



# Novinky z dopravy ve Zlínském kraji

— KVĚTEN | 2020 | 2

ZPRAVODAJ PRO MĚSTA A OBCE



## ÚVODNÍ SLOVO

*Vážené starostky, vážení starostové!*

***Veřejná doprava ve Zlínském kraji bude obnovena v plném rozsahu dopravního výkonu 25. května 2020. Zlínský kraj upřednostnil plnou dopravní obslužnost v souvislosti s postupným obnovováním školní docházky.***

*Vítám Vás u čtení aktuálního vydání tohoto nepravidelného bulletinu. Hlavními a jedinými adresáty jsou právě obce Zlínského kraje. Snažíme se tak poskytovat obcím systematicky informace o naší činnosti v rozumném formátu a rozsahu. Tento informační kanál je potřebný o to více, oč koronavirová krize znemožnila realizaci tradičního setkání zástupců kraje s obcemi. Je to právě sektor veřejné dopravy, kde budou platit přísnější opatření i nadále a jejich uvolňování je vždy časové delší. Lze očekávat úbytek cestujících, což se promítne v tržbách a v rozpočtových ukazatelích.*



*V tomto čísle jsme pro vás shrnuli stav veřejné dopravy v kontextu s COVID19, dále Vám přinášíme informace o průběhu přípravy nového systému veřejné dopravy, včetně očekávaného zapojení obcí a v neposlední řadě přikládáme informaci o investičních aktivitách do silnic.*

*Přeji Vám poklidné dny*

*Pavel Botek, náměstek hejtmana ZK pro dopravu*

## COVID19 VEŘEJNÁ DOPRAVA

CO NÁM O SOBĚ PROZRADIL TARIF ZK, NEŽ NASTOUPIL COVID19

Tarif ZK pro rok 2020 představuje provizorní řešení, ke kterému byl kraj nucen přistoupit do doby, než ÚOHS rozhodne o námitkách BUSLINE.

Přestože se jednalo o provizorní řešení, v rámci Tarifu ZK provedl kraj také zásadní změnu režimu smluvního zabezpečení dopravních výkonů. Tzv. režim brutto znamená, že tržby za dopravní výkony jsou příjmem kraje a nikoli dopravců, jak tomu bylo po dlouhá léta. Tato zdánlivě nepodstatná a technická záležitost však ve skutečnosti předznamenává posílení role kraje při organizaci veřejné dopravy, představuje základní skladebný prvek Integrovaného systému ID ZK 2021 a,

mimo jiné, poskytuje kraji pravidelné a strukturované informace o tržbách, výkonech dopravců, počtu prodaných cestovních dokladů atd. Toto výkaznictví zde nikdy před tím nebylo, a proto měl být rok 2020 rokem referenčním, kdyby neproběhly události, v jejichž důsledku se proměnil svět ve svém základu.

**Není ovšem bez zajímavosti, jak se vyvíjely tržby v tom krátkém období „normálního provozu“.**

Od spuštění Tarifu Zlínského kraje 15/12/2019 až do začátku března 2020 dosahovaly tržby Zlínského kraje z veřejné linkové dopravy předpokladu a naznačovaly mírně optimistický výhled. Čerpání rozpočtu bylo plynulé. Nebýt úvodních problémů společnosti ARRIVA Vlaky, tak by se doladřovaly pouze dílčí problémy, rozvíjel by se systém řízení kvality služby a již od března by nabíhaly klíčové aktivity v rámci příprav plné integrace od roku 2021.

Naznačené trendy ve vývoji tržeb a počtu cestujících potvrdily, že rozhodnutí, zvolit režim brutto (vyšší odpovědnost a také výrazný vliv na organizaci), bylo správným a klíčovým krokem.

**STAV NOUZE, OPATŘENÍ VLÁDY ČR, KRIZOVÉ ŘÍZENÍ KRAJE.**

Drtivá většina všech opatření Vlády proti šíření COVID19 směřovala k omezení pohybu osob a zamezení jejich koncentrace na jednom místě. Rušily se koncerty, nastavoval home office,



probíhaly repatriační návraty z ciziny. Společnost se na několik týdnů ponořila do nouzového stavu.

Hejtman Zlínského kraje vydal rozhodnutí o zamezení nástupu předními dveřmi do autobusů a přerušení výběru finanční hotovosti, coby výrazného rizika přenosu virové infekce. Tento postup byl podobný ve všech ostatních krajích.

Organizace veřejné dopravy chvíli hledala optimální model režimu jízdních řádů, přičemž v zájmu zajištění alespoň minimální ekonomické aktivity firem, rychle reagovala na potřebu zajištění vyjíždky za prací. Vyjíždka do školských zařízení byla přerušena, stejně jako vybrané dálkové spoje, které využívalo minimální množství cestujících. Počet cestujících klesl o více jak 80 % a v období platnosti opatření nevybírání jízdného odhadují někteří dopravci, že počet cestujících klesl na 10 %.

Postupně, až plíživě uvolňování opatření nezohledňovalo dopady do požadavků dopravní obslužnosti, v podstatě znemožňovalo efektivně a včas reagovat. Tuto poměrně nezvládnutou etapu řízení krize přepsalo rozhodnutí hejtmána ZK o plném spuštění veřejné dopravy od 25/5. Po dobu 5 týdnů bude zajišťována doprava za prací a do školských zařízení, následovat bude letní režim jízdních řádů.

**ROUŠKY, ŠTÍTY, DESINFEKCE**

První týdny celosvětové krize byly ve znamení nedostatku ochranných pracovních pomůcek na

celosvětovém trhu. Období nedostatku zasáhlo také dopravce. Přičemž jak hejtman Zlínského kraje, Jiří Čunek, tak i Ministerstvo dopravy projevíli solidaritu s profesionálními řidiči ve veřejné dopravě. Do Zlínského kraje tak dorazila i dodávka roušek a respirátorů z 1. vládního speciálu pro řidiče veřejné dopravy. Dopravci byli vybaveni také desinfekcí a vysoce účinnými ochrannými štíty. Vše výše uvedené byla humanitární pomoc poskytnuta zdarma hejtmanem ZK a MD.

#### DOPADY DO ROZPOČTU

Během března a dubna propady v tržbách (v linkové dopravě) dosáhly téměř 60 mil. Kč. O tuto částku zaplatí krajský rozpočet za uvedené období více ve formě tzv. kompenzací dopravcům. Propad v tržbách lze však očekávat i v dalších měsících. Rozpočet v oblasti dopravy byl sestaven dobře, počítal s mimořádnou situací a dosavadní odhady zatím nepředpokládají požadavek na zapojení dalších zdrojů.

Po celou dobu krize kraj v oblasti dopravy koordinoval činnost s dalšími kraji a definoval společné požadavky na státní rozpočet.

## PROJEKT INTEGROVANÉ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE IDZK 2021+

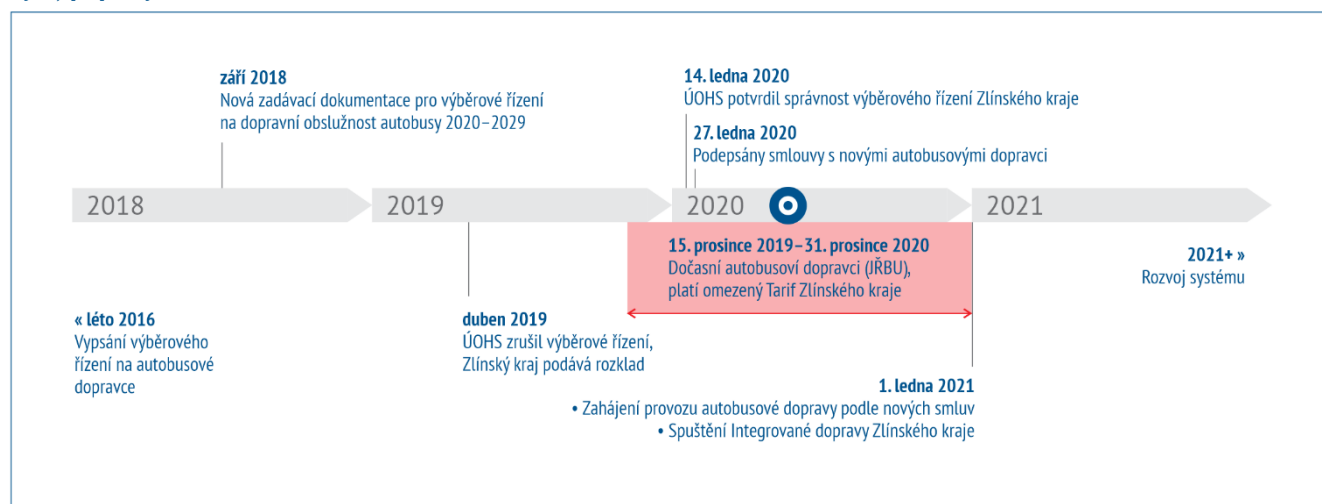
*Jak bylo již výše i uvedeno, krize způsobila omezení prací na přípravách spuštění IDZK, tedy Integrované dopravy Zlínského kraje, nicméně nezaháleli jsme!*

*Následuje výtah informací z naší nedávné prezentace o aktuálním stavu příprav Integrované dopravy Zlínského kraje (IDZK) a časového plánu pro blízkou budoucnost.*

### ČTYŘI DŮVODY, PROČ ZLEPŠUJEME VEŘEJNOU DOPRAVU

- 1) Ve Zlínském kraji dlouhodobě klesá počet cestujících, a tím pádem i role veřejné dopravy (na železnici dokonce nejrychleji v Česku, což je opak trendu)
- 2) Není pochyb, že kvalitní veřejná doprava zlepšuje kvalitu života v regionu a také jeho konkurenceschopnost
- 3) Zlínský kraj od počátku své existence vydává značné prostředky na provoz veřejné dopravy, ale vlivem původních smluv s dopravci nemá kontrolu nad kvalitou služby, kterou financuje
- 4) Kvalitní integrace dopravy je osvědčený způsob, jak obrátit trend úbytku cestujících

#### Vývoj přípravy IDZK



# CO JE INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY

## DOPRAVNÍ INTEGRACE:

- Cestující vnímá veřejnou dopravu jako jeden funkční celek – nikoli oddělené služby podle prostředku a dopravce jako dosud
- Úroveň dopravní obslužnosti je jednotná a předvídatelná (dosud hluboké rozdíly mezi regiony), stejně jako standardy kvality vozidel
- Značení dopravy a informování cestujících funguje stejně napříč krajem
- Kvalitní a koordinované návaznosti v uzlových bodech zjednodušeně řečeno umožní cestu odkudkoli kamkoli v konkurenceschopném čase

## TARIFNÍ INTEGRACE:

- Pravidelně dojíždějící cestující si pořídí neomezenou předplatní jízdenku na veškerou veřejnou dopravu ve vybrané oblasti
- To jej motivuje používat veřejnou dopravu u co nejvíce cest
- Nepravidelnému cestujícímu bude umožněno koupit jízdenku z bodu A do bodu Z a za rovnocenných podmínek zvolit kterékoli dopravce a dopravní prostředek
- V integrované dopravě cestující není tarifně diskriminován na základě technických skutečností, za které nemůže: konkrétní vedení linek, nutnost přestupu, typ dopravního prostředku, dopravce.
- Možnost zažít plnohodnotnou integrovanou dopravu má potenciál udělat z nepravidelných cestujících cestující pravidelné

## VÝCHOZÍ STAV DNES

Se zavedením Tarifu Zlínského kraje došlo ke sjednocení ceny jízdného a k celoplošnému zlevnění cestování s přestupem. Z důvodu nekompatibility dopravních čipových karet a zastaralých odbavovacích zařízení v autobusech nebylo možné spustit plnohodnotnou integraci a zavést předplatné jízdenky.

## CÍLOVÝ STAV

Plnohodnotná dopravní a tarifní integrace veřejné dopravy včetně definování, sjednocení a nastavení mechanismů kontroly standardů kvality veřejné dopravy na území kraje.

## DOPRAVCI & OBLASTI 2021+

### REGIONÁLNÍ AUTOBUSY

- **oblast Zlín:** ARRIVA MORAVA a.s.
- **oblast Uherské Hradiště:** ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s.
- **oblast Kroměříž:** KRODOS BUS a.s.
- **oblast Valašské Meziříčí:** Transdev Morava + TQM holding s.r.o.
- **oblast Vsetín:** Transdev Morava + TQM holding s.r.o.
- **oblast Valašské Klobouky:** ČSAD BUS Uherské Hradiště, a.s.

### REGIONÁLNÍ VLAKY

- **provozní soubory A/C/D:** České dráhy, a.s.
- **provozní soubor B:** ARRIVA vlaky s.r.o.

## KLÍČOVÉ AKTIVITY PROJEKTU INTEGROVANÁ DOPRAVA ZLÍNSKÉHO KRAJE (IDZK)



### KA1 – DOPRAVNÍ INTEGRACE:

Smyslem dopravní integrace je optimální nastavení frekvence veřejné dopravy a s tím související zajištění provázanosti jednotlivých typů dopravy (regionální autobusy, vlaky, MHD).

- Provázanost bus/bus, bus/vlak, vlak/vlak
- Zohlednění mezikrajských dopravních vazeb
- Logická, snadno pochopitelná, předvídatelná a spolehlivá organizace dopravy
- Posílení relací s největším potenciálem pro veřejnou dopravu

## KA2 – TARIFNÍ INTEGRACE:

Sjednání ceny jízdného napříč veřejnou dopravou ve Zlínském kraji a stanovení jednotných smluvních a přepravních podmínek. Výhody pro pravidelné i nepravidelné cestující.

- Nová dopravní čipová karta použitelná ve všech prostředcích veřejné dopravy – nosič předplatných jízdenek, elektronická peněženka, slevy
- Od ledna 2021 zavedení předplatných a časových jízdenek (platnost od 24 hodin po jeden rok) platných rovnocenně pro autobusy i vlaky
- V dalších fázích jednotlivé přestupní jízdenky, mobilní aplikace i turistické jízdenky

## KA3 – INTEGRACE MHD

IDZK umožní integraci městských linek MHD.

- Zlínský kraj v průběhu roku zahájí jednání s městy s cílem najít dohodu na integraci
- Uherské Hradiště a Uherský Brod budou osloveny jako první a postupně pak Zlín, Kroměříž, Vsetín a další.

Spuštění IDZK není podmíněno integrací MHD, jednání se díky složitosti mohou protáhnout až do roku 2021

- MHD ve Zlínském kraji:
  - Uherské Hradiště + Staré Město + Kunovice
  - Zlín + Otrokovice + Želechovice nad Dřevnicí
  - Vsetín
  - Valašské Meziříčí + Krhová + Poličná
  - Kroměříž
  - Uherský Brod
  - Rožnov pod Radhoštěm

## KA4 – VJEZDY NA AUTOBUSOVÁ NÁDRAŽÍ

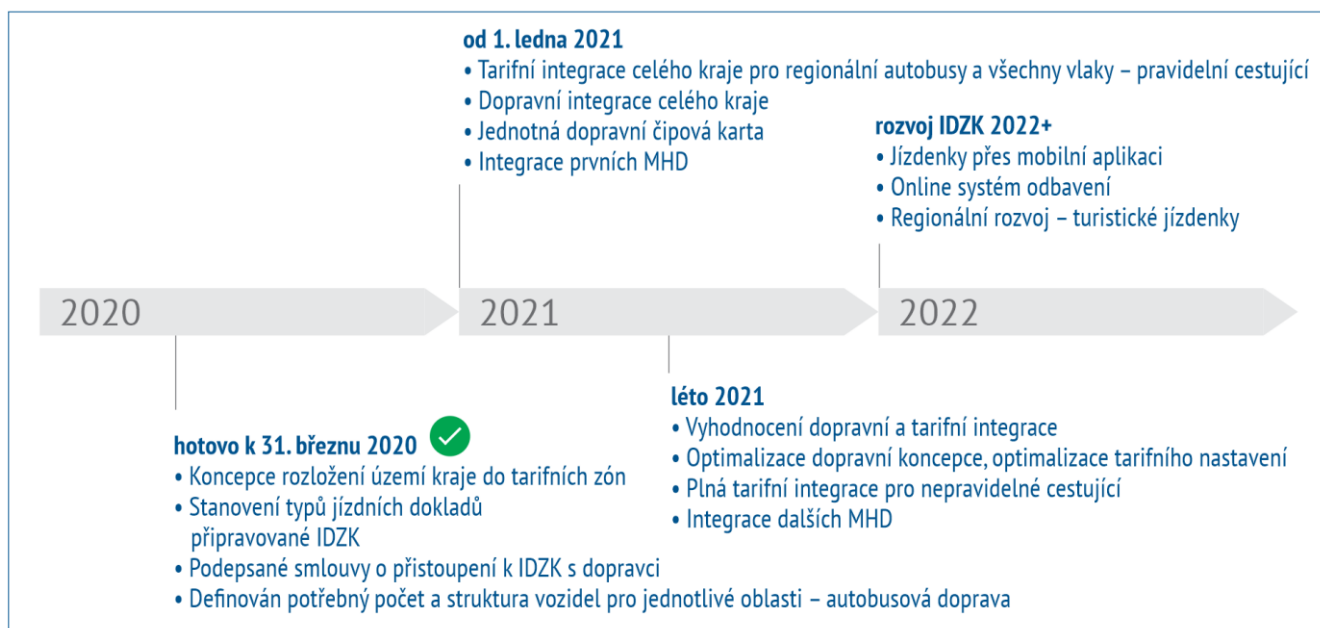
Autobusy IDZK budou vjíždět na nádraží, která jsou dnes ve vlastnictví různých subjektů.

- Zlínský kraj proto musí vejít do jednání s vlastníky a provozovateli a dojednat smluvní podmínky pro vjezdy autobusů na autobusová nádraží
- V kraji jsou následující autobusová nádraží (relevantní pro tuto klíčovou aktivitu):
  - Bystřice pod Hostýnem, autobusové stanoviště
  - Holešov, železniční stanice
  - Kroměříž, autobusové nádraží
  - Rožnov pod Radhoštěm, autobusové stanoviště
  - Uherské Hradiště, autobusové nádraží
  - Uherský Brod, dopravní terminál
  - Valašské Meziříčí, autobusové stanoviště
  - Vsetín, autobusové nádraží
  - Zlín, autobusové nádraží

## KA5 – JEDNOTNÉ INFORMOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH

Marketingové aktivity budou probíhat na internetu (prostřednictvím sociálních sítí a nového webového portálu IDZK), vozidlech veřejné dopravy, na zastávkách i v tradičních médiích.

- Pravidelné informace o připravovaném IDZK v televizi TVS a Magazínu 21.
- Komunikace s obcemi pomocí bulletinu.
- Ve druhé polovině roku 2020 marketing v terénu.
- Prostor v obecních zpravodajích a vitrínách.
- Letáky, plakáty, manuály pro cestující apod.



- Vzniká závazný brand manuál IDZK, manuál principů propagace veřejné dopravy i grafické šablony pro jednotné orientační systémy pro cestující.
- V rámci dodržení standardů IDZK je zapotřebí **jednotné označení zastávek** a zajištění oproti aktuálnímu stavu vyššího rozsahu informací na zastávkách a nádražích:
  - Označníky a vylepované jízdny řády budou v jednotné grafické podobě.
  - Realizace výměn bude zajištěna krajskými organizacemi SÚS.



## VÝKAZNICTVÍ A KONTROLA

Systém IDZK bude vybaven kontrolními a vyhodnocovacími mechanismy.

- **Řízení kvality služeb:** kontrola smluvních podmínek, standardů kvality, sankce.
- **Průběžné vyhodnocování výkonu:** v pravidelných intervalech bude docházet k vyhodnocování nastavení dopravních výkonů a cenové hladiny tarifu; na základě těchto výsledků bude docházet k optimalizaci.
- **Monitoring:** systém již bude disponovat metrikou – budou generovány pravidelné monitorovací sestavy pro potřeby řízení.

## INVESTICE DO SILNIC V ROCE 2020

Zlínský kraj má ve svém vlastnictví cca 1780 km silnic II. a III. třídy. Majetková správa a údržba těchto

*silnic je svěřena příspěvkové organizaci Ředitelství silnic Zlínského kraje (dále ŘSZK) – [www.rszk.cz](http://www.rszk.cz).*

Na investiční akce ŘSZK byl pro rok 2020 schválen příspěvek ve výši 184 100 000 Kč. V průběhu roku 2020 je plánu realizovat 17 akcí, z nichž šest bylo zahájeno již v roce 2019. Jedná se o rekonstrukce silnic, přestavby mostů nebo statické zajištění silnice. Největší akcí zahájenou již v roce 2019 je úprava silnic II/438 a II/150 v celkové délce 6,5 km, v úseku od hranice kraje do Bystrice pod Hostýnem. V plánu jsou dále rekonstrukce silnic v Loukově, Sazovicích, Rokytnici, Brumově, Tučapech, Mistřicích, Uherském Ostrohu, Ludslavicích a v Sidonii. Budou probíhat stavební práce na mostních objektech v obcích Mikulůvka, Topolná, Lutopecny, Kaňovice a Cvrčovice. Ve Zlámanci a ve Vsetíně-Bohrkách bude realizováno statické zajištění silnice a sanace silničního tělesa.

Je nutno zmínit, že ŘSZK provádí také údržbu a opravy. Na provozní výdaje je po navýšení o 30 mil. Kč pro letošní rok z rozpočtu Zlínského kraje vyčleněno 419 900 000 Kč. V minulých letech byly využity i prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a z Integrovaného regionálního programu (IROP). Tyto prostředky měly významný vliv na to, aby byly krajské silnice udrženy alespoň na stejné kvalitativní úrovni. Avšak pro významnější zlepšení kvality silnic je nutné získat větší objem finančních prostředků. Věříme proto, že i v letošním roce se podaří ŘSZK dosáhnout na dotace ze SFDI a IROP, aby se silnice i nižších tříd postupně zlepšily a dobře a bezpečně se po nich jezdilo.