



Dobrá praxe Kraje Vysočina

Část C2 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, srpen 2013



**CENTRAL
EUROPE**
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Základní údaje

Název	RAILHUC – přestupní terminály a pátevní 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 srpen 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 Úvod	4
2 Přestupní terminály a páteřní síť veřejné dopravy Kraje Vysočina	4
2.1 Pozitivní aspekt	4
2.2 Základní problém	4
2.3 Intervenční zásahy do systému	5
2.4 Podrobnosti zásahu do systému.....	5
2.5 Provozní zkušenosti	6
2.6 Změny v objemech osobní dopravy.....	6
2.7 Poučení a dílčí neúspěchy	6
Grafická příloha dojezdových časů IAD a VD	7

1 Úvod

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 ze 7 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.

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, objednatel regionální drážní osobní dopravy, je jako zájmová oblast železničního uzlu řešeno celé území kraje včetně napojení na sídla sousedních regionů.

2 Přestupní terminály a páteřní síť veřejné dopravy Kraje Vysočina

2.1 Pozitivní aspekt

Kraj Vysočina vypracoval v roce 2011 koncepční dokument Program rozvoje Kraje Vysočina, kde definuje v prioritní oblasti Technická infrastruktura opatření Zlepšení dopravní obsluhy. Pro dosažení tohoto opatření jsou realizovány taktové jízdní řády pro regionální železniční obsluhu. Tento systém je odvozen od celostátního taktového jízdního řádu hlavně na lince R9 Brno – Havlíčkův Brod – Praha a R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň. Dalším příkladem může být existence přestupních terminálů mezi železniční a autobusovou dopravou v uzlových městech Havlíčkův Brod, Chotěboř, Žďár nad Sázavou, Nové Město na Moravě, Náměšť nad Oslavou a Telč, které koncentrují nabídku veřejné dopravy do jednoho bodu.

Mezi pozitivna lze rovněž zařadit intervalový jízdní řád dálkové autobusové dopravy Praha – Jihlava – Brno (linka 721309). Toto spojení umožňuje výhodnou časovou dostupnost mezinárodních dopravních uzlů Praha a Brno.

Pozitivním aspektem je také dostupnost databáze vydaných jízdenek ve veřejné linkové dopravě, která poskytuje dlouhodobý zdroj informací o objemech a vazbách dopravní poptávky v autobusové dopravě.

2.2 Základní problém

Základním problémem naplňování opatření Zlepšení dopravní obsluhy regionu je chybějící strategický dokument, který by se hlouběji zabýval problematikou dopravní obsluhy ve střednědobém a dlouhodobém horizontu, rovněž nejsou dostatečně rozvinuty hodnotící kritéria dopravní obsluhy (standards dopravní obslužnosti).

Analýza stávající nabídky a poptávky po veřejné dopravě prokázala stálý odliv cestujících z veřejné dopravy na regionální úrovni. Tento stav je nutné zastavit vhodnými opatřeními ve veřejné dopravě.

V železniční síti je Kraj Vysočina zasažen nedávnou rekonstrukcí železniční tratě mezi Prahou, Pardubicemi a Brnem, která je přímým konkurentem trasy TEN-T přes Havlíčkův Brod, kde jsou nízké traťové rychlosti. Tato situace způsobila odliv dopravní nabídky dálkových vlaků z Kraje Vysočina; v minulosti byly na trati Kolín – Havlíčkův Brod – Brno provozovány i mezinárodní vlaky sítě EC. Dnes jsou na této trati provozovány pouze vlaky meziregionálního a regionálního významu R, Sp a Os.

Mezery na trhu využili dopravci autobusových linek zavedením spojení Brno – Jihlava – Praha po dálnici D1.

Celková koncepce dálkové autobusové dopravy je ve stávajícím systému obtížně uchopitelná, jelikož Kraj Vysočina se nachází mezi významnými uzlovými body Prahou a Brnem, které jsou obsluhovány množstvím autobusových linek mimo závazek veřejné služby by a projíždějí tranzitně přes Kraj Vysočina, přičemž plní i úlohu rychlé regionální dopravy.

Na tento problém navazuje neexistence přestupního terminálu národního významu, resp. jeho roztržení mezi dvě města Jihlavu a Havlíčkův Brod. V současné době nefunguje jeden přestupní uzel, který by umožnil jednotné spojení dálkové dopravy současně s železniční a autobusovou dopravou. Dopravní uzel Havlíčkův Brod dnes funguje pro severní část kraje jako přestupní uzel na železniční dopravu, zatímco dopravní uzel Jihlava funguje pro zbytek kraje pro přestup na dálkové autobusové spoje. Železniční doprava ve městě Jihlava je zabezpečena stanicemi Jihlava, která má okrajovou polohu a Jihlava město v blízkosti centra.

Z hlediska regionálního pohledu je Kraj Vysočina nejvíce postižen ve vztahu k obsluze veřejnou dopravou nízkou hustotou osídlení regionu cca 75 osob/km². Toto osídlení neumožňuje zajištění kvalitního spojení mezi obcemi. Přílišná roztržitost a nízké objemy přepravní poptávky způsobují provoz veřejné dopravy nákladným.

Z hlediska infrastruktury je nutné posoudit a identifikovat kapacitní problémy na jednokolejných tratích, které mohou být problémem pro zvýšení kvality nabídky pro vybrané dopravní vazby.

2.3 Intervenční zásahy do systému

Příklady intervenčních zásahů do systému veřejné dopravy v Kraji Vysočina:

- rozvoj přestupních terminálů
- zvýšení kvality veřejné dopravy nákupem nízkopodlažních železničních vozidel
- výstavba nové výhybny Veselíčko, která se nachází na železniční trati 251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov

2.4 Podrobnosti zásahu do systému

Infrastrukturní opatření a nákup kolejových vozidel jsou spolufinancovány z Evropského fondu pro regionální rozvoj, infrastruktura také z Fondu soudržnosti (případně z nového fondu CEF – Nástroj pro propojení Evropy), v důsledku investiční náročnosti, která je mimo možnosti regionálních, popř. národních rozpočtů. Vzhledem k dlouhodobému nedostatečnému financování železniční infrastruktury je pro regionální rozvoj důležitá podpora Evropské unie v oblasti železniční infrastruktury.

2.5 Provozní zkušenosti

Zkušenosti s provozováním železničního systému ve venkovském regionu: kvůli historické železniční infrastruktuře a kopcovité krajině je systém pomalý, proto byly pořízeny nové vozy s vyšší akcelerační schopností. Ačkoli nízkopodlažní vozidla s vyšší akcelerací jsou schopny dosahovat kratších jízdních dob, nebylo dosaženo snížení dojezdových časů v rámci jízdního řádu. Mnohem vyšší důraz je proto nutné klást zejména na systémové opatření v modernizaci tratí, sladění jízdních řádů, zajištění přestupů ve stanicích v uzlových městech a harmonizaci nabídky služeb s poptávkou. Nízké objemy poptávky kladou větší nároky na tvorbu jízdních řádů a sladění taktové a poptávkové části systému veřejné dopravy. V současné době se nepodařilo dosáhnout potřebné koordinace mezi železniční a autobusovou dopravou.

2.6 Změny v objemech osobní dopravy

Pro srovnání stupeň automobilizace v Kraji Vysočina stoupl mezi lety 2001 a 2011 z 331 vozidel na 1 000 obyvatel na 426 vozidel na 1 000 obyvatel. To se projevilo i na změně dělby přepravní práce v neprospěch veřejné dopravy. Celkové ukazatele za Kraj Vysočina chybí. V rámci projektu RAILHUC byla analyzována dojíždka do práce mezi lety 2001 a 2012, kdy v roce 2001 bylo 57 % cest veřejnou dopravou a v roce 2012 již jen 15 %. U cesty do škol se jedná o pokles z 97 % na 63 %. I přes možnou nekompatibilitu metodiky sběru dat mezi lety 2001 a 2012 se jedná o dramatický pokles využívání veřejné dopravy pro pravidelné cesty.

2.7 Poučení a dílčí neúspěchy

Provozování veřejné dopravy v nízké zalidněných oblastech je velmi komplikované a nákladné. Klíčem k reálné přepravě osob veřejnou dopravou je analýza poptávky a nastavení nabídky. Při nedostatku poptávky a nižších frekvencích nabídky je nutné cestujícího oslovit jinak. Kraj Vysočina má významnou diverzifikaci mezi silou dopravních vazeb, a tomu se musí přizpůsobit i systém veřejné dopravy. Dále je nutné zpřehlednit systém dálkové veřejné dopravy, která je mnohem více konkurenční pro individuální dopravu oproti dopravě regionální. Tato konkurence je zakotvena mj. v tarifu na dlouhé vzdálenosti. Při požadavku obsluhy všech sídel nezbyvají finanční prostředky na posílení zajímavých vazeb, které mohou uchopit vyšší objemy cestujících pro cesty veřejnou dopravou.

