

Náměstek hejtmána Jan Tichý představil optimalizaci veřejné dopravy v Pardubickém kraji



(2.6.2011)

Pardubice - Optimalizace veřejné dopravy. Tři slova, která vyvolávají v Pardubickém kraji vášně. Proces, který čelí i několika peticím, představil dnes novinářům jeho hlavní iniciátor – náměstek hejtmána Pardubického kraje zodpovědný za oblast dopravy, dopravní obslužnosti a investic Jan Tichý. „Vzhledem k prostředkům, které jako kraj na zajištění dopravní obslužnosti máme k dispozici, jsme měli dvě možnosti – buď jednoduše škrtat v jízdních řádech a zmenšovat počet linek nebo dopravu optimalizovat,“ tvrdí politik.

Pardubický kraj, na kterém leží zodpovědnost za zajištění veřejné dopravy v regionu, ročně objednává vlakovou a autobusovou dopravu v objemu více než dvaceti milionů kilometrů. Tvoří ji zhruba pět tisíc vzájemně lépe či hůře provázaných linek, které musí odvézt cestující do práce, do školy, za nákupy nebo zábavou. Vzhledem k tomu, že větší část spojů je pro dopravce ztrátová, musí kraj za objednané linky doplácet takzvanou prokazatelnou ztrátu. „Peněz je pochopitelně málo, náklady neustále stoupají a Pardubický kraj stál před poměrně vážným rozhodnutím, jak tuto situaci bude řešit,“ vysvětluje náměstek hejtmána Jan Tichý. „Některé české a moravské kraje šly cestou nejmenšího odporu a zmenšily počet objednávaných spojů. Jednoduše řečeno proškrtaly jízdní řády a přestože povinnost dopravní obslužnosti regionu plní, na řadě míst se třeba lidé už hromadnou dopravou nedostanou do zaměstnání nebo za kulturou.“ Touto cestou se Pardubický kraj vydat nechtěl. V letošním roce majetkově vstoupil do společnosti Oredo, kterou v roce 2003 založil Královéhradecký kraj. Pardubický kraj získal padesátiprocentní podíl ve společnosti a spolu s tím také služby profesionální firmy, která na vysoké odborné úrovni organizuje regionální dopravu. To umožnilo najít jinou cestu k řešení a neomezovat obyvatele kraje v nabídce spojů.

„Využili jsme obrovského rozdílu mezi výší prokazatelné ztráty vlakového dopravce a dopravců autobusových. Zatímco jeden krajem objednaný vlakokilometr nás průměrně vyjde na zhruba devadesát korun, za jeden objednaný kilometr autobusu doplácíme necelých dvacet,“ vysvětluje Tichý. „Proto jsme se rozhodli využít železnici jako páteřní, vysokokapacitní dopravu v regionu a lokality, ve kterých osobní vlaky jezdí prázdné nebo poloprázdné, obsloužit výrazně levnějšími autobusy.“ Celý systém si lze představovat jako velkou řeku v podobě železnice, do které se ze všech koutů regionu budou vlévat říčky tvořené buď lokálkami nebo autobusovými linkami. „Platit z veřejných prostředků devadesát korun za kilometr u vlaku, ve kterém cestují tři lidé, když můžeme oblast obsloužit daleko levněji autobusem, by bylo přinejmenším ekonomicky nesmyslné,“ tvrdí náměstek a svá slova dokládá pravidelnými průzkumy počtu cestujících, které šestkrát ročně provádějí České dráhy. Ten problém poloprázdných lokálků spatřuje především ve skutečnosti, že na řadě míst je zastávka vlaku několik kilometrů od obce a zcela tak ztrácí pro cestující na atraktivitě. Na rozdíl od vlaku může autobus zajet přímo do obce, oproti starým motorákům nabízí větší cestovní komfort a také z ekologického hlediska desetiletí staré vlakové soupravy poráží.

Optimalizace ale rozhodně neznamená žádnou ránu osobní železniční dopravě v kraji. Ačkoliv to na první pohled nemá logiku, počet najetých kilometrů objednaných Pardubickým krajem na železnici se nijak nezmění. „Osobní železniční dopravu budeme objednávat nadále ve stejném kilometrovém objemu. Jen ji budeme objednávat tam, kde je z hlediska počtu cestujících perspektivní, na těchto trasách, kde je prokazatelná ztráta menší budeme navyšovat počet objednaných spojů. V konečném důsledku nám tak optimalizace přinese vedle stejného počtu najetých kilometrů osobní dopravy na železnici ještě nárůst autobusové dopravy o přibližně deset procent,“ vysvětluje řešení problému Jan Tichý.

Představení projektu optimalizace veřejné dopravy v Pardubickém kraji veřejnosti a také Radě Pardubického kraje předcházely důležité kroky. Se záměrem a jeho konkrétním řešením byli seznámeni starostové všech dotčených obcí v našem regionu a představitelé místních samospráv s kroky vedení kraje vyslovili souhlas. „Ne všude to bylo snadné,“ přiznává Jan Tichý. „Na mnoha místech nás bohužel předběhly fámy, starostové se mnohdy také obávali rušení lokálních tratí. S drtivou většinou představitelů obcí jsme si vše ale vyjasnili a mohu říct, že ti, kteří zastupují občany našeho kraje na místních úrovních jsou s projektem srozuměni.“

Nyní bude v rámci procesu optimalizace veřejné dopravy v Pardubickém kraji následovat další velký kus práce. Společnost Oredo bude vypracovávat kompletní linkotvorbu, dopracovávat návaznosti jednotlivých spojů tak, aby cestování bylo co nejpohodlnější, odstraňovat souběhy jednotlivých spojů a připravovat přesné jízdní řády. I ty budou se všemi starosty obcí Pardubického kraje projednány a projdou připomínkováním. Všechny změny pak vejdou v platnost od nového jízdního řádu v prosinci letošního roku, kdy se také po Pardubickém kraji začne cestovat podle zónové relačního tarifu Iredo.

„O veškerých změnách budou pochopitelně občané našeho kraje informováni, přičemž máme

přislíbenou i pomoc starostů, prostřednictvím kterých budou informace umístovány do místních zpravodajů. Informační kamapaň samozřejmě zároveň povede i Pardubický kraj, společnost Oredo a dopravci. Domnívám se, že nehrozí, že by se zájemci o změnách, které se jich budou týkat, nedozvěděli," uvedl závěrem náměstek hejtmána Jan Tichý.

dokumenty

[Zásady železniční dopravy v Pardubickém kraji od roku 2012](#) (1.9 MB)  [zip (1.7 MB)]

[Optimalizace dopravy - Oredo](#) (1.8 MB)  [zip (1.6 MB)]