující. To vyvolává potřebu lépe propojit systémy městské a regionální veřejné dopravy s dálkovými i mezinárodními spoji na síti TEN-T. Ústřední roli v procesu integrace lokální a dálkové dopravy přitom sehrávají přestupní uzly ve městech.

Konkurenceschopnost ČR a soudržnost jejích regionů vyžadují efektivnější, spolehlivější a cenově dostupnou mobilitu osob i věcí s co nejmenšími dopady na životní prostředí a globální změny, a to v kontextu opatření v jiných oblastech (inovace, výzkum, pracovní trh, vzdělanost, podpora umísťování investic a další).

Doprava postupně zkvalitňuje své služby, ale nevyvíjí se udržitelným způsobem – růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě přepravní práce. Vztah mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy by měl být konkurenční jen omezeně. Jednotlivé druhy dopravy musí fungovat na bázi spolupráce – ale spolupráce může být schopen jen ten dopravní segment, který je schopen nabízet kvalitní, flexibilní a spolehlivé služby.¹

Veřejná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, kdy integrované (tj. dopravně, tarifně, organizačně a informačně provázané) dopravní systémy (IDS) nejsou v Kraji Vysočina ani mezi sousedními kraji organizovány nebo jsou organizovány v omezené míře.

Dopravní obslužnost patří k základním veřejným službám, které zajišťuje veřejná správa. Na jejím zajišťování se podílí stát, kraje a obce. Základním nástrojem pro její plánování, jakož i pro provázání objednávek a vytváření synergií ve vertikální úrovni (objednávka státu, krajů a obcí) a v horizontální úrovni (návaznost objednávek sousedních krajů a eliminace „hluchých“ zón na hranici krajů), je vytváření dlouhodobých strategií a střednědobých dopravních plánů. Dopravní plánování je velmi důležité pro plánování sítí dopravní infrastruktury, a to zejména železniční. Není možné pokračovat v praxi, kdy stát zajistí investiční akce do tratí, na kterých je v následujících letech zastavena krajská objednávka, trať je tak nevyužita a investované prostředky zmařeny.

Zákonná úprava dopravního plánování je velmi obecná s ohledem na samostatnou působnost veřejné správy, proto je nutné zpracovávat kvalitní podklady pro rozhodovací proces ve veřejné dopravě. Z informací začátku roku 2013 lze usuzovat, že stát, který významnou měrou přispívá na regionální dopravní obslužnost, má ambice změnit financování ve prospěch krajů od roku 2014.² O to důležitější bude v nadcházejícím období

¹ Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, koncept, str 8 (Ministerstvo dopravy, leden 2013)

² zrušení finanční účasti státu na zajištění dopravní obslužnosti železniční dopravou poskytované krajům dle Memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou schváleného usnesením Vlády České republiky č. 1350 ze dne 28. 10. 2009 a její náhrady změnou v rozpočtovém určení daní ve prospěch krajů

dát najevo, jakým směrem se má regionální doprava ubírat, aby bylo možné zajistit koordinaci těchto služeb uvnitř území kraje i mezi kraji.

Důležitým úkolem v oblasti veřejné dopravy je integrace dopravní obslužnosti v krajích. Úroveň integrace v jednotlivých krajích je velmi rozdílná. Integrované musí být vždy jízdní řády (nabídka) a v souladu s přístupem unijního práva řízení dopravy i informační systémy. Struktura objednávky Kraje Vysočina musí v dopravním plánování vyhovovat zejména krajským potřebám, kdy některé dálkové spoje jsou již dnes provozovány na čistě tržní bázi či jsou v kompetenci objednávky státu. Při celostátní objednávce nelze vyhovět požadavkům všech krajů zároveň, a proto je nezbytné, aby dálková funkce veřejné dopravy, regionální funkce a místní funkce byly systémově rozděleny a následně tyto segmenty integrovány do společné přepravní nabídky.

1.2 Projekt RAILHUC

1.2.1 RAILHUC – Železniční uzlová města a síť TEN-T

Projekt RAILHUC – Železniční uzlová města a síť TEN-T je strategický nadnárodní projekt, který se zaměřuje na podporu dostupnosti a zlepšení propojení mezi regiony EU. Projekt RAILHUC je realizován z Operačního programu Nadnárodní spolupráce – CENTRAL EUROPE a je spolufinancován z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj. Podílejí se na něm partneři a přidružené instituce z 8 zemí EU pod vedením italského regionu Emilia-Romagna.

Projekt RAILHUC si klade za cíl posílit význam železniční dopravy ve střední Evropě cestou zlepšování propojení železničních uzlových měst s ostatními sídly v jejich spádových oblastech a usiluje o plnou funkční integraci a multimodální spolupráci mezi dopravními centry.

Výsledkem tohoto procesu bude vznik nadnárodního strategického plánovacího dokumentu, s vymezením dlouhodobých priorit integrace uzlových měst i konkrétních opatření k jejich dosažení. Opatření se budou týkat infrastruktury, nabídky služeb i institucionálního zázemí a budou navržena tak, aby navazovala na již probíhající investiční i neinvestiční aktivity a vzájemně se s nimi doplňovala. Projekt RAILHUC se zde opírá o aktivní účast subjektů podílejících se na zajištění služeb veřejné dopravy a představitelů místních a regionálních samospráv tak, aby své výstupy podložil širokým spektrem názorů a postojů, a tedy podpořil jejich dlouhodobou udržitelnost.

Regionální dokumentace Kraje Vysočina, která bude jednou ze vstupních částí nadnárodního dokumentu, je nazvána RAILHUC – přestupní terminály a páteřní síť veřejné dopravy Kraje Vysočina.

1.2.2 Přestupní terminály a páteřní síť veřejné dopravy Kraje Vysočina

Kraj Vysočina do projektu vybral uzel Havlíčkův Brod/Jihlava. Vzhledem k nízké gravitační síle obou měst ve srovnání s ostatními železničními křižovatkami projektu RAILHUC, struktuře osídlení kraje a chybějícímu rozvojovému dokumentu v oblasti regionální železniční infrastruktury z pozice kraje, objednatele regionální drážní osobní dopravy, bude jako zájmová oblast železničního uzlu řešeno celé území kraje včetně napojení na sídla sousedních regionů.

Struktura dokumentace RAILHUC – přestupní terminály a páteřní síť veřejné dopravy je složena z částí A – F, jejichž popis je přehledně shrnut v následující tabulce

Úroveň	Název části	Stručný popis
A	Dopravní politika a výchozí podmínky	Východiska dopravní politiky a cíle Přehled dokumentů, které se zabývají politikou v oblasti veřejné dopravy
B	Přepravní část	Předmětem je konstrukce matematického dopravního modelu a přepravní analýza Kraje Vysočina
C	Dopravní a finanční část	Návrh dopravních řešení veřejné dopravy Kraje Vysočina v úrovni páteřní sítě
D	Infrastrukturní opatření	Vzhledem k dopravním řešením, které jsou navrženy v části C na základě přepravní analýzy části B, jsou identifikovány intervence na straně infrastruktury veřejné dopravy a další opatření
E	Připomínkové řízení	Veřejné připomínkové řízení, projednání výstupů
F	Analýza dopadů	Kvantitativní hodnocení dopadu výsledků

Tabulka 1: Struktura dokumentace RAILHUC - přestupní terminály a páteřní síť veřejné dopravy Kraje Vysočina

Na základě přepravní analýzy a prognózy, zpracované pomocí multimodálního modelu osobní dopravy, bude identifikována páteřní síť veřejné dopravy Kraje Vysočina. Je možné předpokládat, že se bude jednat o spojení obcí s pověřeným obecním úřadem s nadřazenými obcemi s rozšířenou působností, v návaznosti na bývalá okresní města a krajské město (centrální uzel Havlíčkův Brod/Jihlava) a s ohledem na přepravní proudy, které zejména z východní části kraje divergují do města Brna, také o spojení do sousedních krajů.

V návaznosti na přepravní analýzu budou zpracovány varianty koncepce rozvoje páteřní sítě veřejné dopravy Kraje Vysočina v podobě návrhů na zdokonalení integrovaného taktového jízdního řádu a jeho rozšíření o páteřní linky autobusové dopravy, jelikož lze očekávat, že také vybrané relace veřejné linkové dopravy, vzhledem k trasování železničních tratí, budou součástí páteřní sítě. Varianty páteřní sítě pak budou modelovány s využitím dopravního modelu za účelem získání prognózy přepravních intenzit a posouzení finanční náročnosti navržených variant.

Po předchozí přepravní analýze a návrhu dopravních řešení, včetně jejich finančního posouzení, budou identifikována infrastrukturní opatření potřebná k odstranění úzkých hrdel a vedoucí k dosažení systémových jízdních dob. Dále budou na páteřní síti identifikovány chybějící přestupní terminály, pochopitelně nejen v uzlech páteřní sítě (páteřní autobus – páteřní vlak), ale také na páteřních linkách (ostatní autobus – páteřní vlak). Okrajově, v bezprostřední vzdálenosti páteřní sítě, tak bude posouzena možnost navázání ostatních linek veřejné dopravy na páteřní linky, podrobné oblastní analýzy ale budou předmětem dalších studií, pro které budou výstupy projektu RAILHUC podkladem. Pojmenována budou také další opatření vedoucí v podmínkách Kraje Vysočina k udržení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce.

2 Struktura programové části

Struktura programové části je převzata z nadřazeného krajského dokumentu Program rozvoje Kraje Vysočina³. Tato je dělena na vizi, prioritní oblasti, opatření a aktivity. Vyjmenovány jsou pouze prioritní oblasti, opatření a aktivity, kterými se zabývá tato dokumentace.

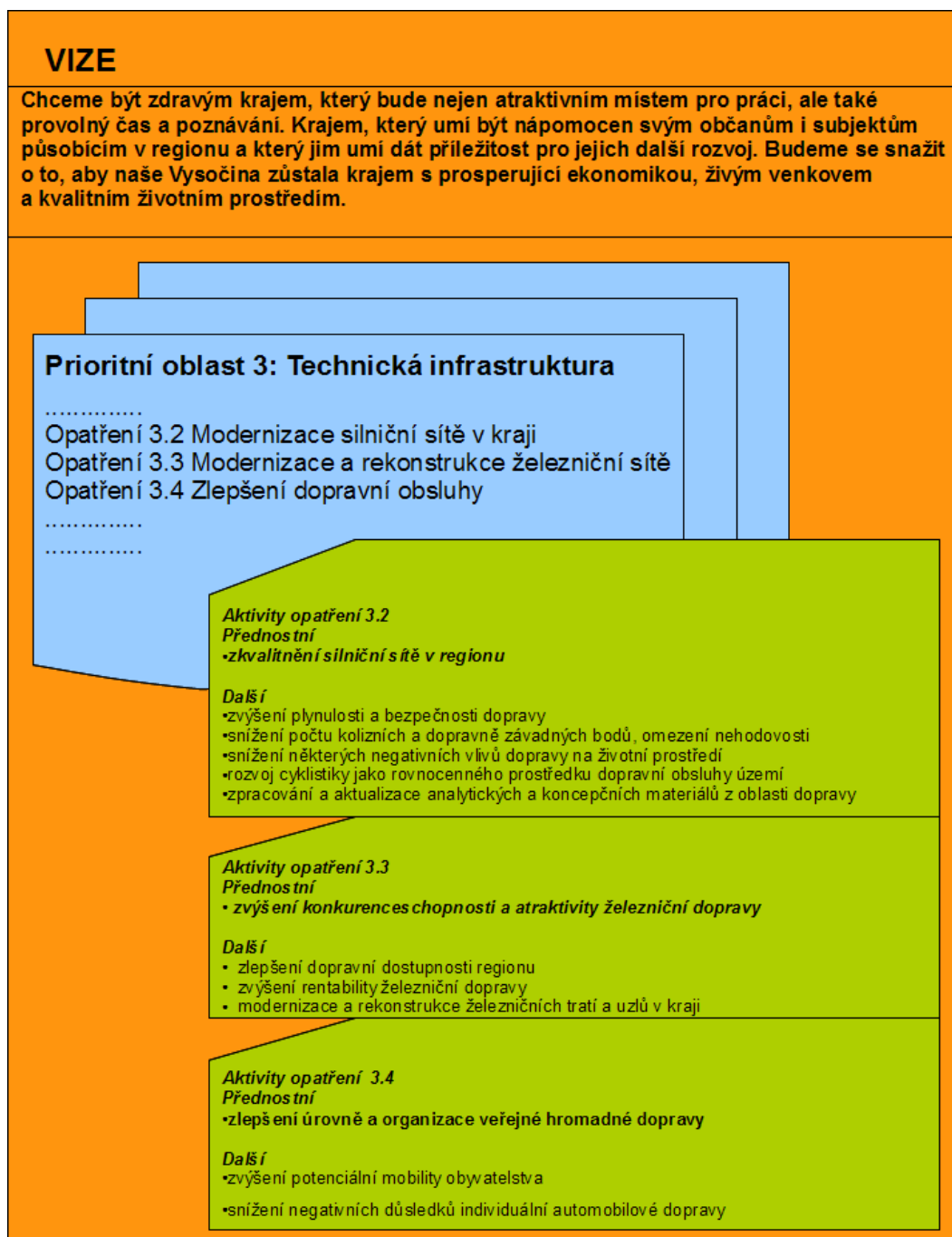


Schéma 1 Hierarchie vize, prioritních oblastí, opatření a aktivit

³ Program rozvoje Kraje Vysočina – Programová část a SWOT analýza, str. 5 (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2011)

3 Vybrané nadřazené a navazující dokumenty

Dopravní politika Kraje Vysočina podporuje udržitelný rozvoj území i dopravní obsluhu osídlení Kraje Vysočina a zohledňuje požadavky kladené nadřazenými dokumenty vyplývající ze členství v EU a požadavky kladené národními i krajskými dokumenty.

3.1 Kontext předkládané dokumentace

Zpracovávaná dokumentace musí být zařazena do kontextu nadnárodních, národních a krajských dokumentací, které jsou rozděleny do třech podskupin.

První podskupinou jsou politiky. Jedná se o nadřazené dokumenty, které pojednávají o tématu dopravy v širších souvislostech. Další podskupinou jsou strategie, které pojednávají v obecných souvislostech o dopravě, či o jednotlivých dopravních módech (druzích dopravy). Poslední kapitolou jsou plány. Do této podskupiny spadají zejména plány dopravní obsluhy dle § 5 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách.

Úroveň	politická	strategická	plánovací
evropská	▪ Bílá kniha EU ▪ Politika TEN-T		
národní	▪ Politika územního rozvoje ČR ▪ Dopravní politika ČR	▪ Dopravní sektorové strategie ▪ Strategie podpory dopravní obsluhy území	▪ Plán dopravní obsluhy ČR
regionální	▪ Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina ▪ Program rozvoje Kraje Vysočina	▪ (Generel dopravy) ▪ RAILHUC	▪ Dopravní plán Kraje Vysočina

Tabulka 2: Hierarchie dokumentů s vazbou na projekt RAILHUC

Hierarchii dokumentů znázorňuje tabulka 3. Nadřazenými dokumentacemi jsou nadnárodní a národní politiky a strategie a politiky Kraje Vysočina. Dokumentace na stejné úrovni jsou např. Strategie rozvoje cestovního ruchu nebo Generel dopravy, který Kraj Vysočina v současné době nemá zpracován. Podřazenými dokumenty jsou pak plány dopravní obsluhy na krajské úrovni. Dokumentacemi, které je dále nutné vzít v potaz, jsou plány dopravní obsluhy na národní úrovni.

3.2 Výchozí nadřazené dokumenty Evropské komise

3.2.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě

Dne 19. října 2011 vydala Evropská komise Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T). Jedná se o završení procesu revize politiky TEN-T, který byl započat na začátku roku 2009. Návrh rozděluje síť TEN-T na základní (core) a globální (comprehensive). Základní síť má být dokončena do roku 2030 a globální síť do roku 2050. Součástí dokumentu jsou rovněž

mapy, kde jsou zakreslena konkrétní dopravní propojení rozdělená na základní a globální síť.

Definuje hlavní zásady rozvoje dopravní infrastruktury včetně opatření, která umožní poskytování kvalitních služeb. Definuje dvouvrstvou evropskou dopravní síť pro železniční dopravu (samostatně pro osobní a nákladní dopravu), silniční síť, vnitrozemské vodní a námořní cesty, leteckou infrastrukturu a infrastrukturu pro multimodální nákladní dopravu (bimodální a trimodální terminály). Tzv. globální síť TEN-T by měla být dobudována do roku 2050, její podmnožina, tzv. hlavní (někdy též se uvádí jako základní) síť, má termín dokončení do roku 2030.



Obrázek 1: Návrh železniční sítě TEN-T

3.2.2 Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje,

Bílá kniha pojednává o dopravní politice EU pro období 2011-2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T), jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh.

Oblasti doprava se týkají následující záměry Komise:

- vytvořit strategický program pro výzkum zaměřený na výzvy, jako je např. zabezpečení dodávek energie, doprava, změna klimatu a účinné využívání zdrojů
- modernizovat dopravní sektor a zajistit jeho dekarbonizaci

- zefektivnit finanční nástroje EU pro financování dopravní infrastruktury
- urychlit implementaci strategických projektů, aby bylo možné odstraňovat zásadní překážky, zejména v přeshraničním styku a u intermodálních uzlů (města, přístavy, logistická centra)
- zajistit, aby dopravní a logistické sítě poskytovaly průmyslu efektivní přístup na jednotný trh

Na vnitrostátní úrovni mají členské státy v oblasti doprava dosáhnout těchto cílů:

- vyvinout inteligentní, modernizovanou a plně propojenou dopravní a energetickou infrastrukturu a plně využívat informační a komunikační technologie (IKT)
- zajistit v rámci základní sítě EU koordinované provádění projektů v oblasti infrastruktury, jež zásadním způsobem přispívají k účinnosti celkového dopravního systému EU
- zaměřit se na městský a příměstský rozměr dopravy, kde vzniká značná část dopravní zátěže a emisí

U dopravy na střední vzdálenosti jsou nové technologie méně vyspělé a volba druhů dopravy je omezenější než ve městě. Energeticky účinnější vozidla a čistší paliva by sama o sobě pravděpodobně nedosáhla potřebného snížení emisí a nevyřešila by problematiku přetíženosti. Je třeba, aby je doprovázela konsolidace velkých objemů přepravy na dlouhé vzdálenosti, tudíž větší využívání autobusů a autokarů, železniční a letecké dopravy pro cestující.

Lepší výběr druhů dopravy bude důsledkem vyšší integrace modálních sítí: letiště, přístavy, železniční a autobusová nádraží a stanice metra by měly být stále více propojovány a přeměňovány na multimodální dopravní uzly pro cestující.

3.3 Výchozí nadřazené dokumenty národní

3.3.1 Politika územního rozvoje České republiky

Politika územního rozvoje ČR je celostátní nástroj územního plánování, který slouží zejména pro koordinaci územního rozvoje na celostátní úrovni a pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a současně jako zdroj důležitých argumentů při prosazování zájmů ČR v rámci územního rozvoje Evropské unie.

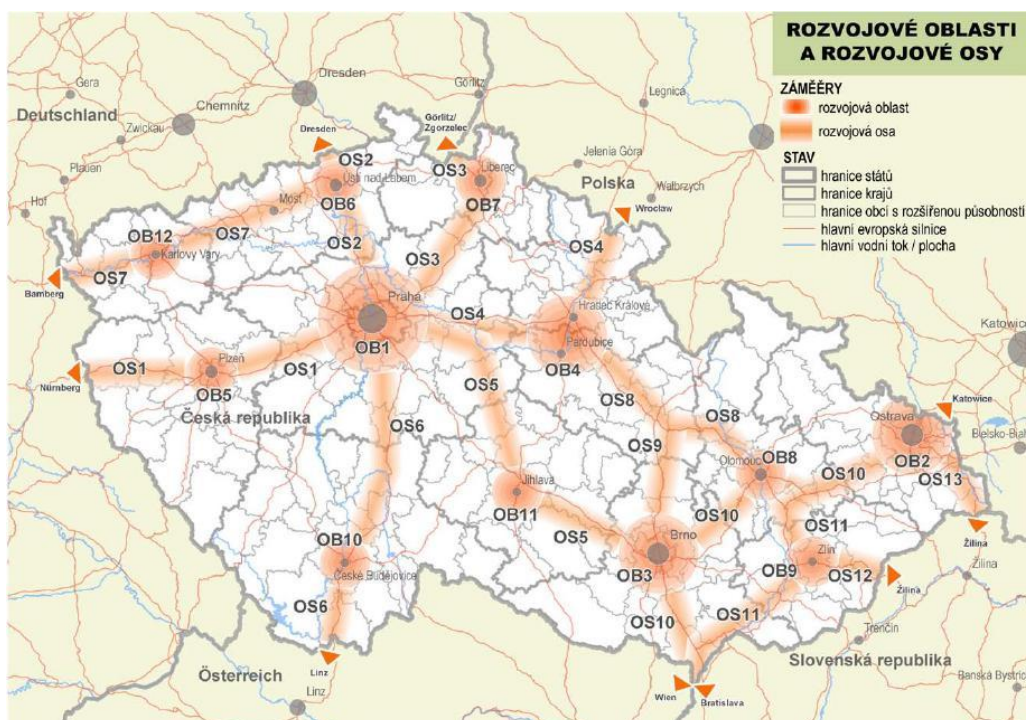
Dokument Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR) určuje požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, mezinárodních, nadregionálních a přeshraničních souvislostech, určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů a stanovuje republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území.

V Politice územního rozvoje se rovněž vymezují oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území jednoho kraje, a dále stejně významné oblasti se specifickými hodnotami a se specifickými problémy a koridory a plochy dopravní a technické infrastruktury.

Vybrané rozvojové oblasti, osy a záměry

OB11 Rozvojová oblast Jihlava

Území obcí ve správním obvodu obce s rozšířenou působností (ORP) Havlíčkův Brod (jen obce v jižní části), Humpolec (bez obcí v západní části), Jihlava (bez obcí v jihozápadní části). Vymezení: Území ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města Jihlavy. Jedná se o relativně silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má republikový význam; podporujícím faktorem rozvoje je poloha na dálnici D1.



Obrázek 2: Rozvojové oblasti a rozvojové osy⁴

OS5 Rozvojová osa Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. dálnici D1, silnice I/38 (S8) a I/12.

Vymezení: Území ovlivněné dálnicí D1 v úseku Jihlava – Brno, v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava rozvojovým záměrem kapacitní silnice a centry Kolín, Kutná Hora, Čáslav, Havlíčkův Brod a Velké Meziříčí.

Vybrané koridory drážní dopravy

Koridory vysokorychlostní dopravy VR 1

Vymezení:

(Dresden –) hranice SRN/ČR – Praha,

(Nürnberg –) hranice SRN/ČR – Plzeň – Praha

Praha – Brno – hranice ČR / SR (– Wien, Bratislava),

Brno – Ostrava – hranice ČR/Polsko (– Katowice).

Důvody vymezení: Chránit na území ČR navržené koridory vysokorychlostní dopravy v návaznosti na obdobné koridory především v SRN a případně v Rakousku.

Úkoly pro územní plánování: Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady: Provéřít reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy a navazující případné stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv.

⁴ Politika územního rozvoje České republiky, str. 29 (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2008)

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy, které pro řešení tohoto problému ustavilo meziresortní komisi, složenou ze zástupců Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva životního prostředí a dotčených krajů

Koridor konvenční železniční dopravy C-E 61

Vymezení:

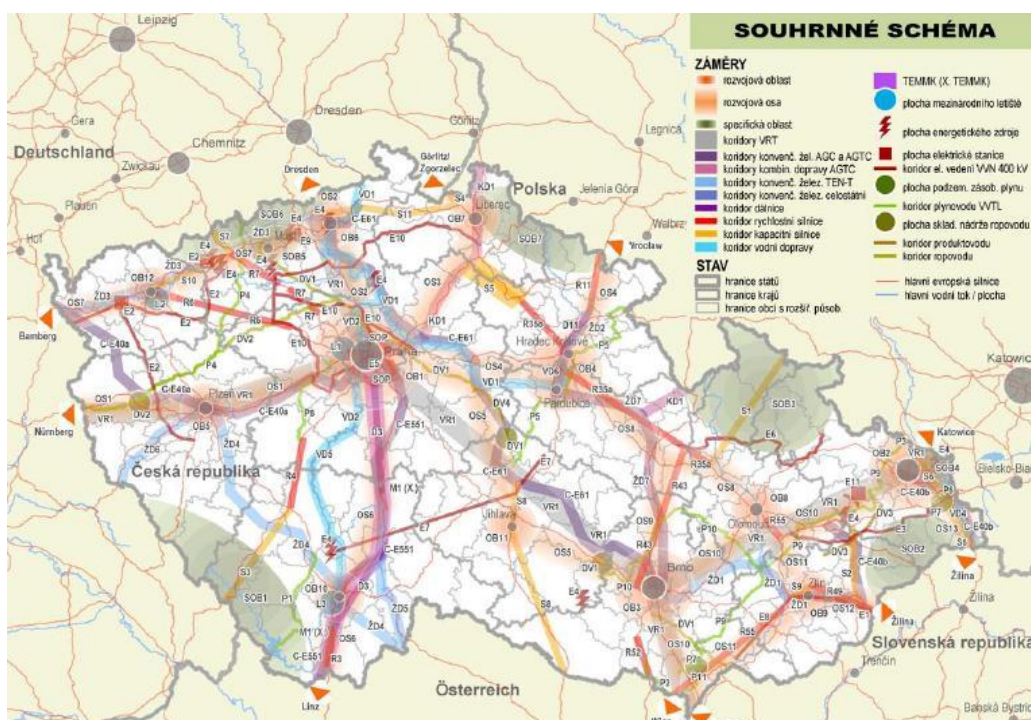
Děčín – Nymburk – Kolín, Kolín – Havlíčkův Brod – Brno (pokračování je již součástí I. tranzitního železničního koridoru).

Jedná se o tratě č. 072 Děčín – Lysá nad Labem, č. 231 Lysá nad Labem – Kolín, č. 230 Kolín – Havlíčkův Brod a č. 250 Havlíčkův Brod – Brno.

Důvody vymezení: Dodržení závazků ČR jako signatáře mezinárodních dohod AGC a AGTC.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady: Připravit podklady pro územní změny nutné k realizaci rozvojového záměru.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy



Obrázek 3: Souhrnné schéma záměrů⁵

Vybrané koridory kapacitních silnic

S8 Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě–hranice ČR/Rakousko

Vymezení: Dopravní propojení ve směru severozápad – jihovýchod, s napojením na Rakousko, zkvalitnění mezinárodní silnice E 59 (Wien –) hranice Rakousko/ČR – Znojmo – Jihlava – D1 a dále posílení vnitrostátní vazby Jihlava – Havlíčkův Brod s návazností na silniční síť ve směru Čáslav – Kutná Hora – Kolín – D11 – Poděbrady – Nymburk s napojením na R10 u Mladé Boleslavi do Liberce.

⁵ Politika územního rozvoje České republiky, str. 93 (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2008)

Důvody vymezení: Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně sledovat posílení obsluhy území zejména v Kraji Vysočina při minimalizaci dopadu na životní prostředí.

Politika územního rozvoje ČR byla schválena vládou ČR v červenci 2009.

3.3.2 Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013

Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 (dále jen Dopravní politika) je základním strategickým sektorovým dokumentem, který má vliv na dopravně-politický proces.

Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy učinit musí (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie, veřejné zdraví) a učinit může (finanční aspekty).

Dopravní politika je dále rozpracována v tzv. návazných strategických dokumentech, např. Dopravní sektorové strategie.

Mezi priority Dopravní politiky patří dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy a zajištění rovných podmínek na dopravním trhu.

V osobní dopravě se v České republice dělba přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy vzhledem k zachování možnosti udržitelného rozvoje v odvětví dopravy vyvíjí nepříznivým směrem. Vývoj dělby mezi hromadnou a individuální osobní dopravou směřuje k ohrožení funkčnosti dopravního systému kongescemi na silnicích a k nepřiměřenému negativnímu působení dopravy na životní prostředí na jedné straně a k nedostatku tržeb a přílišné závislosti na dotacích ve veřejné dopravě na straně druhé. Příčinami tohoto vývoje jsou rostoucí dostupnost individuální dopravy a rychlejší zkvalitňování silniční infrastruktury ve srovnání s infrastrukturou železniční. Železniční dopravci na tento vývoj dosud nereagují nabídkou dostatečně kvalitních služeb.

Veřejná hromadná doprava osob se v žádné vyspělé zemi neobejde bez veřejné podpory. Smlouvy o závazcích veřejné služby jsou uzavírány v případech, kdy není možné zajistit požadovanou obsluhu území na komerčním základě a kdy je provozování veřejné dopravy ve veřejném zájmu. Veřejné finance umožňují existenci veřejné dopravy jako funkční sítě. Tyto finance však musejí být využívány efektivně. Lze je poskytovat pouze dopravci, který je schopen nabízet služby ve stanovené kvalitě a tyto služby garantovat. Vhodné zásahy do dělby přepravní práce mezi druhy dopravy se mohou provádět pouze v souladu s pravidly hospodářské soutěže a rovného přístupu na trh. Uzavírání krátkodobých smluv o závazcích veřejné služby omezuje možnosti obnovy vozidlového parku ve veřejné osobní dopravě.

Další prioritou Dopravní politiky je podpora rozvoje dopravy v regionech.

Uvedená priorita má charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni. Jedná se o problémy, které v rámci principu subsidiarity musí být řešeny na regionální a místní úrovni, a které zároveň potřebují podporu, případně koordinaci z národní úrovně.

Jednotlivá opatření Dopravní politiky v oblasti veřejné dopravy jsou rozpracována v samostatném materiálu Strategie podpory dopravní obsluhy území.

3.3.3 Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020

Dokument se nachází ve stádiu konceptu⁶.

Důležitým úkolem dopravní politiky je zajistit srovnatelnou kvalitu dopravní infrastruktury v jednotlivých krajích. V Kraji Vysočina chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra

⁶ v únoru 2013 k dispozici verze ze dne 15. 1. 2013

kraje zejména Třebíč a Žďár nad Sázavou.⁷ Přijatým opatřením je modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů.

V kapitole Veřejná služba v přepravě cestujících je definováno její rozpracování v návazné strategii: Plány dopravní obslužnosti (celostátní a krajské). Termínem plnění je rok 2017.

Opatření:

Zajistit mezi všemi významnými aglomeracemi v České republice pravidelnou a konkurenceschopnou intervalovou veřejnou dopravu.

Zajistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů integraci veřejné dopravy na celém území krajů, integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozevého systému, integraci tarifní a informační.

Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).

Zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů – horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky). Za tímto účelem bude nutné posoudit smyslnost ustanovení celostátního koordinátora pro metodické vedení jednotlivých objednatelů v podmínkách samostatné působnosti. Důležitým prvkem bude koordinace tvorby dopravních plánů, které musí mít v jednotlivých krajích a na jednotlivých úrovních srovnatelnou vypovídající hodnotu a musí sloužit jako jeden z důležitých podkladů pro rozhodování o rozsahu a modernizaci kolejové infrastruktury.

Zajistit prostřednictvím objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících a prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti, aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu celodenní a celotýdenní. Využívání jednotlivých spojů v průběhu dne závisí na tomto pojetí. Určitým negativem vždy bude, že spoje v okrajových časech nebudou využívány v dostatečné míře.

Veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu v souladu s principy Bílé knihy EU, tj. zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení.

Zajistit odpovídající ochranu veřejných služeb v prostředí otevírajícího se dopravního trhu v oblasti drážní i silniční dopravy.

V kapitole Funkční systém osobní dopravy dokument rovněž považuje za problematickou obsluhu aglomerací celostátního významu (rozvojové oblasti dle Politiky územního rozvoje a Strategie regionálního rozvoje) ve směru do hlavních center státu (Praha, Brno), kde neexistuje železniční infrastruktura, která umožňuje poskytovat konkurenceschopné služby. Dálková autobusová doprava je zde v současnosti provozována komerčně a s častými velkými výkyvy vlivem vzniku/zániku konkurenčního boje na těchto komerčně atraktivních trasách.

Kraje mají jen minimální možnosti regulace takových výkyvů v případě selhávání trhu a stát v tomto směru nezasahuje, neboť rovněž postrádá vhodné nástroje na usměrnění. Přitom v souvislosti s novými pravidly danými zejména evropským nařízením č. 1370/2007 již vznikl podíl státu na ekonomice těchto linek – ve formě úhrad ztrát vzniklých státem nařízenými slevami, které výrazně zlepšily jejich rentabilitu. Ministerstvo dopravy v rámci navazujícího dokumentu Koncepce veřejné dopravy proto prověří možnosti k nastavení nových

⁷ str. 14 konceptu Dopravní politiky

rozhodovacích kompetencí, které by přinesly možnost regulace takových linek v případě selhávání trhu, a hlavně jejich účinnější zapojení do systému dálkové a meziregionální dopravy, dosud státem garantovaného jen v železniční dopravě. V těchto relacích je klíčové garantovat kvalitu spojení rychlým autobusovým spojením, které by předcházelo dlouhodobému řešení – dostatečně rychlému spojení železničnímu.

Při vhodném nastavení podmínek vč. možnosti poskytnutí exkluzivity na určité relaci přitom lze očekávat, že nároky na dofinancování takových služeb by mohly být řádově jen velmi malé, či dokonce naopak by mohla být nastavena za exkluzivitu platba dopravcem do systému veřejné dopravy.

3.3.4 Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GEPARDI II)

Cílem dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze je zpracovat detailní plán rozvoje dopravní infrastruktury včetně návrhu takového finančního modelu, který bude optimálně využívat veřejných zdrojů rozpočtů ČR při maximálním využití finančních zdrojů EU.

Výhledové potřeby dopravní infrastruktury jsou stanoveny rozložením analyticky zjištěných dopravních proudů na reálnou dopravní síť. Pro tuto fázi zpracování dokumentu jsou využity výstupy z národního dopravního modelu a dopravních prognóz, které stanoví scénáře vývoje základních objemových a výkonových ukazatelů jednotlivých druhů osobní a nákladní dopravy v ČR.

Zpracování prognóz vývoje základních ukazatelů jednotlivých oborů osobní a nákladní dopravy je rozděleno do etap posouzení vývoje do roku 2010, zpracování predikce do roku 2015 a na ní navazující zpracování prognózy na roky 2020, 2025, 2030 a 2040. Prognózy vycházejí z analýz materiálů Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD), Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), Ředitelství vodních cest České republiky (ŘVC) a z dopravních modelů zatíženosti dopravních sítí na základě programu VISEM/VISUM nebo obdobného programu dostatečné podrobnosti.

Na základě nezávislého ocenění vybraných projektů jsou porovnána zjištěná data s oficiálními odhady finančních nákladů a očekávaných přínosů jednotlivých projektů. Pro komplexní posouzení vlastností hodnocených projektů je vytvořena jejich podrobná databáze, která obsahuje informace o naléhavosti potřeby staveb, ekologických rizicích, vztahu k mezinárodním závazkům, kritéria bezpečnostních a nákladových přínosů pro uživatele infrastruktury apod.

Nezbytné stanovení investičních možností a související harmonogram alokace investic na jednotlivé akce je výstupem metodiky financování dopravní infrastruktury. Součástí této části dokumentu je identifikace, vyčíslení a riziková analýza možných zdrojů a objemu financování vzhledem k potřebám, včetně rozboru vhodnosti projektů pro různé typy financování. Rozdělení investičních prostředků na jednotlivé druhy dopravní infrastruktury (určení podílů na celku) je navrženo na základě multikriteriální analýzy a zjednodušené analýzy nákladů a přínosů (CBA).

Rozhodující položky pro oblast financování dopravní infrastruktury jsou spotřební daň z minerálních olejů, ostatní daně, výkonové zpoplatnění, bankovní úvěry a státní rozpočet, soukromé zdroje v rámci PPP a Evropské fondy a budou hledány další zdroje financování.

Dokument navazuje na Dopravní sektorové strategie, 1. fáze, které jsou zaměřeny na krátkodobý časový horizont do roku 2013 a jsou určeny jako strategický rámec pro Operační program Doprava 2007 – 2013.

Na Dopravní politiku ČR a Dopravní sektorové strategie, 2. fáze budou navazovat mj. následující dokumenty:

- pro oblast dopravní obslužnosti (Koncepce veřejné dopravy)
- pro oblast přípravy výstavby Rychlých spojení (vysokorychlostních tratí)

3.3.5 Strategie podpory dopravní obsluhy území a Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících

Strategie podpory dopravní obsluhy území (usnesením č. 382/2006 vzala vláda na vědomí) a z ní vyplývající zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících jsou zaměřeny na nastavení systému financování závazků veřejné služby v dopravě a obnovu vozového parku ve veřejné dopravě cestujících. Rozpracovává opatření z Dopravní politiky 2005 - 2013 v oblasti veřejné dopravy:

- zefektivnit způsob poskytování veřejné podpory pro zajištění dopravní obslužnosti tím, že veřejná podpora bude poskytována dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopni zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby garantovat
- podpořit konkurenční prostředí pro zajištění dopravní obslužnosti území formou stanovení požadavků pro výběr dopravce ekonomicky způsobilého a schopného garantovat služby ve stanovené kvalitě a zajišťovat dopravní obslužnost v ucelených územních celcích na dobu minimálně 5 let
- stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti závazky veřejné služby
- rozšiřovat územní působnost a funkčnost IDS (včetně metodické podpory pro zlepšení řízení a koordinací činností mezi druhy dopravy); pokračovat v legislativní podpoře pro vznik a zlepšování funkčnosti IDS
- podporovat vznik informačních a telematických systémů ve veřejné dopravě, zajistit realizaci cílů projektu JSDI

Součástí procesu je rovněž zpracovaný celostátní plán dopravní obslužnosti s vazbou na regionální a místní objednávky a Harmonogram postupného otvírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy.

Dopravní plánování v oblasti zajišťování dopravní obslužnosti koncipuje zákon jako činnost směřující k vytvoření transparentního prostředí pro stát a kraje na straně jedné a dopravce na straně druhé, které má napomoci kvalitní spolupráci objednatelů veřejné dopravy a efektivnímu vynakládání veřejných prostředků v této oblasti. V § 5 zákona 194/2010 Sb. je dopravní plánování vymezeno jednak svým účelem, svými nástroji a jejich minimálním obsahem a požadavkem na veřejnou přístupnost svých výstupů; § 5 rovněž obsahuje jeden obecný pokyn pro dopravní plánování, požadující páteří charakter železniční dopravy.

3.3.6 Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012 – 2016

Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti.

Dopravní plánování vychází, na základě zákonného požadavku, z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti. Tento dopravní plán vyjadřuje názory Ministerstva dopravy jako objednatele dálkové dopravy.

Minimální rozsah dopravního plánu je následující:

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv

- harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

Nad rámec těchto základních náležitostí dopravního plánu obsahuje dokument rovněž posouzení přepravních potřeb, které musí být východiskem pro návrh řešení dopravní obslužnosti, část věnovanou sledování kvality objednávaných dopravních služeb a část věnovanou průmětu potřeb objednávky dálkové dopravy do infrastrukturních investic v dalším období.

3.4 Výchozí nadřazené dokumenty Kraje Vysočina

3.4.1 Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina

Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina (ZÚR) jsou územně plánovací dokumentací, která má celokrajskou působnost. Vydává je zastupitelstvo kraje jako opatření obecné povahy. Na území kraje jsou závazné pro všechny subjekty. ZÚR Kraje Vysočina nabýly účinnosti v listopadu 2008, jejich aktualizace pak v říjnu 2012. ZÚR zpřesňují cíle nadřazeného dokumentu celorepublikového významu, kterým je Politika územního rozvoje ČR, a zároveň jsou nadřazeným dokumentem pro územní plány obcí.

ZÚR zpřesňují rozvojové oblasti (OB 11 Jihlava) a rozvojové osy (OS 5 Praha – Jihlava – Brno) republikového významu na území Kraje Vysočina a vymezují rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti krajského významu.

Rozvojové oblasti krajského významu:

- OBk 2 okolí města Pelhřimov
- OBk 3 okolí města Třebíč
- OBk 4 okolí měst Žďár nad Sázavou a Nové Město na Moravě

Rozvojové osy krajského významu:

- OSk 1 Havlíčkův Brod – Humpolec – Pelhřimov – Kamenice nad Lipou (– Jindřichův Hradec)
- OSk 2 Jihlava – Třešť – Telč (– Dačice): ZÚR zde stanovují mj. zásadu posilovat význam železničního spojení v rozvojové ose
- OSk 3 Jihlava – Brtnice – Třebíč
- OSk 4 Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Přibyslav – Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě: ZÚR zde stanovují mj. úkol ověřit možnosti dosažení parametru AGTC na trati Čáslav – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou
- OSk 5 (Znojmo – Blížkovice –) Moravské Budějovice

Specifické oblasti krajského významu:

- SOBk 1 severní část správních obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP) Pacov a Pelhřimov včetně západní části správního obvodu obce s pověřeným obecním úřadem (OPÚ) Ledec nad Sázavou
- SOBk 2 Vysočina sever – severozápadní část správního obvodu ORP Chotěboř
- SOBk 3 Vysočina severovýchod – severovýchodní části správních obvodů ORP Nové Město na Moravě a Bystřice nad Pernštejnem
- SOBk 4 Jemnicko
- SOBk 5 Hrotovicko – jihozápadní část správního obvodu OPÚ Hrotovice

V rozvojových oblastech a osách, stejně jako ve specifických oblastech, kde se projevují problémy z hlediska hospodářského rozvoje a sociodemografických podmínek, je vhodné věnovat vyšší pozornost dopravní obslužnosti území.

3.4.2 Program rozvoje Kraje Vysočina

Program rozvoje Kraje Vysočina představuje základní střednědobý dokument regionálního rozvoje na území vyššího územně samosprávného celku. Dokument je zpracován pro časové období 2010 – 2014. Program rozvoje Kraje Vysočina vychází ze Strategie regionálního rozvoje ČR zpracované na národní úrovni a stanovuje rámec pro odvětvové strategie, které ho konkretizují. Profil Kraje Vysočina je tvořen třemi částmi.

První částí je Profil Kraje Vysočina, který představuje analytickou část, při jejíž tvorbě je využito širokého spektra statistických údajů. Profil Kraje Vysočina byl aktualizován v prosinci 2012.

Druhou částí Programu rozvoje Kraje Vysočina tvoří SWOT analýza, která definuje silné a slabé stránky kraje, možné příležitosti a hrozby. SWOT analýza byla zpracována v prosinci 2011.

Třetí částí je programová. Ta definuje na základě předchozích dvou částí základní rozvojové směry na úrovni prioritních oblastí. Prioritních oblastí je celkem 6 a jsou dále rozpracovány do úrovně opatření a aktivit. U každého opatření mohou být formulovány až dvě přednostní aktivity. Vše zastřešuje vize rozvoje Kraje Vysočina: „Chceme být zdravým krajem, který bude nejen atraktivním místem pro práci, ale také pro volný čas a poznávání. Krajem, který umí být nápomocen svým občanům i subjektům působícím v regionu a který jim umí dát příležitost pro jejich další rozvoj. Budeme se snažit o to, aby naše Vysočina zůstala krajem s prosperující ekonomikou, živým venkovem a kvalitním životním prostředím.“ Dopravní část je rozvíjena v prioritní oblasti 3: Technická infrastruktura, kde jsou jmenována tato opatření:

- Opatření 3.2: Modernizace silniční sítě
- Opatření 3.3: Modernizace a rekonstrukce železniční sítě
- Opatření 3.4: Zlepšení dopravní obsluhy

Programová část byla zpracována v prosinci 2011.

3.4.3 Strategie Kraje Vysočina 2020

Strategie Kraje Vysočina 2020 je zpracována jako střednědobý strategický dokument na léta 2014 – 2020. Strategie byla zpracována zejména z důvodu přípravy kraje na nové programové období EU 2014 – 2020. Cílem tohoto dokumentu je na základě místního rozvojového potenciálu stanovení prioritních rozvojových okruhů do roku 2020, a to především za účelem udržení a posílení konkurenceschopnosti Kraje Vysočina.

Strategie se skládá z 3 částí. Analytická část stručně hodnotí vývoj v jednotlivých tematických oblastech a identifikuje dispozice problémových okruhů. Cílem této analýzy není vyčerpávajícím způsobem charakterizovat situaci v kraji – to je obsahem pravidelně aktualizovaného dokumentu Profil Kraje Vysočina, který je součástí Programu rozvoje Kraje Vysočina. V návaznosti na analytickou část byla vyhotovena SWOT analýza, která shrnuje nejdůležitější poznatky z analytické části a zachycuje tyto klíčové skutečnosti ve formě silných a slabých stránek kraje a v možných hrozbách a příležitostech působících na kraj.

Nejdůležitější částí dokumentu je Programová část, která navazuje na poznatky z předchozích dvou částí a definuje pět prioritních oblastí rozvoje, které se dále člení na 16 rozvojových opatření. Pro naplňování jednotlivých opatření byly stanoveny klíčové aktivity, které by měly co nejúčinněji přispívat k naplňování jednotlivých opatření. Součástí

Strategie jsou i strategické projekty – tyto konkrétní projekty, které by měly být v dotčeném období v regionu realizovány, byly rozpracovány do podoby projektových karet.

Strategie Kraje Vysočina 2020 vybírá a zpřesňuje nejvyšší priority Programu rozvoje kraje.

Strategickými projekty železničních tratí do roku 2020 jsou optimalizace, modernizace, resp. revitalizace železničních tratí č. 225, 227, 230, 238, 240 a 250, zpracování konceptu propojení vysokorychlostní trati s konvenční železniční sítí a zpracování dokumentace pro územní řízení úseků vysokorychlostní trati v Kraji Vysočina. V oblasti železničních uzlů a stanic pak projekty zvýšení nástupištních hran na normovou výšku 550 mm nad temenem kolejnice v souvislosti s pořízením nízkopodlažních vozidel řady 841, projekty obnovy staničních zabezpečovacích zařízení a projekty přestupních terminálů, zejména Jihlava město a Třebíč. Strategický projekt Veřejná doprava zahrnuje zejména obnovu vozového parku a pořízení telematických systémů.

Strategie Kraje Vysočina 2020 byla schválena Zastupitelstvem Kraje Vysočina v prosinci 2012.

Program rozvoje Kraje Vysočina	Strategie Kraje Vysočina 2020
opatření 3.2 Modernizace silniční sítě	opatření D.1 Kvalitní regionální silniční síť strategické projekty: ▪ modernizace komunikací páteřní silniční sítě v majetku kraje ▪ modernizace komunikací páteřní silniční sítě v majetku státu
opatření 3.3 Modernizace a rekonstrukce železniční sítě	opatření D.2 Modernizace železnice a zkvalitnění přepravy osob na železnici strategické projekty: ▪ modernizace železničních tratí v Kraji Vysočina ▪ rekonstrukce a modernizace železničních uzlů a stanic
opatření 3.4 Zlepšení dopravní obsluhy	opatření A.2 Přitažlivý venkov strategický projekt Veřejná doprava

Tabulka 3: Návaznost opatření Programu rozvoje kraje a Strategie Kraje Vysočina 2020

3.4.4 Memorandum o spolupráci v železniční dopravě v rámci územního obvodu Kraje Vysočina (2006)

Memorandum o spolupráci v železniční dopravě v rámci územního obvodu Kraje Vysočina, uzavřené mezi Ministerstvem dopravy ČR, Správou železniční dopravní cesty, Českými drahami a Krajem Vysočina v říjnu 2006. Spolupráce zúčastněných stran směřuje k vytvoření funkčního dopravního systému vyhovujícího potřebám regionu, šetrného k životnímu prostředí a splňujícího požadavky na kvalitní a bezpečnou dopravní obslužnost v kraji pro jeho obyvatele i návštěvníky a tím k naplňování cílů dopravní politiky Evropské unie a České republiky.

3.5 Ostatní výchozí dokumenty Kraje Vysočina

3.5.1 Dopravní plán Kraje Vysočina

Dopravní obslužnost nadregionálního a mezinárodního charakteru je zajišťována ministerstvem dopravy na smluvním základě s dopravci. Kraje zajišťují dopravní obslužnost taktéž na smluvním základě, a to regionálního charakteru. Cílem obou subjektů je zajištění

vzájemné provázanosti nabídky celostátní dopravy a regionální dopravy tak, aby vytvářela ucelenou spolupůsobící síť.

Snahou kraje v rámci dopravního plánu je příprava optimalizace dopravní obslužnosti území, výběr dopravců zabezpečujících přepravní potřeby obyvatel kraje při současném nastavení minimálních standardů kvality nejen používaných vozidel, ale i poskytovaných služeb, a to v časovém horizontu dle dále uvedeného harmonogramu. Výsledkem by měla být stabilizace systému zabezpečování dopravní obslužnosti kraje naplňujícího kritéria hospodárního, účelného a efektivního hospodaření s veřejnými prostředky.

Dopravní plán Kraje Vysočina byl schválen Zastupitelstvem Kraje Vysočina v prosinci 2011.

3.5.2 Studie proveditelnosti zavedení integrovaného dopravního systému v podmínkách kraje Vysočina

Cílem studie bylo posoudit možnost vzniku integrovaného systému veřejné dopravy na území Kraje Vysočina. Dokumentace obsahuje analýzu dopravního řešení v kraji, rozbor tarifů platných v roce 2009 a návrh řešení IDS včetně odbavovacího systému, organizace a včetně řízení veřejné dopravy a ekonomického vyhodnocení. Studie byla zpracována v roce 2009.

3.5.3 Projekt pro realizaci náhrady části rozsahu veřejné drážní osobní dopravy veřejnou linkovou osobní dopravou v rámci základní dopravní obslužnosti území kraje Vysočina

Dokumentace obsahuje dopravní analýzu stavu roku 2008, ekonomické rozbory, návrhy nahrazení drážní dopravy linkovou osobní dopravou, hodnocení variant s přínosy a riziky a posouzení legislativního rámce. V dokumentu je uveden hlavní cíl stabilizace stávajícího objemu cestujících ve veřejné dopravě, kterého je možné dosáhnout pouze formou zvyšování kvality a efektivitou nabídky.

4 Shrnutí

Dokument Dopravní politika Kraje Vysočina identifikuje hlavní problémové oblasti sektoru doprava ve struktuře, vize, prioritní oblasti, opatření a aktivity opatření. Tato struktura je v souladu se členěním Programu rozvoje Kraje Vysočina. Nadřazené a návazné strategické dokumenty nadnárodní, národní a krajské určují vstupy dopravní politiky kraje.

Cílem Dopravní politiky Kraje Vysočina je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy, které jsou základem strategie udržitelného rozvoje.

Role veřejné dopravy, silná a významně dotovaná veřejnými prostředky v období plánované ekonomiky, se v poslední době obecně potýká s výrazným oslabením poptávky cestujících, spojeným se zvyšováním jejich kupní síly a rozmachu IAD. Tento jev, spolu s urbanistickou strukturou Kraje Vysočina s nízkou hustotou zalidnění, zhoršuje postavení veřejné dopravy a zároveň prodražuje její provoz. Proto je přistoupeno k revizi veřejné dopravy a k návrhu dopravních řešení veřejné dopravy Kraje Vysočina v úrovni páteční sítě, které budou reagovat na změnu vnějších podmínek provozování veřejné dopravy. Jedním z cílů je také navrhnout taková opatření, která osloví cestující, kteří jsou ochotni cestovat veřejnou dopravou, ale v minulosti již přešli k dopravě individuální.

Veřejná doprava je přitom chápána, jako prvek integrující jednotlivé části území a zároveň prvek se sociálním aspektem, který zajišťuje dopravní obslužnost na základě subvence veřejných subjektů.

Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Část A Dopravní politika Kraje Vysočina tvoří základní strategickou část celého dokumentu RAILHUC – přestupní terminály a páteční síť veřejné dopravy Kraje Vysočina. Dopravní Politika Kraje Vysočina je dále rozpracována v návazných částech B až F.

Seznam schémat, tabulek a obrázků

Schéma 1 Hierarchie vize, prioritních oblastí, opatření a aktivit	7
Tabulka 1: Struktura dokumentace RAILHUC - přestupní terminály a páteří síť veřejné dopravy Kraje Vysočina	6
Tabulka 2: Hierarchie dokumentů s vazbou na projekt RAILHUC	8
Tabulka 3: Návaznost opatření Programu rozvoje kraje a Strategie Kraje Vysočina 2020	19
Obrázek 1: Návrh železniční sítě TEN-T	9
Obrázek 2: Rozvojové oblasti a rozvojové osy	11
Obrázek 3: Souhrnné schéma záměrů	12

Literatura

Evropská komise: Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, březen 2011

Evropská komise: Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, říjen 2011

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR: Politika územního rozvoje České republiky, 2008

Ministerstvo dopravy: Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013, červenec 2005

Ministerstvo dopravy: Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013, aktualizace 2011 – materiál pro připomínkové řízení, 2011

Ministerstvo dopravy: Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, koncept, leden 2013

SJM-GEARDI-2: Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GEARDI II), listopad 2012

Ministerstvo dopravy: Strategie podpory dopravní obsluhy území, 2006

Parlament České republiky: Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících, květen 2010

Ministerstvo dopravy: Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012 – 2016

DHV CR spol. s r.o.: Zásady územního rozvoje kraje Vysočina, září 2008

DHV CR spol. s r.o.: Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina, aktualizace č. 1, září 2012

Krajský úřad Kraje Vysočina: Program rozvoje Kraje Vysočina, programová část, SWOT analýza, prosinec 2011

Krajský úřad Kraje Vysočina: Profil Kraje Vysočina, prosinec 2012

Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Kraje Vysočina: Strategie Kraje Vysočina 2020, 2012

Ministerstvo dopravy, Správa železniční dopravní cesty, České dráhy, Kraj Vysočina: Memorandum o spolupráci v železniční dopravě v rámci územního obvodu kraje Vysočina, 2006

Krajský úřad Kraje Vysočina: Dopravní plán Kraje Vysočina, prosinec 2011

UDI MORAVA s. r. o.: Studie proveditelnosti zavedení integrovaného dopravního systému v podmínkách kraje Vysočina, srpen 2009

UDIMO spol. s r. o.: Projekt pro realizaci náhrady části rozsahu veřejné drážní osobní dopravy veřejnou linkovou osobní dopravou v rámci základní dopravní obslužnosti území kraje Vysočina, listopad 2008

Institute for Transport Sciences (KIT), Budapest: RAILHUC Project, Output 3.2.2, Modelling and simulation methodologies, červenec 2012

Krajský úřad Kraje Vysočina: Strategie rozvoje cestovního ruchu v Kraji Vysočina na období 2008 – 2013, květen 2008