

## Kraj Vysočina a integrovaný dopravní systém

Pavel Drdla

Pokud sledujete oblast problematiky integrovaných dopravních systémů (IDS) v České republice, tak zjistíte, že více či méně rozvinuté IDS se v současnosti nachází ve všech krajích s výjimkou dvou z nich: Ústeckého kraje a kraje Vysočina. Tuto informaci je třeba doplnit o to, že v Ústeckém kraji v současné době Krajský úřad pracuje na integraci veřejné hromadné dopravy (znovuobnovení krajského IDS), takže v dohledné době nebude IDS pouze v kraji Vysočina.

Tomuto regionu a jeho vztahu k integraci veřejné dopravy se věnuje tento příspěvek, obsahující mj. veřejně dostupné informace a prezentované názory, přičemž některé z nich mohou připadat dopravním odborníkům netriviální a mohou vyvolat polemiku, která nebude na škodu věci.

### Současný stav veřejné dopravy v kraji

V současné době je veřejná doprava v kraji zastoupena třemi subsystemy: železniční osobní dopravou, veřejnou linkovou autobusovou dopravou (VLAD) a městskou dopravou (MHD resp. MAD - městská autobusová doprava).

V železniční osobní dopravě je situace v kraji nejjednodušší, protože s výjimkou úzkorozchodné trati vedoucí z Jindřichohradecka jsou zastoupeny z dopravců pouze České dráhy a.s., příznivě nakloněné ke vzniku IDS v kraji Vysočina.

V rámci VLAD jsou v kraji 3 dominantní dopravci: ICOM transport, a.s. (pod které patří i Tradobus s.r.o.), Veolia Transport (Connex Východní Čechy, a.s.) a Zdar a.s. Prvně jmenovaný působí na území tří okresů, ostatní dva pak vždy v jednom okrese (Vysočina má pět okresů). Ostatní dopravci jsou z hlediska výkonů méně významní.

V rámci městské dopravy je zde Dopravní podnik města Jihlavy, a.s., v ostatních městech zajišťující městskou dopravu dopravci VLAD.

Lze tedy konstatovat, že přetrvává z hlediska územní působnosti dopravců (ale i linkového vedení) v podstatě neměnný stav z minulosti, pocházející ze situace před rokem 1989. Zajímavé je i mezikrajské srovnání (např. s využitím výsledků výzkumného projektu 1F54E/044/110 „Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí“), kdy některé ukazatele dopravní obslužnosti pro kraj Vysočina patří mezi nejnižší vůči ostatním krajům.

### Počátky snah o integraci

S prvními zmínkami o možné integra-

ci veřejné dopravy v kraji Vysočina se lze setkat již krátce po jeho vzniku začátkem roku 2000, přičemž ojedinělé snahy o integraci existovaly předtím i v některých z jeho pěti okresů.

Požadavky na integraci a nově i na vznik krajského IDS se váží k období přípravy a počátku IDS v sousedním Jihomoravském kraji. Tyto požadavky byly víceméně zohledněny krajským úřadem prostřednictvím vypsání soutěže na zpracování studie, zaměřené na optimalizaci dopravní obslužnosti a posouzení vzniku krajského IDS na Vysočině.

V tomto období se také krátce používal i pojem „Jihlavská hvězdička“ vycházející z názoru, že „nejpříhodnější situace pro integraci systémů veřejné dopravy panuje v území mezi městy Jihlava a Havlíčkův Brod, vhodnou příležitostí je zapojení i ostatních železničních tratí vycházejících z Jihlavy do budovaného IDS“.

Dále jako terminologicky zmatené je možné vnímat používání označení „Integrovaný dopravní systém veřejné dopravy v Havlíčkově Brodě“ (viz např. oficiální krajský měsíčník Kraj Vysočina 1/2005). Pod tímto označením se v tomto pojetí rozumí to, že po výstavbě nového autobusového terminálu vedle železniční stanice Havlíčkův Brod se umožní časově krátký přestup mezi MAD, VLAD a vlaky. Je zřejmé, že použití tohoto pojmu je po odborné stránce scestné a tedy nelze hovořit o vlastním IDS.

### Vliv IDS JMK

Zásadní vliv na zintenzivnění snah o integraci veřejné dopravy v kraji Vysočina mělo postupné rozšiřování Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK).

O tom, že IDS je přínosem a je obyvateli východní části kraje Vysočina hodnocen pozitivně, svědčí nejen postupné rozšiřování IDS JMK do této lokality, reagující na přirozenou spádovost do Brna a brněnské městské aglomerace. Od vzniku IDS JMK docházelo k rozšiřování IDS na Vysočinu postupně, kdy nejprve byly zaintegrované obce na Velkobítešsku. Po přechodu několika obcí z kraje Vysočina do Jihomoravského kraje od ledna 2005 došlo ihned k zaintegrovaní i těchto obcí.

Zajímavá je i situace ve východní části okresu Třebíč, jakožto části kraje Vysočina. Tady z iniciativy místních samospráv na základě „tlaku“ obyvatel docházelo k postupnému zapojování těchto obcí k IDS JMK, kdy tento IDS je dnes rozšířen až po Náměšť nad Oslavou. Situace je v současné době taková, že kvůli kladnému hodnocení obyvatel a zastupitelstev zaintegrovaných obcí (nejvíce z města Náměšť nad Oslavou

a z obce Kralice nad Oslavou - medializována byla hlavně úspora nákladů na pravidelné cestování do spádového Brna a spokojenost obyvatel) existuje zájem o integraci dalších obcí, a to dokonce až po město Třebíč včetně.

Je ovšem třeba doplnit, že na rozdíl od dotčených místních samospráv se rozšiřování IDS JMK nesetkalo s příznivým hodnocením ze strany Krajského úřadu kraje Vysočina, i když oba kraje dohodu nakonec podepsaly.

### Studie možnosti vzniku IDS

Krajský úřad si nechal zpracovat v letech 2003-2004 třídílnou odbornou studii s názvem „Studie optimalizace dopravní obslužnosti a možnosti integrovaného dopravního systému kraje Vysočina“. Z důvodu nezvyšování rozsahu tohoto příspěvku jsou uvedeny jen následující závěry, které mj. uvedená studie obsahuje k oblasti zavádění IDS:

- nelze předpokládat, že zavedení IDS sníží náklady na zajištění dopravní obslužnosti,
- hlavní přínos zavedení IDS je nehmotný; zavedení IDS se rovná přiblížení k vyspělým zemím a vyšší spokojenost obyvatel,
- doporučen přechod na plně elektronický odbavovací systém na bázi čipových karet,
- doporučení založit koordinátora a zahájit integraci v kraji Vysočina,
- vzhledem k demografii kraje zvolit polycentrický systém; integraci provádět v postupných krocích,
- zavedení komplexního systému IDS v kraji Vysočina je konečným cílem řešení dopravní obslužnosti.

Po seznámení se i s dalšími částmi této studie musím nakonec konstatovat, že tato studie vyzněla v prospěch zavedení IDS v kraji Vysočina. Diskutabilní jsou proto medializované názory představitelů kraje k této problematice, uvedené v následující kapitole.

### Názory představitelů kraje na IDS

V květnu 2007 náměstek hejtmána pro dopravu v kraji Vysočina prohlásil, že základním důvodem, proč IDS v kraji nebyl zaveden, je na jedné straně chybějící právní úprava jednoznačně definující legislativní rámec především koordinátora dopravy, který je při integraci nutným předpokladem a vymezení jeho práv a povinností, na druhé straně potom nezbytnost přímé účasti obcí a měst daného území na financování IDS. Dále připomenul i výše uvedenou odbornou studii, vyzdvihl negativa IDS (např. uvedl, že „rozdrobená sídelní struktura kraje, kde není dominující městská aglomerace, vede k tomu, že v současné době není výhodné na Vysočině IDS zavádět“) a obhajoval zachování současného stavu dopravní obslužnosti (např. tím, že „koordinace mezi jízdami řady autobusové dopravy je vyhovující a oběh vozidel v linkové dopravě odpovídá potřebám kraje“).

Ve stejném měsíci se k této záležitosti vyjádřil i hejtman kraje Vysočina, který tlumočil rozhodnutí Rady kraje nezavádět integrovaný dopravní systém na Vysočině, podle které by se propojení železničních, autobusových a městských spojů v celém kraji asi nevyplatilo, protože na Vysočině nejsou velká městská centra. Krajstí odborníci se prý budou zabývat možnostmi propojení jednotlivých druhů dopravy (v originálu textu uvedeno „doprav“) v menších částech kraje, například v krajském městě Jihlavě a jeho okolí. Nakonec podle vyjádření hejtmána „by to nepřineslo žádnou větší změnu, nesnížilo náklady na dopravu ani nezvýšilo kvalitu“ a dále dle jeho názoru „se ukazuje, že se nedá jednoznačně říci, že by zavedení integrovaného dopravního systému přineslo Vysočině výhody“.

### Názory obyvatel kraje na IDS

O tom, že se jedná o významnou záležitost pro obyvatele kraje, svědčí jednak podpora obyvatel výše uvedeným snahám pro rozšíření IDS JMK o spádovou oblast Brna a brněnské městské aglomerace (tj. větší část území okresů Třebíč a Žďár nad Sázavou), či četné články nejen v regionálním tisku.

S názory je možno se setkat i v rámci diskusního fóra na internetových stránkách Krajského úřadu kraje Vysočina. O tom, že diskutující obyvatelé kraje vnímají oblast dopravy včetně její integrace jako asi nejzávažnější, svědčí největší podíl reakcí k této problematice. Při podrobnějším seznámení se s těmito názory lze zjistit zajímavou sku-

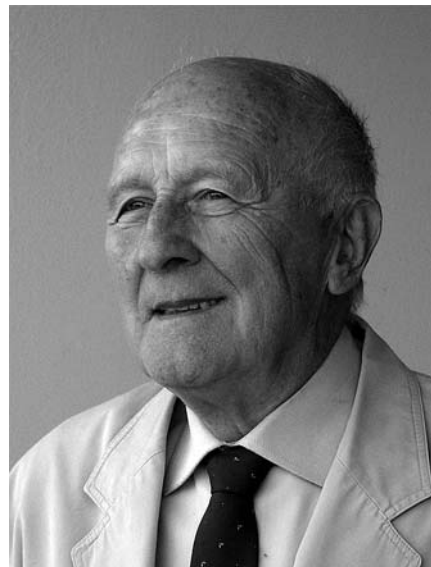
tečnost, že někteří diskutující zde zmiňují i nepříliš úspěšné osobní jednání s kompetentními pracovníky krajského úřadu. Problémem asi bude také neochota diskuze ze strany některých krajských úředníků, jako například dokonce to, že kompetentní pracovník pro dopravní obslužnost v prosinci 2007 na tomto fóru odepsal, že již zde nebude diskutovat. Toto je dle mého názoru nepřipustné.

### Závěrem

V tomto příspěvku jsem se pokusil shrnout situaci v oblasti integrace veřejné dopravy v kraji Vysočina, především pak z hlediska vzniku IDS. Domnívám se, že některé uvedené skutečnosti stojí na zamyšlení, u některých z nich s dovolím tvrdit, že mohou posloužit i jako upozornění nesprávného postupu či kroků.

Jako akademický pracovník zabývající se nejen integrovanými dopravními systémy jsem přesvědčen, že existence IDS v kraji Vysočina je opodstatněná, i když bohužel tč. neprůchodná. Vždyť i v jiných krajích republiky se prokázalo (například systém IREDO na Královéhradecku), že existence IDS a méně hustě osídlený region bez významného centra se nevyklučují.

doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
Dopravní fakulta Jana Pernera,  
Univerzita Pardubice



### Prof. Miroš Pirner

V září letošního roku oslaví své 80. narozeniny stále aktivní člen Vědecké rady ministra dopravy a neméně aktivní člen redakční rady našeho časopisu pan prof. Ing. dr. h.c. Miroš Pirner, DrSc.,

vědecký pracovník Ústavu teoretické a aplikované mechaniky, AV ČR, v v. i. Při této příležitosti chceme našim čtenářům krátce přiblížit jeho život a práci.

Prof. Pirner se narodil v rodině stavebního inženýra 11. září 1928 na pražském Žižkově, tam i absolvoval reálku. Po studiu na Stavební fakultě ČVUT nastoupil v SUDOPu (Státní ústav dopravního projektování), po roce přešel jako asistent na Vysokou školu železniční v Praze, později přemístěnou do Žiliny. Tam obhájil hodnost kandidáta věd a habilitoval se na docenta. V roce 1970 přešel do Akademie věd v Praze, odkud však musel po 5 letech z politických důvodů odejít. Nastoupil do Technického a zkušebního ústavu stavebního, kde se stal hlavním statikem a dynamikem a vybudoval laboratoř dynamiky a diagnostiky konstrukcí; v roce 1982 obhájil na ČVUT i doktorskou disertaci. V roce 1990 se mohl vrátit do Akademie věd - Ústavu teoretické a aplikované mechaniky, kde byl po dvě funkční (1990-98) období ředitelem a kde dosud aktivně pracuje.

Od počátku své odborné činnosti se M. Pirner zaměřoval na teoretickou

stránku problémů, jako inženýr však měl současně pochopení pro její praktické uplatnění a proveditelnost na stavbě. Zaměřil se na dynamiku konstrukcí při zatížení větrem, dynamiku mostů a lůvek a účinky dopravy a průmyslové činnosti (technická seizmicita); v poslední době sleduje možnosti uplatnění dynamiky jako diagnostické metody pro zjištění případného poškození či stupně opotřebení staveb (zbytková životnost). Při vši této činnosti uplatňuje také široce experiment na modelu (vč. aerodynamického tunelu) i na reálných konstrukcích.

Podat výčet provedených či projektovaných staveb, na nichž se jako spoluautor, znalec či poradce uplatnil, není prakticky možné. U svého oboru zůstal, přestože vystřídal větší počet pracovišť; na každém z nich se mu totiž podařilo shromáždit dělný kolektiv spolupracovníků, dokázal je nadchnout a získat s nimi hodnotné a vědecky přínosné výsledky, které se daly publikovat. Jmenujme dřevěnou kupoli sportovní haly v Žilině nebo ocelovou střechu haly Sazka v Praze, most u Žďávka nebo visutý most SNP s kavárnou v Bratislavě, předjatou pásovou lávku u Vranovské přehradě nebo přes řeku Sacramento v USA, budovu bývalého Výzkumného ústavu matematických strojů v Praze-Vokovicích nebo výšková dvojčata pro Tbilisi v Gruzii, chladicí věže v Temelíně nebo třístametrové stožáry na Slovensku atd. Co problém, to nejen zpráva pro konkrétní projekt nebo stavbu, ale často i jedna z těch více než 350 analýz a článků v odborných domácích i zahraničních časopisech, příspěvků na vědeckých konferencích či samostatných publikací. Takovéto „dodělavky“ ovšem vyžadovaly charakteristickou mimořádnou pili, důslednost a vytrvalost, potřebné pro dořešení problému za prostou utilitární odpovědí praktika, že to a to tak „jde“ či „nejde“.

Přes mnohé překážky, které nepochopení či zlá vůle prof. Pirnerovi v životě připravily, od naštěstí krátkého vyloučení z Fakulty v roce 1948 až po policejní výslechy po anonymních udáních v roce 1990, se mu dostalo i ocenění a uznání. Jmenujme jen: Státní cena (1983), čestný doktorát Univerzity Žilina (2002), zlatá medaile E. Macha Akademie ČR (1998), medaile Univerzity Pardubice (1999 a 2002) a Univerzity Ostrava (2003), členství v Inženýrské akademii ČR, čestné členství v ČKAIT, mimořádné uznání ministra dopravy (2003) atd.

Vážený a milý pane profesore: Děkujeme a AD MULTOS ANNOS!

(Stanislav Pospíšil)