

Zpráva o činnosti Oredo s.r.o. v roce 2003

Hlavním úkolem organizátora bylo zajištění dopravní obslužnosti minimálně v rozsahu stanoveném Zastupitelstvem, v souladu s potřebami místních samospráv při maximálně efektivním využití přidělených finančních prostředků.

Aby bylo možné získat celkový pohled na stávající úroveň a rozložení dopravní obslužnosti v kraji, vypracoval organizátor tzv. „analýzu zátěžových proudů“, jako podklad pro svou další práci. Především pro řešení souběhů a sjednocování úrovně obslužnosti v celém kraji. Výsledkem této práce s jízdními řády byla mapa celého území Královéhradeckého kraje na níž jsou zobrazena různou tloušťkou čar všechna spojení místní a dálkové autobusové a vlakové dopravy v pracovní dny a o víkendu.

Vyhodnocení analýzy zátěžových proudů:

- Dopravní obslužnost je nevhodně rozložena v čase i prostoru. Existují zde dva málo provázané paralelní systémy vlakové a autobusové dopravy.
- Na hranicích mezi bývalými okresy nabídka dopravy často zcela nelogicky klesá.
- O víkendu je ve většině regionů jediným fungujícím dopravcem dráha.
- Určité okresy a regiony mají značně rozdílný rozsah DO.
- Existují místa, kde je přetlak dopravní obslužnosti a to především vinou souběhů a špatné organizace. Analýza ukázala také řadu míst, kde je naopak slabá dopravní obslužnost.
- Autobusy často nezajíždějí k vlakům. Vzájemná návaznost je zpravidla náhodná.

Z analýzy je na první pohled patrné, že **system skrývá možnosti rozsáhlých úspor**, které vyplývají především z odstranění paralelního vedení autobusových a vlakových linek. Na základě této analýzy bylo možné přistoupit k další optimalizaci dopravního systému t.j. k odstranění nulových spojů a k postupnému odstraňování souběžných jízd.

Nulové spoje jsou spoje, v nichž během sledovaného měsíce (leden) nejel ani jeden cestující. Tyto spoje (dosud dotované jako ZDO) si do jízdních řádů zařadili dopravci, protože jim to z různých důvodů vyhovovalo. Nulové spoje byly rozděleny do čtyř kategorií: nájezdové (ráno na začátku výkonu), dojezdové (na konci výkonu), přejezdové (mezi zastávkami po městě) a technologické (technologicky nutný přesun vozidla během dne k jinému dopravnímu výkonu).

Oredo nejprve spoje vyhledalo a poté stanovilo zařazení do výše popsaných kategorií. Následovalo projednání každého spoje s dopravcem a po dohodě bylo učiněno definitivní rozhodnutí.

Tento krok sjednotil podmínky pro dopravce v rámci kraje poté, co si např. někteří draze hradili nocležny a zajišťovali řidiče na vesnicích a jiným byly plně dotovány zcela nepotřebné nájezdové a dojezdové spoje. Některé spoje byly zrušeny, protože toto opatření donutilo dopravce k hospodárnějšímu uvažování, jiné v jízdních řádech zůstaly, ale dopravce jede ve své režii. Jinde došlo k celkovým drobným změnám v organizaci dopravy.

Protože celková optimalizace je záležitost dlouhodobá a některé věci bylo nutno řešit ihned, vypracoval organizátor definici souběhů, která deklarovala veškeré dopravní veřejnosti zásadu, podle které bude dále postupováno při odstraňování nadbytečných spojů.

Veškerá tato činnost organizátora však představovala pouze snahu o postupné vylepšování špatného dopravního systému, který kraj zdědil po okresních úřadech a který je nutně deformován

snahou dopravců o získání maximálního počtu dotovaných kilometrů. Organizátor dospěl k názoru, že takovýto systém nelze žádnými opatřeními přetvořit v moderní integrovaný dopravní systém, který by odpovídal nejnovějším poznatkům v organizaci dopravní obslužnosti.

Proto se organizátor rozhodl zahájit práce na vytvoření takového systému.

Páteř nového plně integrovaného dopravního systému by měla tvořit železniční doprava, která bude uspořádána v pravidelném taktu a na níž bude v uzlových bodech navazovat příměstská autobusová doprava, případně městská hromadná doprava jako prostředek propojení těchto uzlových bodů s ostatním územím, které již nelze železniční dopravou dostatečně rychle a efektivně obsloužit.

Výsledkem bylo vypracování koncepce organizace veřejné linkové dopravy, která je postavena na třech základních zásadách:

- 1) Stanovení páteře regionální dopravy
- 2) Zavedení taktu
- 3) Realizace IDS na celém území regionu.

Teprve realizace těchto tří zásad spolu s dalšími progresivními metodami jako je například:

- vyšší využití vozidel
- zavedení malých autobusů
- autobusy na zavolání apod.

Tyto organizační práce však značně komplikuje nedostatečná legislativa.

Soustava zákonů vztahující se k veřejné dopravě je mimořádně špatná a velmi zatěžuje organizaci dopravy, zejména budování IDS. Žádné IDS není prakticky schopné fungovat bez porušení zákona. Není možné ani zavedení nových moderních způsobů zajištění veřejné dopravy. Zákon neumožňuje ani experiment, např. v našem případě pokusné využití autobusů na zavolání v systému veřejné linkové dopravy. Ve svém důsledku způsobuje současná zákonná úprava nízkou ekonomickou efektivitu veřejné dopravy. Důsledkem jsou vysoké finanční ztráty při nedostatečné dopravní obslužnosti.

Od začátku svého působení Oredo spolupracovalo s firmou Výrek KID na vytvoření praktické laboratoře IDS na vymezeném území (projekt RIDS).

Návrh sledoval dva hlavní úkoly:

- 1) Možnost realizace experimentu, který ověří ekonomickou a organizační efektivitu navržených změn.
- 2) Vývoj softwarového prostředí pro vytvoření databáze údajů o tržbách ze všech vozidel v systému bez ohledu na výrobce či typ odbavovacího zařízení. Existence takového prostředí je základním předpokladem pro integraci území z hlediska vydávání společných cestovních dokladů, evidence tržeb a zajištění clearingů.

Ve spolupráci s firmou Výrek a s holandským organizátorem KAN jsme spolupracovali na projektu zavedení tzv. autobusu na zavolání, který zajišťuje obsluhu území v dopravních sedlech. Projekt již od 15.12.2003 prakticky funguje v rámci MHD v Rychnově nad Kněžnou. První vyhodnocení výsledků experimentu lze očekávat v červnu 2004. Ke spolupráci jsme získali CDV Brno, které provede vyhodnocení systému jednak z hlediska ekonomiky, jednak z hlediska vztahu tohoto alternativního druhu dopravy v legislativě.

Velmi podstatným úspěchem je vznik software, který je schopen importovat data ze všech druhů odbavovacího zařízení bez ohledu na výrobce. Systém umožňuje nejen zajistit clearing tržeb mezi jednotlivé dopravce IDS, ale poskytuje řadu velmi užitečných informací o vytížení jednotlivých spojů nebo i jejich částí. Organizátorům dopravy umožní velmi podrobnou analýzu stavu dopravní obslužnosti v krátkých časových intervalech a tím možnou okamžitou reakci na měnící se potřeby.

Zároveň je dokonalou kontrolou vybraných tržeb a skutečně realizovaných výkonů. O jeho využití v rámci systému RAMIS již první jednání s PVT proběhlo.

V průběhu roku uskutečnilo Oredo celou řadu kroků, které vedly k naplňování koncepce veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji. K seznámení s jejich výsledky a s dalšími připravovanými změnami, které nabídnou cestující veřejnosti nové možnosti, uspořádalo Oredo v měsíci prosinci tiskovou konferenci s následující tematikou:

- **„Pilotní projekt Broumovsko“ – Průlomová dopravní optimalizace na Broumovsku, která vedla k výraznému rozšíření nabídky ve veřejné dopravě bez předpokládaného nárůstu dotací.**
- **Taktová doprava Náchod – Hronov – Police nad Metují – Broumov.**
- **Rozšíření integrovaného systému VYDIS v Jaroměř.**
- **Veřejný RADIOBUS – autobus na zavolání v Rychnově nad Kněžnou**
- **Volnočasová doprava – noční spoje, skibusy, cyklobusy.**
- **Nové vlaky Českých drah.**
- **Omezení dopravy na některých vysoce neefektivních tratích (Trutnov-Žacléř, Dobruška-Opočno).**

V závěru roku 2003 vznikla Česká asociace organizátorů veřejné dopravy. V názorech na další vývoj veřejné dopravy je shoda, hlavní problém je legislativa, která nevytváří systém, ale soubor neprovázaných a často si i odporujících segmentů.