

Představení společnosti OREDO

Společnost OREDO s.r.o. byla založena Královéhradeckým krajem v lednu 2003 za účelem organizace dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje. V dubnu 2010 OREDO zvítězilo ve výběrovém řízení na organizátora regionální dopravy Pardubického kraje. Od ledna 2011 majetkově vstupuje do OREDA Pardubický kraj (50% vlastnictví obou krajů).

Hlavní činnosti OREDA:

- Organizace autobusové a drážní dopravy
- Analýza autobusové a drážní dopravy
- Optimalizace dopravní obslužnosti
- Integrace veřejné dopravy
- Dopravní poradenství
- Komunikace se zástupci měst a obcí (řešení připomínek)

Vzhledem k objektivně rostoucím nákladům dopravců a rozpočtovaným finančním prostředkům však není reálné zvyšování dopravního výkonu formou prostého objednávání nových spojů bez dopravní optimalizace – na to v rozpočtu není dostatek prostředků. Naopak, rušení spojů bez náhrad často nevede k požadovaným úsporám, znamená odliv cestujících i ze zbývajících spojů a navíc zhoršuje kvalitu dopravní obslužnosti měst a obcí.

Jako nejvýhodnější proto vychází strategie **optimalizace dopravy**, která umožňuje zároveň zlepšit dopravní obslužnost, ale nezvýšit vynakládané prostředky.

Hlavní úkoly OREDA v Pardubickém kraji

1. Optimalizace železniční dopravy
2. Optimalizace autobusové dopravy
3. Zavedení zónově relačního tarifu IREDO

Optimalizace železniční dopravy

Pro potřeby optimalizace železniční dopravy v Pardubickém kraji byla společností OREDO vypracována studie „Posouzení významu železničních tratí pro veřejnou dopravu“ na jejímž základě byly jednotlivé železniční tratě (nebo traťové úseky) rozděleny podle svého významu na tratě s velkým nebo malým významem. Na tratích s velkým významem dojde k posílení, zrychlení a zavedení taktové dopravy. Tratě s velkým významem jsou páteří regionální dopravy Pardubického kraje. Na tratích s malým významem navrhuje nahrazení autobusovou dopravou, která lépe obslouží přilehlé obce.

Na základě výsledku studie „Posouzení významu železničních tratí pro veřejnou dopravu“ a následného důkladného projednání se zástupci samosprávy, byl upraven koncept dopravy na jednotlivých tratích. (viz. Příloha č. 1)

Optimalizace autobusové dopravy

Princip optimalizace autobusové dopravy spočívá v tom, že organizátor dopravy zpracuje nové oběhy vozidel tak, aby mohl být region obslužen menším počtem vozidel a tedy i hospodárněji, než je tomu doposud. Oběhy vozidel musí být zpracovány s ohledem na zajištění přepravních potřeb obyvatel daného

území. Na spojích, kde se přepravuje trvale méně cestujících, jsou nasazeny autobusy s menší kapacitou. Ušetřené finanční prostředky se poté použijí na navýšení počtu spojů.

V rámci optimalizace dopravy dochází k zajištění prostorové, časové a tarifní provázanosti mezi autobusovou a železniční dopravou. Současně dochází k zavedení taktu. Model taktové dopravy spočívá v tom, že vlaky nebo autobusy jezdí na páteřních tratích nebo páteřních autobusových linkách v pravidelných časových intervalech v tzv. taktu. Zavedení taktu do veřejné dopravy přináší další zjednodušení pro cestujícího. Není nutné si pamatovat celý jízdní řád. Pravidelnému cestujícímu stačí vědět, že z jeho stanice odjíždí vlak (autobus) např. vždy ve třináctou minutu.

Zkušenosti ze zahraničí potvrzují, že zavedením taktu do veřejné dopravy dochází k nárůstu počtu cestujících až o 15%.

Hlavní zdroje úspor v rámci optimalizace jsou:

1. Úspora v důsledku použití levnějších vozidel s nižší spotřebou.
2. Nižší počet vozidel.
3. Absolutní zvýšení tržeb, způsobené přílivem nových cestujících do systému.

Celý systém je navrhován tak, aby byl finančně vyrovnaný, to znamená, aby nebyl dražší než před optimalizací. V optimalizovaném systému je možné za stejných finančních nároků zajistit větší počet spojů, které zajistí dostatečnou úroveň dopravní obslužnosti požadovanou obcemi.

Optimalizace autobusové dopravy spočívá v:

- **stanovení páteřních autobusových linek,**
- **minimalizaci počtu vozidel** (limituje dopravní špička),
- **maximálním využití vozidel** (stanovení oběhů vozidel s maximálními denními výkony),
- **nasazení malých a středních vozidel** (tam, kde je to možné),
- **zavedení taktu na páteřních linkách,**
- **novém způsobu financování** (díky úspornějším provozním opatřením dochází v konečném důsledku ke snížení ceny dopravního výkonu).

Páteř regionální dopravy

Základ integrovaného dopravního systému Pardubického kraje by měla tvořit páteřní síť regionální dopravy, na kterou jsou dalšími spoji svázení cestující z přilehlých území.

Hlavním důvodem vedoucím k vytvoření páteře regionální dopravy je zajistit atraktivní nabídku ve veřejné dopravě mezi všemi hlavními sídly kraje. Dalším důvodem, který vede k vytvoření páteře regionální dopravy je úspora finančních prostředků. V současné době víceméně paralelní fungování dvou nezávislých a jen slabě provázaných systémů autobusové a vlakové dopravy je drahé a neefektivní.

Páteř regionální dopravy by měla splňovat následující požadavky:

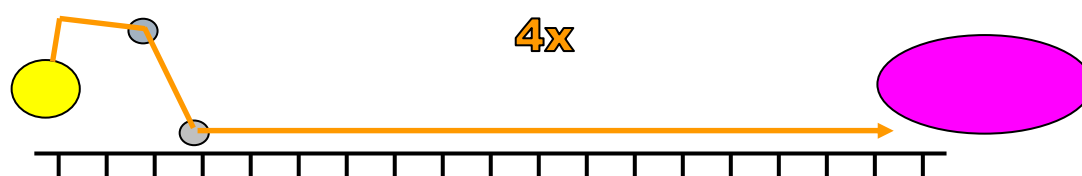
- rychlost
- kapacita
- dostatečná četnost spojů
- takt
- jistota
- pohodlí

Páteř regionální dopravy v Pardubickém kraji bude tvořena převážně železniční dopravou (z důvodu vysoké kapacity, vlastní dopravní cestě, šetrnosti k životnímu prostředí, bezpečnosti a při větších přepravních objemech i ekonomičnosti), na níž bude v uzlových přestupních 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. V případě, že výše zmíněné cíle budou lépe řešitelné dopravou po silničních komunikacích, bude do páteřní sítě zařazena autobusová doprava.

Vysvětlení funkce páteřní dopravy:

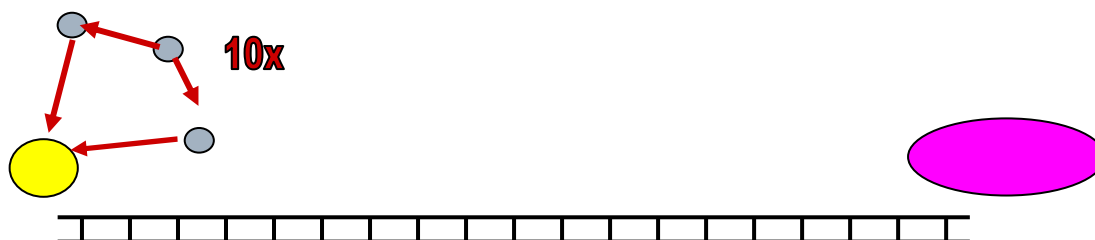
Porovnání dopravního systému před a po vzniku páteře regionální dopravy je uvedeno na následujícím schématu:


a) *současný stav*




Dopravní obslužnost mezi obcemi a spádovým centrem je realizována 4 krát za den pomalým zastávkovým autobusovým spojem (ráno, dopoledne, odpoledne a večer).


b) *navrhovaný stav*




 uzlový (přestupní) bod

 železniční trať

 autobusové spoje spojující méně významná sídla

 počet autobusových spojů za den

 méně významné sídlo

 spádová obec

V případě vzniku páteře regionální dopravy (RD) je realizován svoz a rozvoz cestujících autobusovou dopravou do nejbližšího přestupního uzlu ležícího na páteři RD, kde je zajištěno každou hodinu **pravidelné a rychlé** spojení se spádovým městem. Tímto způsobem organizace dopravy dojde ke zvýšení nabídky počtu spojů se spádovým městem a navíc zde dochází k úspoře finančních prostředků kraje.

Celkové shrnutí přínosů optimalizace železniční a autobusové dopravy

- **Zlepšená dostupnost celého regionu.**
- **Dobré spojení z malých obcí na hlavní páteř.**
- **Rovnoměrnější nabídka, jistota přepravy po celý den.**
- **Efektivnější využití přepravní kapacity.**
- **Stálé návaznosti na taktových linkách. Lepší vazby mezi vlaky a autobusy.**
- **Nárůst počtu přepravených osob.**
- **Lépe vyhovuje také turistům.**
- **Dlouhodobě vede k lepšímu pokrytí přepravních potřeb v regionu.**

V čem spočívá integrace dopravy?

Plná integrace znamená provázanost všech druhů dopravy a to:

- Prostorovou (těsné přestupy, přestupní terminály)
- Časovou (návaznosti, čekací doby)
- Tarifní (jedna jízdenka na celém území)
- Informační (informační systém, souhrnný jízdní řád a odjezdník)

Současně je při optimalizaci zaváděn také integrovaný tarif, který umožňuje využití vlakových a autobusových spojů na jednu jízdenku. Do Integrovaného systému je výhodné zapojit všechny spoje všech dopravců tak, aby cestující podobně jako na současném území IREDO, mohli využívat všechny veřejné dopravní prostředky a nemuseli řešit, který spoj je a který spoj není integrovaný.

IREDO je Integrovaný **RE**gionální **DO**pravní systém, který v současné době pokrývá celé území Královéhradeckého kraje a od **11. 12. 2011** by měl být rozšířen i na území Pardubického kraje.

Tarif IREDO

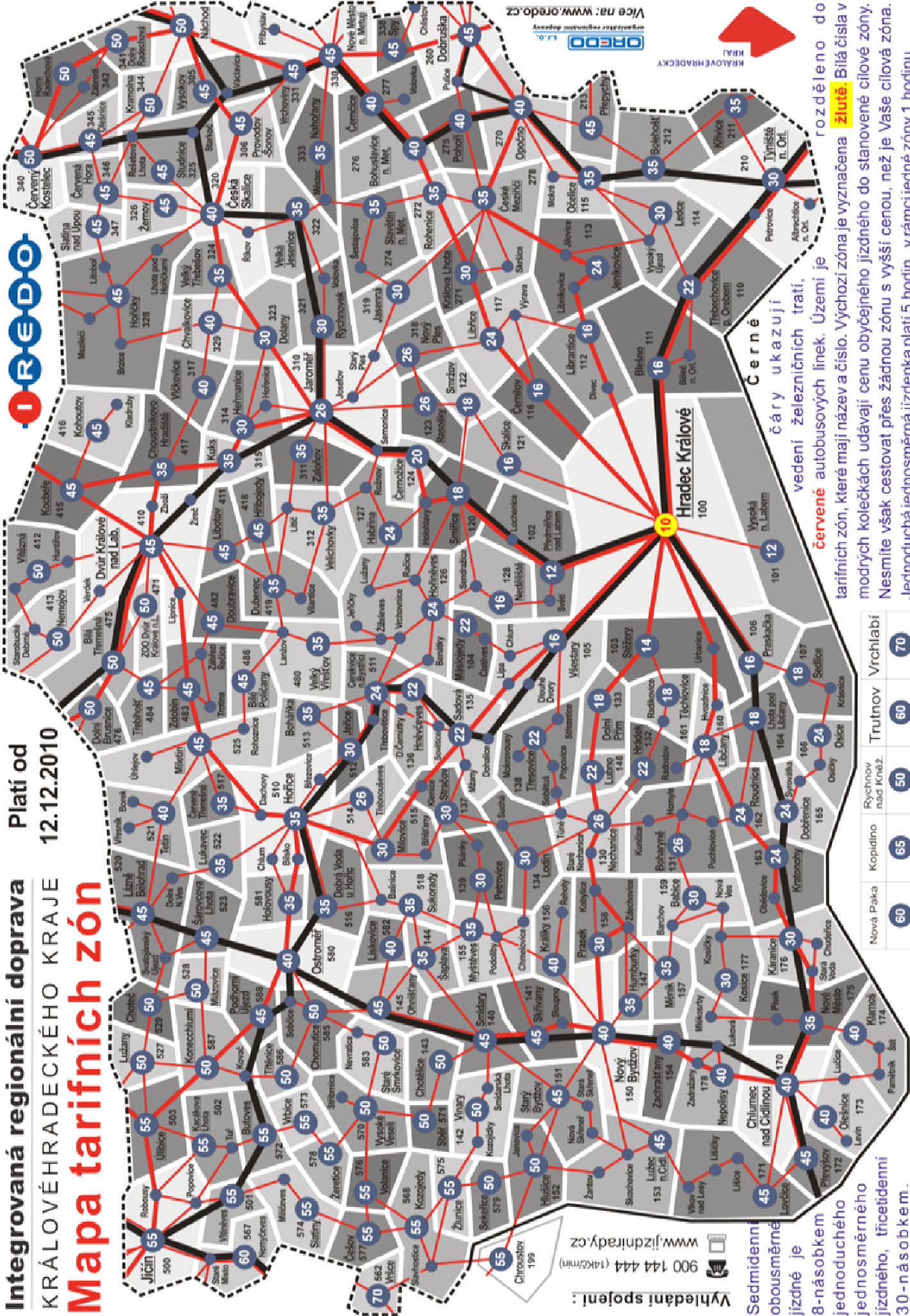
Tarif IREDO je zónově relační tarif. V zónově relačním tarifu je základní jednotkou zóna. Zóna je tvořena jednou nebo několika málo těsně sousedícími obcemi. Prvním krokem při tvorbě tarifu je stanovení referenční zastávky zóny. Zpravidla se jedná o zastávku, která je frekvenčně nejsilnější v dané zóně. Pro výpočet jízdného se vezme nejkratší možná trasa mezi těmito dvěma zastávkami a to buď po silnici, nebo železnici, popřípadě kombinací obou dvou variant.

V tarifu IREDO je cena jízdného mezi dvěma místy pevně stanovena. Cena dopravy v rámci jedné zóny je stanovena fixní částkou. V případě, že je zóna tvořena větším městem, může být cena vyšší, tak aby např. odpovídala dosavadní ceně městské dopravy.

Zónově relační tarif je pro uživatele veřejné dopravy přehlednější než stávající tarify. Cestující si zjistí cenu jízdného a trasu své cesty na první pohled z tarifní mapky, která je umístěna na každé zastávce. Černé čáry ukazují vedení železničních tratí, červené autobusových linek. Území je rozděleno do tarifních zón, které mají název a číslo. Místo, kde se cestující nachází je vyznačeno žlutě. Bílá čísla v modrých kolečkách udávají cenu obyčejného jízdného do stanovené cílové zóny. Ukázka tarifní mapky pro část území Královéhradeckého kraje je uvedena na následujícím obrázku.

Integrovaná regionální doprava KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE Mapa tarifních zón

Platí od
12.12.2010



Yhledání spojení:
900 144 444 (14 Kč/mín)
www.jizdnatry.cz

Sedmidenní obousměrné jízdné je 8-násobkem jednoduchého jízdného, třicetidenní 30-násobkem.

Nová Páeka	Kopidino	Rychnov nad Kněž.	Trutnov	Vrchlabí
60	65	50	60	70

červené autobusových linek. Území je rozděleno do tarifních zón, které mají název a číslo. Výchozí zóna je vyznačena žlutě. Bilá čísla v modrých kolečkách udávají cenu obvyčejného jízdného do stanovené cílové zóny. Nesmíte však cestovat přes žádnou zónu s vyšší cenou, než je Vaše cílová zóna. Jednoduchá jednosměrná jízdenka platí 5 hodin, v rámci jedné zóny 1 hodinu.

Více na: www.oredo.cz



www.jizdnatry.cz

Celkové shrnutí přínosů zavedení Tarifu IREDO

- umožňuje absolvovat celou cestu na jeden jízdní doklad
- nepočítá okliky a přestupy – zaplatíte vždy stejně bez ohledu na trasu spoje a počet přestupů
- nabízí výhodné sedmidenní a třicetidenní jízdenky
- na společnou jízdenku lze cestovat vlakem i spoji všech autobusových dopravců
- na síťovou jízdenku lze cestovat celý den v rámci integrovaného území

Propagace systému IREDO

- Sešitové jízdní řády
- Doplňkové informační materiály (tarif, jak cestovat, jak ušetřit aj.)
- Mediální prezentace upozorňující na změny v dopravě (rádio, televize, tiskové zprávy aj.)
- Letáky propagující nové spoje (víkendové spoje, náhrada vlaku aj.)
- Informační články v místních zpravodajích a krajských novinách

Předpokládaný harmonogram projednávání autobusových jízdních řádů

- | | |
|--|-------------------------|
| • Příprava prvního návrhu jízdních řádů (JŘ) | do 30. 7. 2011 |
| • Projednání jízdních řádů s dopravci průběžně | od 30. 7. do 1. 9. 2011 |
| • Projednání návrhu JŘ s obcemi | od 5. 8. do 30. 9. 2011 |
| • Závěrečné projednání JŘ s dopravci | od 1. 9. do 30. 9. 2011 |
| • Zveřejnění konečného JŘ | 1. 10. 2011 |
| • Zveřejnění tarifu IREDO | 1. 9. 2011 |
| • Zahájení propagační kampaně | od 1. 11. 2011 |
| • Zahájení provozu | 11. 12. 2011 |

Projekt modernizace odbavovacích zařízení

V roce 2010 požádali společně Královéhradecký a Pardubický kraj o dotaci na projekt „Modernizace odbavovacího systému integrované dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje“ z Evropských fondů. Projekt byl schválen a měl by řešit:

- odbavení cestujících pomocí bezkontaktní čipové karty
- sledování pohybu vozidel, dispečerské řízení provozu

Kontakty

OREDO s.r.o.
náměstí Republiky 12
530 02 Pardubice

Email: oredopk@oredoc.cz

Web: www.oredoc.cz

Tel.: 466 03 07 08



Příloha č. 1 Aktuální stav objednávky železniční dopravy

Přehled tratí

010 – Kolín – Přelouč – Pardubice

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován, bude ukončen provoz spěšných vlaků relace Praha – Řečany nad Labem – Pardubice (nejsou využity, spojení s přestupem v Kolíně je rychlejší). Bylo úspěšně projednáno se Středočeským krajem rozlomení ramene osobních vlaků Praha – Pardubice v Kolíně. Problematika zastávek v dosahu MHD Pardubice nebyla dosud uzavřena s ohledem na přesné časové polohy dálkových vlaků a souvislosti s přípoji v Pardubicích. U zastávek Pardubice-Svítkov a Pardubice-Opočíněk je předpoklad zastavení 8 páry spojů.

010 – Pardubice – Choceň – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová

Je zachována železniční obsluha, mírně posílen segment spěšných vlaků. Diskuse o zastavování v zastávce „Bezprávi“ mimo osídlení (náhrada autobusovou dopravou přes obec Orlické Podhůří) nebyla dosud uzavřena; navrhovaný stav je zastavení 4 párů spojů denně.

015 – Přelouč – Heřmanův Městec – Prachovice

V úseku Přelouč – Heřmanův Městec je v plánu **zachování železničního provozu** po celý den i týden přibližně ve stávajícím rozsahu. V navazujícím úseku Heřmanův Městec – Prachovice **nebudou vlaky osobní dopravy objednány** a spojení bude nahrazeno autobusy. Budou zajištěny přestupy mezi autobusy a vlaky v Heřmanově Městci.

016 – Borohrádek – Holice – Moravany – Chrudim

V úseku Chrudim – Moravany – Holice **bude zachována železniční obsluha** zhruba ve stávajícím rozsahu. Na zastávce Tuněchody se plánuje průjezd vlaků, neboť se nachází zcela mimo osídlení obce, do které bude zajištěno autobusové spojení z Chrudimi zhruba 8 páry spojů v pracovní dny. V úseku Borohrádek – Holice **nebude objednána železniční obsluha**. Na tomto úseku je v současnosti vedeno 5 párů vlaků v pracovní dny, které budou nahrazeny autobusovou dopravou přes obec Veliny, kterou vlak neobsluhuje.

017 – Heřmanův Městec – Chrudim město

V tomto úseku již byla železniční doprava nahrazena autobusy v prosinci 2010.

018 – Choceň - Vysoké Mýto město - Litomyšl

V úseku Choceň – Vysoké Mýto město je železniční doprava využívána jako páteřní dopravní spojení. Připravuje se zde mírné zkrácení jízdních dob díky průjezdu zastávky Dvořisko (mimo obec) většinou vlaků. V úseku Vysoké Mýto město - Litomyšl bude provoz částečně omezen. V exponovaných časech pracovních dní bude objednána doprava železniční (5 párů vlaků), po zbytek dne bude cestujícím nabídnuta autobusová alternativa. Víkendový provoz pak bude sestávat plně z vlakové varianty, s rovnoměrným rozložením během celého dne. Pro město Litomyšl bude nově celodenně k dispozici rychlé spojení na dálkové vlaky v Chocni, České Třebové a Svitavách.

020 – Choceň – Týniště nad Orlicí

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován. Nejsou plánovány významnější změny koncepce provozu, pouze je plánován v pracovních dnech průjezd stanicí Újezd u Chocně, nacházející se mimo osídlení. Předpokládá se náhrada autobusovou linkou Holice – Horní Jelení – Choceň.

021 – Letohrad – Potštejn – Hradec Králové

Rozsah železniční dopravy je snížen o 2 – 3 páry vlaků. Připravuje se průjezd zastávkami Sopotnice a Lukavice v Čechách. Náhrada autobusovými linkami Žamberk – Letohrad a Sopotnice – Potštejn (přestup na vlaky) s četností provozu vyšší, než v případě vlaků.

024 – Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov – Králíky

Trvá koncepce, založená převážně na železniční obsluze. Byly objednány spěšné vlaky z Pardubic do Lichkova (v rozsahu 6 párů) a osobní vlaky z Ústí nad Orlicí s návazností na rychlíky, v zásadě ve dvouhodinovém intervalu. Tyto osobní vlaky zastaví ve většině případů ve všech zastávkách. Spěšné vlaky mohou vzhledem k podmínkám křižování na jednokolejné trati zastavovat jen velmi omezeně.

024 – Králíky – Štítý

Na základě jednání se zástupci samosprávy je přijata **koncepce souběžného vedení autobusů a vlaků do Moravského Karlova** ve špičkových obdobích, se snahou o omezení shodných časových poloh různých druhů dopravy. Předpokládaný rozsah dopravy je 7-8 párů vlaků v pracovní dny, resp. 6 párů vlaků o víkendech. Ve zbývajícím úseku do Štítů bude doprava výrazně zkvalitněna nabídkou přímých autobusů relace Lichkov – Štítý – Lanškroun s návazností na spěšné vlaky, resp. další autobusové linky.

025 – Dolní Lipka – Hanušovice

Koncepce náhrady vlaků autobusovou linkou Hanušovice – Králíky – Lichkov s návaznostmi v Hanušovicích i Lichkově. Předpokládají se jednání s Olomouckým krajem o případném prodloužení do Šumperka, prověřují se možnosti propojení s linkou Žamberk – Králíky.

031 – Pardubice – Hradec Králové

Rozsah železniční dopravy je navýšen. Je potvrzeno posílení počtu spěšných spojů, zastávkové vlaky jsou přesto zachovávány v odpovídajícím rozsahu (interval 2 hodiny, resp. 1 hodina v období přepravní špičky). Dohromady včetně státem objednávaných rychlíků je pro spojení Pardubice – Hradec Králové nabízeno spojení převážně každou půlhodinu, budou zkvalitněny návaznosti v Pardubicích.

236 – Třemošnice – Žleby – Čáslav

Na základě odmítnutí návrhu na náhradu autobusovou dopravou ze strany Středočeského kraje byl **objednán stávající rozsah i koncepce vlaků.**

238 – Pardubice – Chrudim – Hlinsko – Havlíčkův Brod

Celkový rozsah dopravy bude mírně navýšen. Na trati budou nadále zachovány 2 páry rychlíků Pardubice – Jihlava. Dochází ke zvýšení počtu spěšných vlaků v úseku Pardubice – Hlinsko, což umožní kvalitní náhradu omezeného úseku Žďárec u Skutče – Pustá Kamenice ve směru Polička – Chotěboř i Polička - Chrudim.

260 – Česká Třebová – Svitavy – Letovice

Rozsah železniční dopravy je mírně snížen. Vzhledem k odmítavému postoji Jihomoravského kraje nebylo možné zvýšit počet spěšných vlaků relace Brno – Česká Třebová, jejich počet tak zůstává zachován. Pro velmi nízké obraty cestujících na jednotlivých zastávkách dochází k omezení provozu osobních vlaků. Cestujícím budou nabídnuty dvě vzájemně provázané autobusové linky, stejně jako spojení na rychlíky v Březové nad Svitavou.

Zastavení vlaků na zastávkách Březová n/S.-Dlouhá a Svitavy-Lány není objednáváno.

V úseku Letovice – Březová nad Svitavou bude nově zaveden provoz přímých osobních vlaků směr Brno po celý den.

261 – Žďárec u Skutče – Pustá Kamenice – Polička - Svitavy

V úseku Žďárec u Skutče – Pustá Kamenice se plánuje vést **pouze víkendové rekreační vlaky** Pardubice – Skuteč – Čachnov – Borová a zpět, popř. další spoj pro dopravu turistů. Tyto vlaky pojedou o prázdninách denně. Jako náhradní spojení v pracovní dny je počítáno s autobusovými linkami Žďárec – Skuteč – Krouna – Pustá Kamenice a Hlinsko - Polička. Dále se připravuje vedení linky Žďárec – Skuteč – Proseč – Borová jako přípoj k vlaku do Poličky.

V úseku Pustá Kamenice – Polička – Svitavy bude **provoz osobních vlaků zachován** ve dvouhodinovém intervalu se špičkovým doplněním na interval hodinový. V úseku Pustá Kamenice – Polička bude zachována obsluha všech zastávek, v úseku Polička – Svitavy budou obsluhovány pouze zastávky Vendolí zast. a Svitavy zastávka, což je technologicky nezbytné vzhledem k přípojům ve Svitavách i Poličce, resp. obrátům v Pusté Kamenici. Ostatní zastávky budou nahrazeny autobusovou dopravou. Ve Svitavách budou přípoje na vlaky ve směru Brno i Pardubice.

262 – Česká Třebová – Moravská Třebová – Jevíčko – Velké Opatovice

V úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice budou velmi slabě využívané vlaky po železniční trati, trasované převážně mimo osídlení, nahrazeny autobusovou dopravou. V úseku Česká Třebová – Moravská Třebová bude zachován provoz železnice se zajištěnými návaznostmi v České Třebové směr Praha.

270 – Česká Třebová – Zábřeh na Moravě

V tomto úseku nedochází k významnějším změnám s výjimkou dílčích úprav minutových poloh jednotlivých spojů.

271 – Chornice – Konice

Pardubický kraj železniční dopravu neobjednává, pro cesty na střední Moravu nabídne autobusovou linku Svitavy – Jevíčko – Konice s návazností na vlaky jedoucí dále směr Prostějov. Rovněž se počítá s linkou Chornice – Březinky – Vranová Lhota – Městčko Trnávka, která v poptávaných časech obslouží obec Kladky, s přestupními možnostmi na autobusová spojení směr Konice resp. do dalších míst v Olomouckém kraji. Mezi spojení nahrazující tuto velmi málo využívanou železnici lze zahrnout také autobusovou linku Moravská Třebová – Mohelnice s návazností na rychlíky dále na Moravu.

272 – Česká Třebová – Rudoltice v Čechách – Lanškroun

Je připravováno zvýšení počtu spojů a zkrácení jízdních dob. Jsou zajištěny systémové návaznosti v České Třebové na dálkové vlaky.

Přesné časové polohy spojů budou předmětem jednání s obcemi, nicméně budou respektovat základní požadavky, jako je dojížd'ka do škol a zaměstnání. Celkový rozsah spojů bude upřesněn podle disponibilních zdrojů.