

Zajištění dopravní obslužnosti Kraje Vysočina po roce 2016

Východiska

- evropské nařízení 1370/2007, které stanoví povinnost do konce roku 2019 vysoutěžit autobusové dopravce na základě spravedlivých výběrových řízení
- usnesení rady kraje 1310/25/2013/RK, kterým bylo rozhodnuto o provedení soutěží na autobusové dopravce do konce roku 2016
- nová definice dopravní obslužnosti podle zákona 194/2010, která klade požadavky na zajištění dopravy po všechny dny v týdnu
- opakující se požadavky na zavedení integrovaného dopravního systému
- omezené rozpočtové prostředky Kraje Vysočina
- požadavky na zvýšení efektivity a výkonnosti systému regionální veřejné dopravy

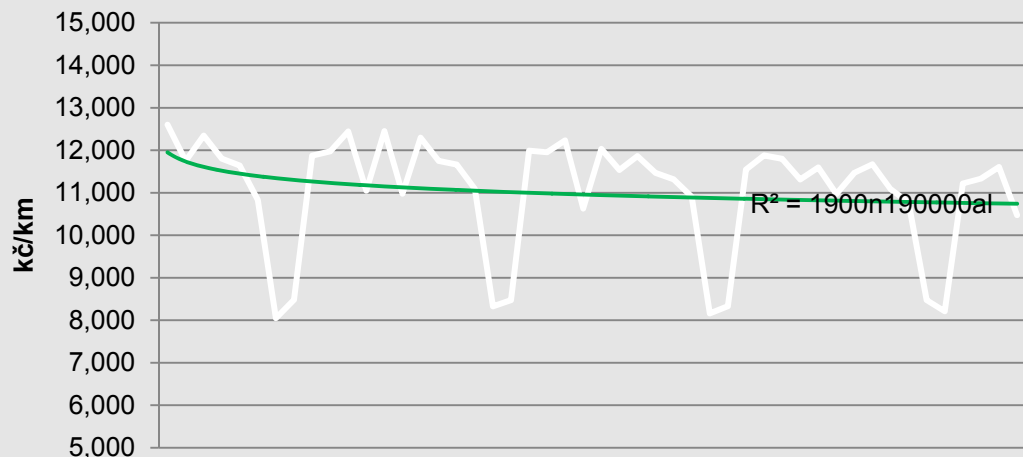
Vývoj dopravní obslužnosti v kraji

- Stupeň automobilizace v Kraji Vysočina vzrostl 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.
- 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.

Vývoj ekonomických ukazatelů bus dopravy

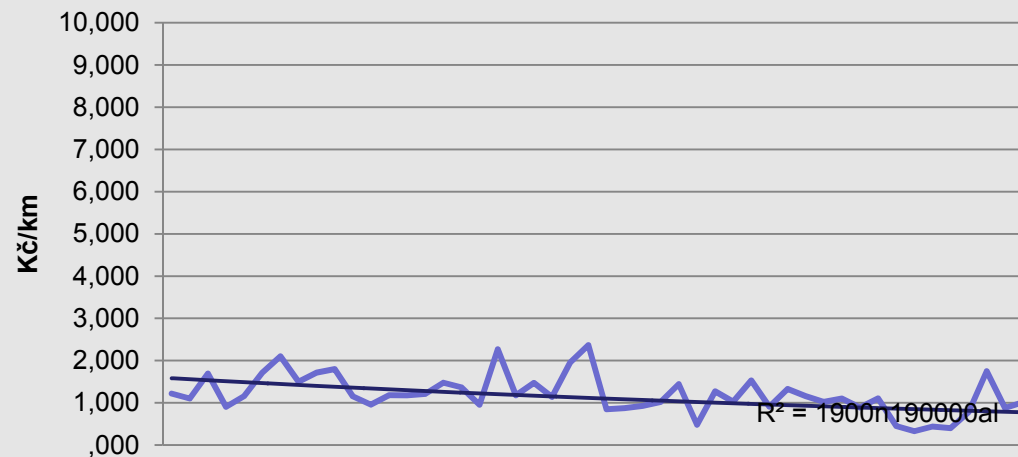
Vývoj tržeb 2010 - 2013

— T/Km — Log. (T/Km)



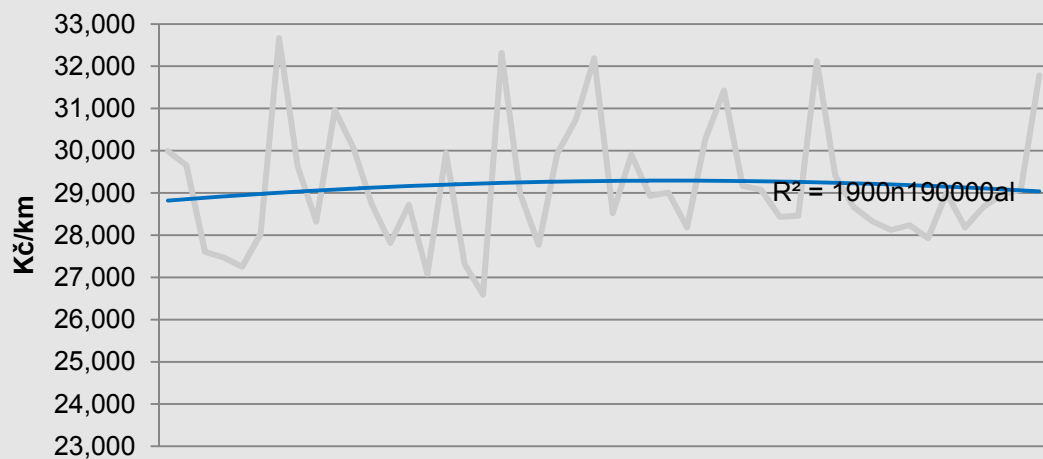
Vývoj jiných výnosů 2010 - 2013

— JV/Km — Expon. (JV/Km)



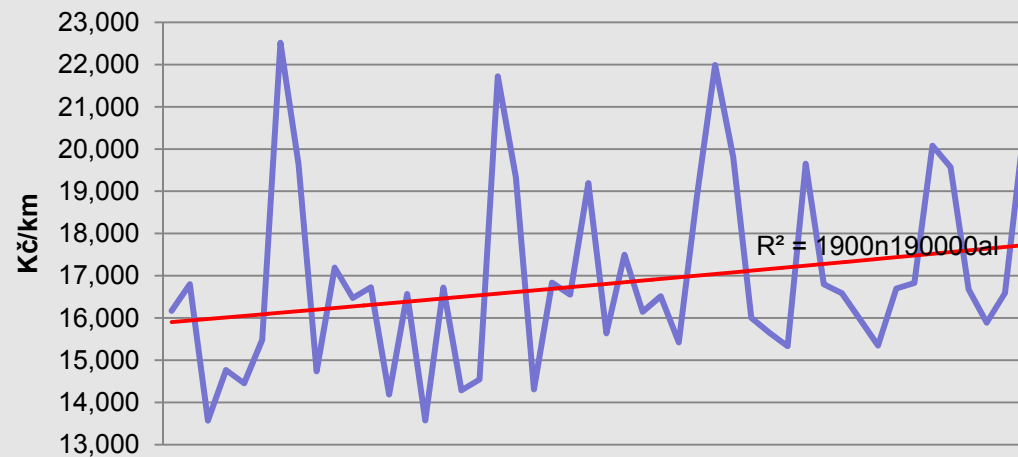
Vývoj nákladů 2010 - 2013

— N/km — Polyg. (N/km)



Vývoj ztráty 2010 - 2013

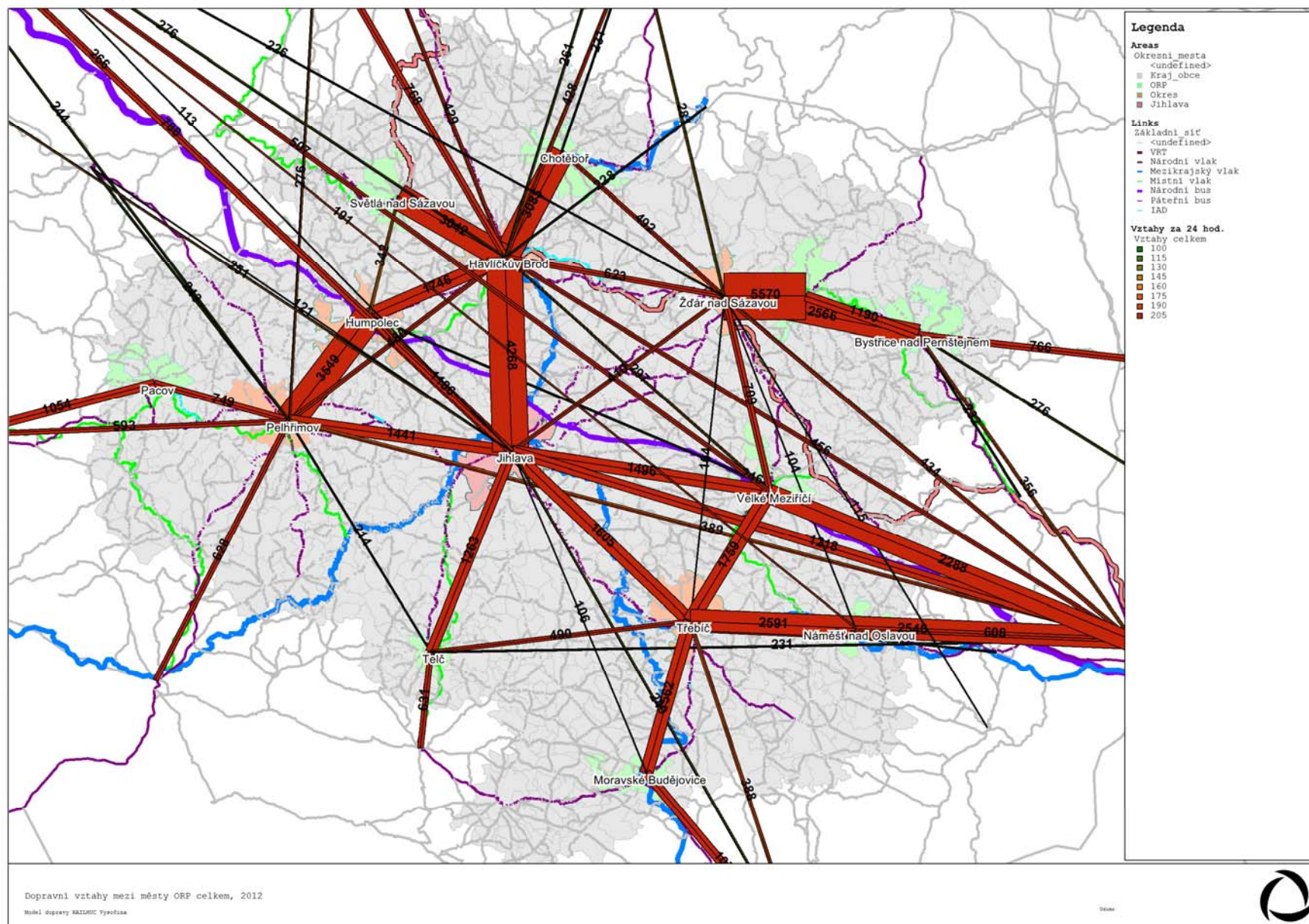
— Z/Km — Expon. (Z/Km)



Charakteristika Kraje Vysočina

- 506 tisíc obyvatel v 704 obcích a 1396 místních částech
- polovina všech místních částí má méně než 100 obyvatel
- polovina všech obcí má 200 obyvatel a méně
- slabá a velmi roztráštěná přepravní poptávka
- nepříznivé podmínky pro rozvoj veřejné hromadné dopravy
- přesto jsou v kraji přepravně velmi zajímavé vazby OPÚ – ORP – okresní město – okresní město/Jihlava/Praha/Brno
- významný vliv města Brna na východní část kraje

Přepравní vztahy mezi ORP celkem



Jaké jsou možnosti řešení?

- definice standardů dopravní obslužnosti
- změny jízdních řádů
- zavedení jednotného tarifu a předplatních jízdenek
- příspěvek obcí na dopravní obslužnost

Standardy dopravní obslužnosti

- přetrvávají rozdíly v dopravní obslužnosti v jednotlivých okresech
- v okrese Havlíčkův Brod si 85 % obcí zajišťuje ostatní dopravní obslužnost, zatímco v okrese Pelhřimov jen 31 %
- vztah základní dopravní obslužnosti zajišťované krajem a ostatní dopravní obslužnosti zajišťované obcemi
- standardy počtu spojů podle počtu obyvatel v sídle
- standardy počtu spojů podle intenzity přepravního proudu
- standardy počtu přestupů

Dopravní optimalizace

- citlivé změny v jízdních řádech
- zlepšení návazností mezi autobusy a vlaky a mezi autobusy navzájem
- zvýšení podílu malých autobusů v systému veřejné dopravy
- zvýšení kilometrických proběhů vozidel snížením počtu potřebných autobusů
- stanovení páteřních linek s celodenním a celotýdenním provozem mezi městy ORP
- vzájemné provázání se standardy dopravní obslužnosti a dostupnými rozpočtovými zdroji

Jednotné jízdné a předplatní jízdenky

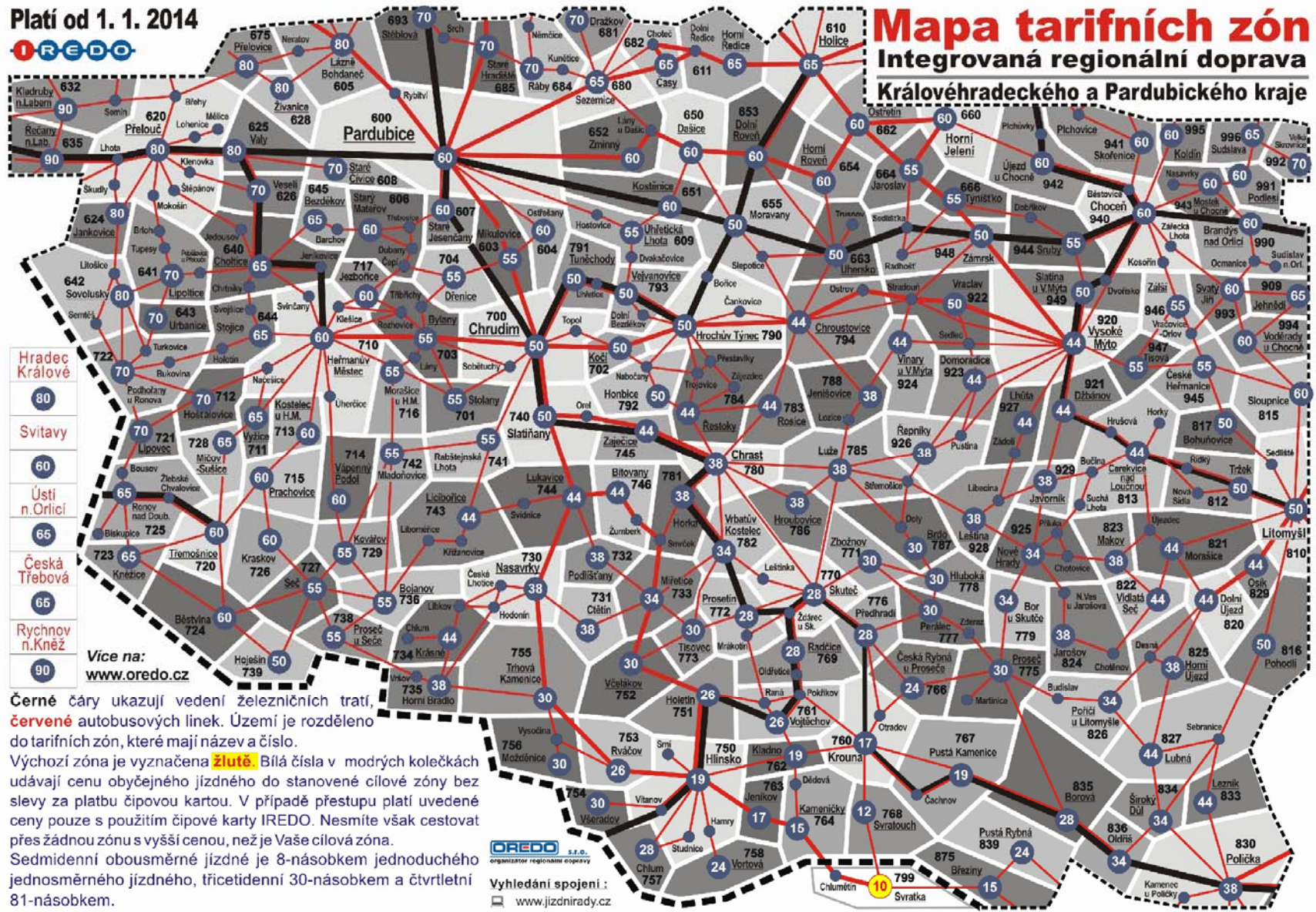
- stávající kilometrický tarif má několik nevýhod
 - cesta s přestupem je dražší
 - cesta oklikou je dražší
 - každý dopravce má svůj ceník
- zónově-relační tarif
 - území je rozděleno do malých zón po cca 2 obcích
 - struktura tarifu je velmi podrobná a blíží se km ceníku
 - každá zóna má s každou zónou stanovenou pevnou cenu jízdného nezávisle na projížděné trase
 - je možné zavést předplatní jízdenky mezi jednotlivými zónami – týdenní, měsíční, čtvrtletní
 - je možné přestupovat mezi autobusy navzájem a mezi autobusy a vlaky
 - zvýšení věrnosti cestujících systému veřejné dopravy
 - problematika MHD

Příklad zónově-relačního tarifu

Platí od 1. 1. 2014



Mapa tarifních zón Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje



Černé čáry ukazují vedení železničních tratí, červené autobusových linek. Území je rozděleno do tarifních zón, které mají název a číslo. Výchozí zóna je vyznačena žlutě. Bílá čísla v modrých kolečkách udávají cenu obyčejného jízdného do stanovené cílové zóny bez slevy za platbu čipovou kartou. V případě přestupu platí uvedené ceny pouze s použitím čipové karty IREDO. Nesmíte však cestovat přes žádnou zónu s vyšší cenou, než je Vaše cílová zóna. Sedmidenní obousměrné jízdné je 8-násobkem jednoduchého jednosměrného jízdného, třicetidenní 30-násobkem a čtvrtletní 81-násobkem.

OREDO s.r.o.
organizátor regionální dopravy
Vyhledání spojení:
www.jizdnirady.cz

Příspěvek obcí na dopravní obslužnost

- ve většině krajů obce přispívají kraji na dopravní obslužnost
 - za standard od 50 Kč do 100 Kč na obyvatele za rok
 - za nadstandard
- je to oboustranně výhodné
 - obce nemusí objednávat ostatní dopravní obslužnost
 - snížení administrativy pro obce
 - kraji se zvýší km proběhy vozidel, a tím se sníží jednotková cena výkonu

Harmonogram

- 2014 – jednání s obcemi a dalšími objednateli veřejné dopravy (sousední kraje, ministerstvo dopravy), práce na výběru zpracovatele projektu dopravní optimalizace a jednotného tarifu
- 2015 – práce na dopravní optimalizaci a konstrukci jednotného tarifu, jednání s obcemi, schválení finálních jízdních řádů
- 2016 – výběrové řízení na dopravce
- 2017 – ostrý start (od počátku platnosti jízdního řádu 2016/2017)

Naše cíle

- připravit jízdní řády a zadávací dokumentaci na dopravce tak, aby dopravci měli možnost nabídnout zajímavé ceny za jednotku dopravního výkonu
- zvýšit kvalitu služby pro cestující
- nabídnout cestujícím výhody předplatního jízdného
- stabilizovat přepravní výkony veřejné dopravy
- práce na dopravním systému nikdy nekončí – potřeby občanů se mění a dopravní systém musí reagovat, přitom musí být zachován síťový charakter veřejné dopravy, neboť není efektivní vést přímý spoj do všech destinací
- obce jako partner kraje

Děkujeme za pozornost

Krajský úřad Kraje Vysočina

Odbor dopravy a silničního hospodářství