

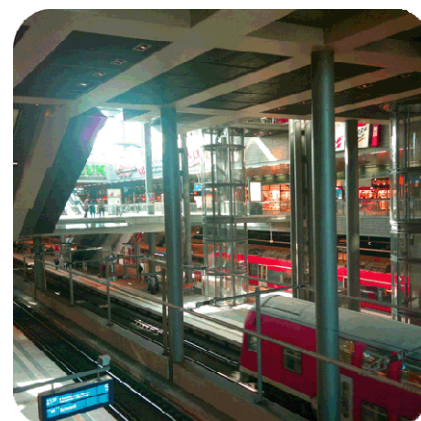
Railhuc Newsletter

Č. 3 • Říjen 2013

Vážení čtenáři,

představujeme vám v pořadí 3. newsletter projektu RAILHUC, realizovaného v rámci Operačního programu CENTRAL EUROPE a spolufinancovaného Evropským fondem pro regionální rozvoj. RAILHUC si klade za cíl zejména zvýšit počty cestujících ve vlacích střední Evropy. Tento newsletter se zaměří na téma budování akčních skupin pro implementaci opatření v oblasti zkvalitnění služeb železniční dopravy.

Naleznete zde články o různých typech integrovaných dopravních systémů v Německu ("Berlin Brandenburg – VBB", "Oberelbe – VV", "Stuttgart – VVS") a případovou studii Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje z České republiky. Dále se dozvíte, jakým způsobem v Itálii funguje zajímavé partnerství, založené mezi městem Benátky, "Rete Ferroviaria Italiana Spa" (správcem železniční infrastruktury) a "FS Sistemi Urbani srl" (realitní společností patřící státnímu železničnímu dopravci) za účelem renovace nádraží Venezia Mestre.



Integrované dopravní systémy v Německu

V oblasti fungování integrovaných dopravních systémů je zajímavým příkladem Německo. Zde již v roce 1996 proběhla část velké železniční reformy, kterou byla organizace místní železniční dopravy soustředěna do jednotlivých spolkových zemí. S nově přijatou odpovědností spolkové země obdržely i odpovídající finanční prostředky od spolkové vlády.

V současné době je veřejná doprava v Německu často řešena formou tzv. dopravních svazů. Tyto svazy pokrývají až 90 % trhu místní a regionální německé dopravy a hrají důležitou roli při koordinaci dopravy v území. Můžeme je rozdělit na tzv. svazy dopravních společností, smíšené svazy a sdružení správních úřadů.

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg – Řídící orgán veřejné dopravy



**Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg**

“VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg” je koordinátorem veřejné dopravy na území spolkových zemí Berlín a Braniborsko, tedy oblasti kolem německé metropole. Historie VBB sahá až do doby sjednocení Německé demokratické republiky a Spolkové republiky Německo v roce 1990. Důvodem založení byla potřeba znovu a lépe

propojit Berlín s okolním Braniborskem pomocí kvalitního systému veřejné dopravy. VBB denně přepraví až 3,47 milionu cestujících, což je obrovské číslo.

Mezi hlavní úkoly, které VBB zajišťuje, patří koordinace a vzájemné propojování služeb poskytovaných cca 40 veřejnými dopravci, zavedení a rozvoj společného systému jízdného a v neposlední řadě i zlepšení a kontrola kvality služeb veřejné dopravy. VBB rovněž spolupracuje s příslušnými úřady na řízení a plánování služeb regionální veřejné dopravy, včetně zadávání veřejných zakázek.

Vizí VBB jsou uživatelsky přívětivé služby veřejné dopravy, schopné jak vypořádat se s dopravními potřebami velké metropolitní oblasti Berlína, tak vyjít vstříc zájmům menších sídel ve venkovských částech Braniborska.

VBB tedy působí jako koordinátor a moderátor v procesu dialogu a spolupráce s výkonnými orgány a dopravci, s cílem naplnit dopravní požadavky cestujících v obsluhovaném regionu. VBB je členem asociací EMTA (European Metropolitan Transport Authorities – Evropské metropolitní dopravní úřady) a UITP (International Association of Public Transport – Mezinárodní asociace veřejné dopravy).

VVO Verkehrsverbund Oberelbe – Dopravní svaz Horní Labe



Systém Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) vznikl v roce 1998 jako jeden z šesti dopravních svazů v Sasku v návaznosti na přesun kompetencí z národní úrovně na spolkové země. Svou činností pokrývá město Drážďany a tři další okrsky o celkové rozloze 4 874 km² s přibližně 1,2 mil. obyvatel. VVO provozuje 330 linek veřejné dopravy, což představuje jednu třetinu všech železničních spojů v Sasku a objem 204 mil. cestujících denně.

Vedení VVO sdružuje řadu orgánů veřejné správy a jako takové vyjednává s přepravními společnostmi nebo objednává drážní dopravu. VVO dlouhodobě usiluje o integraci všech druhů veřejné dopravy do jediného systému, který bude moci nabídnout společný jízdní řád pro všech 13 dopravců, společný systém jízdného a jednotnou cenu pro všechny tarifní zóny.

Závazkem VVO a zároveň i výsledkem jeho dosavadního působení je – ve spolupráci s dopravci – zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce. Toho chce VVO dosáhnout nabídkou atraktivních, moderních a spolehlivých služeb veřejné dopravy s inovativními prvky, jako např. elektronické jízdné, rozšíření sítě prodejců jízdenek či kvalitní informační systém pro cestující.

VVS Verkehrs und Tarifverbund Stuttgart – integrovaný dopravní systém ve Stuttgartu



Verkehrs- und Tarifverbund
Stuttgart GmbH (VVS)

Integrovaný dopravní systém ve Stuttgartu (VVS) se zaměřuje na podporu omezování individuální automobilové dopravy. Na správě systému se podílejí z poloviny přepravní společnosti a z poloviny veřejné orgány působící v oblasti veřejné dopravy.

Integrovaný dopravní systém VVS byl založen v roce 1978. Nyní zajišťuje dopravní obslužnost pro oblast o rozloze více než 3 000 km², včetně samotného města Stuttgartu a jeho okolí. Tato oblast je domovem pro 2,4 milionu obyvatel, z nichž téměř 1 milion tvoří zaměstnanci. Ze soukromých společností jsou v systému VVS zastoupeny Německá železniční společnost (DB AG) a Tramvajová společnost města Stuttgart (SSB), menší podíly dále připadají místním autobusovým dopravcům. Z veřejných institucí je to pak širší region Stuttgart, okolní okresy, město Stuttgart jako takové a spolková země Bádensko-Württembersko. Vzájemná koordinace v rámci VVS umožnila zavést jednotné podmínky přepravy, společný marketing a přerozdělování příjmů z jízdného mezi jednotlivé druhy veřejné dopravy. Ceny jízdného tak po integraci klesly o 13 %. Informace o jízdních řádech jsou k dispozici pro všechny prostředky veřejné dopravy prostřednictvím různých komunikačních kanálů jako internetu, telefonu či tisku. Velikost jednotlivých tarifních zón se odvíjí od specifik dané oblasti, její topografie a dostupnosti.

Objem cestujících vzrostl mezi lety 2001 a 2011 o 34 milionů na současných 336,2 milionu, což představuje za jediné desetiletí nárůst o 11 %.

Integrované dopravní systémy v České republice

V podmínkách České republiky integrované dopravní systémy nezakládá stát ani kraje, vznikají tedy na základě dobrovolné spolupráce. Zajímavou zkušenost v tomto směru přináší Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS IMK) v metropolitní oblasti kolem města Brna.

IDS JMK Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje



Brno je metropolí Jihomoravského kraje a jeho administrativním centrem. Spádová oblast, kterou regionální veřejná doprava obsluhuje, pokrývá více než 670 obcí s více než 1,2 milionu obyvatel. Vzhledem k tomu, že Brno je momentálně druhým největším městem v České republice s vysokou koncentrací průmyslu, obchodu, středisek vzdělanosti a nadnárodních veletrhů, nelze pominout ani význam meziregionálních a mezinárodních dopravních spojení.

V Jihomoravském kraji i v Brně samotném jsou všechny druhy veřejné dopravy propojeny v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Za jednotných podmínek tak zde každý může využít dopravu místními vlaky (25 linek S a R), regionálními autobusy (194 linek), městskou hromadnou dopravou v Brně - tramvajemi (12 linek), trolejbusy (13 linek) a autobusy (48 linek), a městskou hromadnou dopravou v dalších 8 menších městech (celkem 31 linek). Na všech linkách platí stejné jízdenky a stejné ceny za ujetou vzdálenost.

V regionální autobusové dopravě se uplatňuje liberalizovaný trh, na kterém soukromé společnosti soutěží ve výběrových řízeních na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících. Naopak na trhu železniční dopravy působí jediný subjekt, vlastněný státem, nicméně předpokládá se, že od roku 2016 bude i tento trh otevřen pro soutěž. Železnice představuje v celé metropolitní oblasti Brna páteřní síť veřejné dopravy, zatímco autobusová doprava pokrývá "napájecí" linky.

Dostupnost regionu dále zvyšují mezinárodní vlaky, které zastavují v Brně a v Břeclavi a spojují Jihomoravský kraj nejenom se sousedními zeměmi - Slovenskem (Bratislava), Rakouskem (Vídeň), Maďarskem (Budapešť) a Německem (Berlín), ale také s dalšími českými regionálními centry (Praha, Pardubice / Jihlava, Ostrava). Ačkoli provoz mezinárodních a stejně tak i meziregionálních vlaků dotuje Ministerstvo dopravy ČR, nejsou všechny tyto vlaky plně zapojeny do IDS JMK.

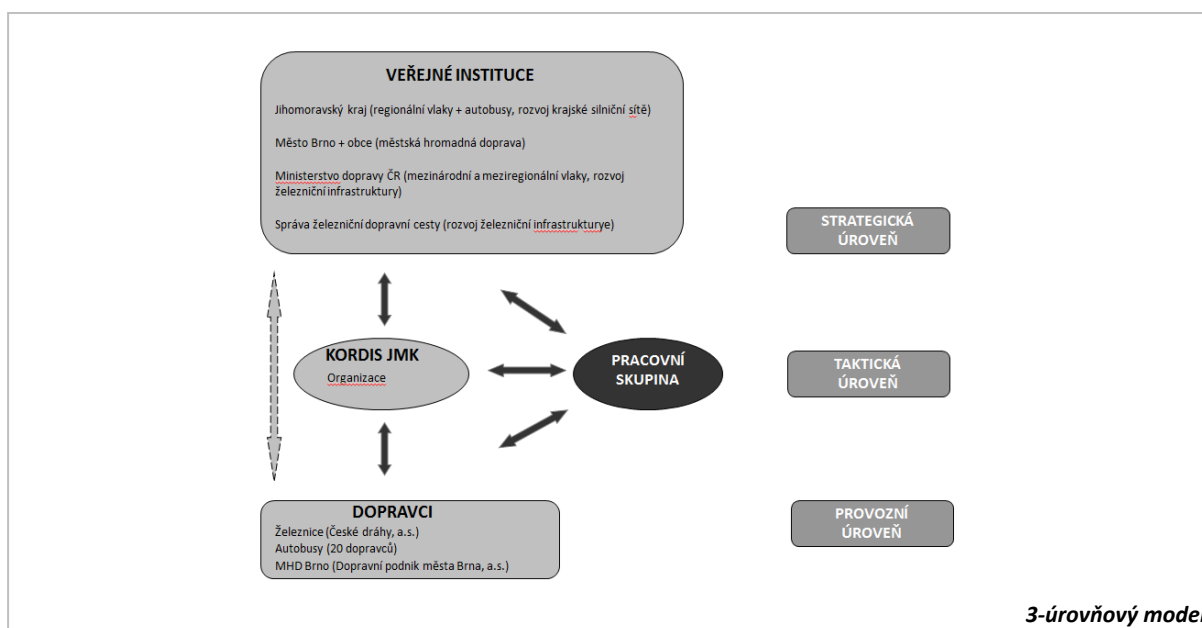
Na strategické úrovni hrají klíčovou roli 4 veřejné instituce. Jihomoravský kraj a město Brno pověřily správou IDS JMK společnost KORDIS JMK, a.s. KORDIS zajišťuje zejména koordinaci jízdních řádů mezi železničními a neželezničními dopravci, připravuje smlouvy s dopravci, dohlíží na kvalitu přepravních služeb, rozděluje příjmy mezi jednotlivé dopravce, propaguje veřejnou dopravu a poskytuje konzultace ohledně rozvoje dopravní infrastruktury či ve věcech tarifů a jízdného. Kraj dotuje veškeré regionální vlaky a autobusy vně města Brna a odpovídá za správu krajské silniční sítě (vč. přestupních terminálů). Obecně lze říci, že činí veškerá zásadní rozhodnutí týkající se provozování IDS JMK.

Ministerstvo dopravy ČR poskytuje dotace na provoz meziregionálních a mezinárodních vlaků. Z toho vyplývá nutnost harmonizace jízdních řádů vlakových linek R s jízdními řády linek S. Vlaky vyšší kvality (EuroCity, InterCity) nejsou součástí IDS JMK.

Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC) nese odpovědnost za provoz, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční infrastruktury. Přiděluje též kapacitu na železnici. Jedná se o organizaci v majetku státu, řízenou Ministerstvem dopravy ČR.

Ministerstvo dopravy ČR společně se SŽDC jsou klíčovými aktéry v oblasti strategického plánování a zapojují se do diskuse o budoucnosti vysokorychlostní železnice v České republice.

Všichni dopravci sdružení v rámci IDS JMK byli osloveni k účasti na aktivitách projektu RAILHUC, nicméně jejich pozice na operativní úrovni jim neumožňuje zásadním způsobem ovlivňovat strategické rozhodování. Jelikož je pro oblast brněnského železničního uzlu hlavním cílem projektu RAILHUC rozvoj infrastruktury (např. vysokorychlostní tratě, systémy Park&Ride apod.), ve službách nabízených konkrétními dopravci se neočekávají žádné významnější změny. V každém případě však budou dopravci informováni o všech klíčových výstupech a jejich stanovisko bude bráno v potaz.



Partnerství pro renovaci nádraží

Renovace nádraží Venezia-Mestre



Italské město Benátky s 268 000 obyvateli je střediskem stejnojmenné provincie a regionu Benátsko. Městská čtvrť Mestre, centrum pevninské části Benátek, má 181 249 obyvatel, což je více než 67 % populace celého města.

Nádražím Mestre coby důležitým meziregionálním a mezinárodním železničním uzlem denně projede 450 vlaků a 26 000 cestujících, z nichž značná část využívá nádraží jako přestupní stanici. Nádraží slouží i jako autobusový terminál pro několik regionálních a mezinárodních linek a brzy bude zajišťovat rovněž přestup na tramvajovou linku Favaro-Marghera.

Výhodná poloha nádraží v centru pevninské části Benátek umožňuje snadnou dostupnost jak benátského přístavu, tak třetího největšího italského letiště (Marco Polo). Venezia Mestre se tak řadí k nejvýznamnějším železničním uzlům v Itálii.

Do budoucna by nádraží mělo v rámci území města Benátky fungovat jako ústřední pilíř mezi městskými aglomeracemi Mestre and Marghera (28 810 obyvatel). Marghera byla navržena v roce 1922 jako sídelní a obytné zázemí pro pracovníky tehdy se rozvíjejícího průmyslového pólu Porto Marghera.

Nicméně v současnosti nádraží Mestre nevyhovuje z důvodu nedostatečné kapacity spojení s přístavem a letištěm, a také proto nebyly dosud uvedeny do provozu metropolitní vlaky SFMR (Frequent Metropolitan Train). Nádraží není zcela adekvátní ani pro potřeby města jako takového,

většina budov je zastaralá a chybí zde prostory pro obchodníky a poskytovatele služeb.

Hlavní přístup na nádraží (ze severní strany) se vyznačuje kombinací množství funkcí v rámci omezeného prostoru. Automobily projíždějí v těsné blízkosti venkovních částí nádraží a na několika místech protínají chodníky a stezky pro chodce. Ulice je nesouvislá, téměř bez jakékoli zeleně.

Chodníků je málo a jsou přerušované silnicí, cyklostezky

také částečně, případně úplně chybí, a není zde ani dostatek parkovacích míst, ať už pro krátkodobé či dlouhodobé parkování.



Jižní přístupová strana nádraží sestává pouze z vyústění podzemního podchodu. Přestože jižní cestou přichází na nádraží až 20 % všech cestujících, její infrastrukturní vybavenost tomu neodpovídá. Východ z podzemí se nachází na slepém konci ulice Via Ulloa v Margheře, mimo síť cyklostezek, špatně dostupný je i pro chodce a je zde jen několik málo parkovacích míst podél silnice. Kromě toho není podzemní podchod vhodný pro osoby s omezenou či sníženou mobilitou. Průchod se často využívá též jako snadné a rychlé pěší spojení mezi Margherou (na jihu) a Mestre (na severu).



Pro nalezení řešení výše uvedených nedostatků město Benátky vyvinulo iniciativu "Dohoda o plánu", do níž se zapojil také vlastník italské železniční sítě Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) a jím ovládaná realitní společnost Sistemi Urbani (S.U.). Této iniciativě předcházelo v roce 2010 uzavření "Protokolu o posílení přestupních terminálů a renovace železniční oblasti Mestre", v němž dotčené subjekty identifikovaly problematické okruhy, jimiž je třeba se zabývat.

Poté R.F.I., S.U. a město Benátky vyhlásily soutěž "European 12 – Přizpůsobivé město, vkládání městských rytmů" (podtitul "Územní síť"), jejímž cílem bylo napomoci zlepšení plánu renovace nádraží Venezia Mestre. Lhůta pro předkládání návrhů vypršela 28. června 2013 a výsledky budou zveřejněny v tisku 13. prosince 2013. Vítězné návrhy vzejdou z celoevropské srovnávací analýzy a hodnocení předběžně vybraných projektů, které se uskuteční u příležitosti Fóra měst a porot v Paříži v listopadu 2013.

Město Benátky očekává, že v rámci návrhové soutěže European sesbírá řadu inspirativních myšlenek a nápadů, jak přistoupit k řešení výše nastíněných územních a místních problémů.

Po vyhodnocení výsledků soutěže dojde k navržení nového velkého projektu pro nádraží Venezia Mestre. Nový projekt zároveň bude i podporovat výše zmíněnou iniciativu "Dohoda o plánu".

RAILHUC – akce, setkání

Zde je přehled aktuálních akcí konaných v rámci projektu RAILHUC:

- Ve dnech 11. a 12. července 2013 proběhlo 5. jednání Steering Group ve Vídni.
- Dne 11. září 2013 se v Brně uskutečnilo 6. zasedání Steering Group. 12. září, taktéž v Brně, pak následovala mezinárodní konference „VIZE 2030 – Možnosti rozvoje vysokorychlostních tratí v podmínkách ČR“.
- Na dny 6. a 7. listopadu 2013 je plánován odborný workshop pro experty a stakeholdery, kterým bude formálně uzavřen Work package 3 (Koncepty).

RAILHUC PARTNERSHIP

Kontakt na Vedoucího partnera projektu

Region Emilia-Romagna, Generální ředitelství Infrastrukturní sítě, logistika a systémy mobility
Viale Aldo Moro, 30 – 40127 Bologna, Itálie

E-mail: railhuc@regione.emilia-romagna.it

Internet: www.railhuc.eu

