

Požadavky na kvalitu regionální osobní dopravy

V době nezadržitelně rostoucího automobilismu mají šanci uspět jen kvalitní systémy veřejné dopravy, které budou vycházet z požadavků a přání zákazníků. Moderní dopravní systémy a subjekty v nich zapojené: organizátoři a dopravci by měli tyto požadavky a přání neustále zjišťovat, vyhodnocovat a pracovat na jejich zavádění do praxe.

V regionální osobní dopravě tráví člověk využívající veřejnou dopravu pravidelně k cestám do zaměstnání každý den velké množství času, je proto nutné aby se v dopravním prostředku cítil co možná nejpříjemněji. Pokud systém veřejné dopravy nebude dlouhodobě splňovat očekávání cestujících, ti budou pro své cesty volit individuální automobilovou dopravu.

Pro stanovování úrovně služeb ve veřejné dopravě je nutné si odpovědět na otázku: „Proč naši zákazníci volí veřejnou dopravu?“

V případě železniční dopravy nejčastější důvody ze strany cestujících jsou:

- dostupnost veřejné dopravy
- četnost spojů
- cena jízdného
- rychlost přepravy
- komfort na cestě (pohodlí a čistota)
- možnost využití času na cestě k práci, odpočinku apod.

Ze strany objednatelů pak:

- zajištění přepravy velkého počtu cestujících
- zajištění přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace
- zajištění přepravy jízdních kol a dětských kočárků
- vyváženost poměru mezi vynaloženými financemi a nabízenými službami
- alternativa k individuální automobilové dopravě (IAD), BESIP
- ekologické hledisko
- jistota a tradice

Všechny tyto požadavky zákazníků by se měli projevit v úrovni nabízených služeb systémem veřejné dopravy.

Železniční doprava je svým charakterem a hustotou sítě předurčena k tomu, aby se stala páteří veřejné dopravy v České republice. Musí však více reflektovat požadavky a přání zákazníků. Současný z větší části zastaralý vozový park nasazovaný na výkony v regionální osobní železniční dopravě i přes postupnou snahu o nápravu daným požadavkům příliš neodpovídá:

- z velké části neumožňuje přepravu osob se zhoršenou schopností pohybu a orientace
- přeprava jízdních kol a dětských kočárků je možná pouze v omezené míře
- ve velké části vlakových souprav chybí informační systémy pro cestující
- pravidelnost dopravy narušují časté závady na vlakových soupravách

Konkrétní případ: Současný stav vozového parku pro regionální osobní dopravu v Libereckém kraji v roce 2009

Vozidla	Průměrné stáří	Počet (ks)	Procentuální podíl
053	40 let	4	5 %
810, 010, 012, 015	31 let	38	50 %
843, 854, 043, 943	13 let	18	24 %
814, 814.2, 954	2 roky	16	21 %
	21,11 let		

Oproti roku 2008 se jedná o zlepšení průměrného stáří vozového parku o 3,41 let. Vysoké stáří vozového parku a nerespektování požadavků a přání na moderní pohodlnou a spolehlivou osobní železniční dopravu dopravcem vedly Liberecký kraj k vypsání výběrových řízení na provozovatele regionální osobní železniční dopravy:

1. na provozovatele regionální osobní železniční dopravy na trati č. 089 Liberec – Zittau – Varnsdorf – Seifhennersdorf / Rybníště ve spolupráci s dopravním svazem ZVON a Ústeckým krajem. Vítězný dopravce Vogtlandbahn GmbH bude provozovat osobní dopravu na této trati od prosince 2010 po dobu 10 let
2. na provozovatele „Jizerskohorské železnice“ (tratě: 034 Smržovka – Josefův Důl, 036 Liberec – Harrachov, 037 Liberec – Černousy, 038 Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem a 039 Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem) . Vítězný dopravce České dráhy, a.s. budou provozovat osobní dopravu na těchto tratích od prosince 2011 po dobu 15 let.

V obou případech bylo požadavkem výrazné zkvalitnění vozového parku v regionální osobní dopravě:

- vozidla musí umožňovat nástup, pohyb a výstup osob s omezenou schopností pohybu a orientace
- vozidla musí mít minimálně jeden dostatečně velký víceúčelový prostor pro přepravu dětských kol a jízdních kočárků
- vnitřní a vnější informační systém pro cestující
- ergonomický tvar sedadel s opěrkami hlavy, odolné proti vandalismu a uspořádání řad orientované dle oken
- ovladač otevírání dveří uvnitř a na vnější straně vozidla s dotekovými ovládacími prvky pro nevidomé a slabozraké
- obrátový čas 3 minuty ve vratné stanici
- splnění emisních limitů alespoň EURO II
- nízkopodlažní část vozidla s nástupními prostory pro cestující
- WC s uzavřeným systémem užitkové vody a v nejvyšší možné míře bezbariérové
- klimatizace

Cílem těchto opatření je vybudovat ze železniční dopravy v Libereckém kraji moderní dopravní systém 21. století, který bude páteří Integrovaného dopravního systému, kvalitní alternativou k individuální automobilové dopravě, zabezpečí nárůst počtu cestujících na úkor IAD a napomůže ke snížení nehodovosti na přetížených pozemních komunikacích. Koncept provozu na výše uvedených železničních tratích byl s ohledem na místní specifika stanoven s následujícími prioritami:

- nasazení vozidel o menší kapacitě s větší hustotou spojů (v dopravní špičce na hlavních tratích až 30 min. interval)
- v maximální možné míře trasování přímých vlaků tak, aby se minimalizovala nutnost přestupu

- výběr technických parametrů vozidel s ohledem na parametry konkrétních železničních tratí

Je zřejmé, že úroveň dopravních služeb je jedna stránka věci, která by sama o sobě nebyla schopna zajistit výše popsané cíle. Důležitým prvkem je proto i modernizace železniční infrastruktury.

V České republice je jedna z nejhustších železničních sítí na světě. Bohužel většina sítě je v současné době ve špatném technickém stavu a bude nutné do ní nutně v nejbližší době investovat nemalé finanční prostředky. Vzhledem k omezeným finančním možnostem by měla být pro každý kraj (region) zpracována kategorizace železničních tratí, která by určila priority potřeby jednotlivých železničních tratí. Na tvorbě tohoto dokumentu by měli úzce spolupracovat kraj, SŽDC, s.o. a dopravci. Podle tohoto dokumentu by následně měla SŽDC investovat do jednotlivých tratí a dokument by se měl stát jedním z důležitých podkladů pro dopravní plánování.

V některých regionech k tvorbě takovýchto dokumentů již došlo. Např. v Libereckém kraji KORID LK zpracoval Kategorizaci železničních tratí, která rozdělila železniční tratě z pohledu osobní dopravy podle 19 hodnotících kritérií (demografických, přepravních, dopravních, ekonomických či možností zlepšování) do 4 kategorií.

Nástavbou nad výše uvedenou kategorizací by měl být stanoven plán rozvoje železniční infrastruktury v kraji pro období nejbližších let. V Libereckém kraji podal KORID LK žádost o spolufinancování projektu LIBRAIL 2030, který je jakousi skromnou obdobou švýcarského projektu BAHN 2000 a má popsat rozvoj a drobné zlepšování železniční infrastruktury pro zkvalitnění železniční dopravy v Libereckém kraji v nejbližších letech do programu Evropské unie Interreg IV B.

Je zřejmé, že kvalitní dopravní systém regionální osobní dopravy musí být společným dílem objednatelů, dopravců i správců infrastruktury. Doufejme, že takovýchto systémů bude v České republice postupně vznikat co nejvíce.

V Liberce dne: 27. 4. 2010

Ing. Petr Prokeš
KORID LK