

Komu: MěÚ Nové Město pod Smrkem a občanům N. Města

V Liberci 20. 1. 2012

ZMĚNY JŘ V OKOLÍ NOVÉHO MĚSTA POD SMRKEM.

Změny v dopravní obslužnosti.

K datu 11. 12. 2011 proběhly ve veřejné dopravě na Frýdlantsku změny, které vzešly z projektu Optimalizace veřejné dopravy, oblast Frýdlantsko. Přestože přípravu projektu považujeme za důslednou, vč. jeho projednání, nebylo možné oslovit všechny cestující. Někteří z nich se tedy na nás, příp. na váš MěÚ t.č. obrací s připomínkami a dotazy. V následujících řádcích se tedy pokusíme změny obsáhleji vysvětlit.

Důvody a cíle optimalizace

Hlavním důvodem změn v jízdních řádech autobusové dopravy je reakce na změnu objednávky na železnici. Na té proběhlo cca před 2-3 lety výběrové řízení – jeho cílem bylo obnovit vozový park na železnici v Libereckém kraji a podpořit železnici tam, kde má význam (tj. včetně posílení nabídky v nejzatíženějším úseku mezi Libercem a Frýdlantem).

Nejpodstatnějším smyslem změn ve veřejné dopravě bylo nabídnout lidem co nejvíce možností za co nejméně peněz. Jako stěžejní cíl Optimalizace je považována doprava z Frýdlantska do Liberce na třísměnný provoz.

Další cíle:

- doprava na směny v Hejnicích
- „přiblížit školy“ dětem ve Frýdlantu (Bělíkova, ...)
- omezit souběhy vlak – bus (za ušetřené prostředky nabídnout nové spoje)
- vytvořit fungující návaznosti vlak – bus

Obecný popis změn

Základním předpokladem změn je zachování objemu financí potřebných pro zajištění veřejné dopravy vynakládaných Libereckým krajem. Z čehož vyplývá, že:

1. Na železnici posílení dopravy v úseku Frýdlant – Liberec, kde se přepravuje nejvíce cestujících, bylo kompenzováno omezením železniční dopravy ve večerních hodinách a v úseku Nové Město p. Smrkem – Jindřichovice p. Smrkem (kde dochází k posílení autobusové dopravy).
2. Posílení autobusové dopravy ve večerních hodinách a do Jindřichovic je kompenzováno odstraněním souběžných spojů a částečným sloučením „heřmanické“ a „liberecké“ autobusové linky do nové => 641 Liberec – Mníšek – Heřmanice – Frýdlant.
3. Byly hledány alternativní způsoby financování veřejné dopravy, např. pomocí integrace neveřejných zaměstnaneckých linek do systému IDOL.
 - » Integrace neveřejné dopravy do PZJ
 - eliminace souběhů neveřejné a veřejné dopravy
 - efektivní využití dopravních prostředků
 - vznik nových spojů

- spoje na/ze směny i do míst, kam dříve zaměstnanecké linky nejezdily (např. Řasnice, Heřmanice,...)

Revize cílů

Stěžejního cíle dopravy na třísměnný provoz do Liberce se podařilo dosáhnout i s přispěním firem z místní průmyslové zóny. Užitek z takové dopravy mají nejen místní zaměstnanci, protože linky jsou nově v celém úseku veřejné.

Doprava do průmyslové zóny Hejnice funguje pomocí návazností v uzlu Hejnice. Protože zaměstnanci pracují v oblasti na hranici Hejnic a B. Potoka, vždy tedy z jednoho směru (Frýdlant/N. Město) je spojení zajištěno přímo a z druhého s přestupem.

- » v prvních dnech docházelo k ujíždění přípojů – příčiny byly projednány s řidiči, situace by se opakovat neměly
- » při cestě na odpolední směnu dochází k pravidelnému zpoždění spoje z Frýdlantu (cca o 10 minut), při nejbližší možné změně bude JŘ upraven tak, aby příjezd tohoto spoje byl do Hejnic pokud možno včas)

Doprava žáků a studentů do škol velkých změn nedoznala. Od léta 2010 vznikla ve Frýdlantu nová dočasná zastávka v Bělíkově ul. u školy. S touto zastávkou počítáme do budoucna trvale. Budeme dále iniciovat vznik další zastávky u SOU.

Omezením souběhů vlak-bus došlo k zavedení nových spojů, např. dopoledne z Bílého Potoka, dále pak celodenně v úseku Frýdlant – Hejnice jede spoj každou hodinu (prac. den). **Byly zavedeny i nové spoje přes býv. vojenský prostor z N. Města do Raspenavy k vlaku.** Tím se cestujícím otevírá nová možnost spojení s Libercem, které je po této trase nejrychlejší (jízdni doba veřejnou dopravou cca 50 minut).

Návaznosti vlak – bus jsou řešeny postupně v jednotlivých krocích. Protože majetková a organizační struktura v drážní dopravě je komplikovanější (ČD vs. SŽDC), snažíme se postupně zavádět odpovědnost za návaznosti vlak – bus i na dráhu. Prioritní bylo zajistit vazby od vlaku na večerní autobusové spoje, dále pak vazby mezi vlakem a spoji do/z prům. zóny ve Frýdlantu. Do budoucna je cílem zajistit vazby všechny, ovšem bez fungujícího krajského centrálního dispečinku je to úkol složitý. Z toho důvodu naše společnost připravuje projekt Centrálního řízení dopravy (Krajského dispečinku). Vše však závisí i na otázce peněz.

Projednávání změn

Celý projekt Optimalizace byl připravován od října 2010, tedy více než rok. Během této doby naše společnost zpracovala Analýzu oblasti Frýdlantsko a první návrhy nových jízdních řádů. Tyto návrhy pak byly projednány v každé obci a v každém městě na Frýdlantsku. Většina připomínek byla zapracována do druhé verze navrhovaných JŘ. Ty byly celé léto veřejně k dispozici a opět většina připomínek od cestujících byla zapracována tak, aby negativní dopady spojené se změnou byly minimalizovány.

Jízdní řády platné od prosince 2011 jsou tedy několikanásobně připomínkované, ale nebráníme se ani dalším připomínkám a dalšímu projednání. Obcím jsme navrhli i možnost veřejného projednání.

1. Omezení autobusové dopravy po „hl. sil.“ v úseku Nové Město – Frýdlant

Nejčastější připomínkou je zrušení autobusové linky v úseku Frýdlant – Nové Město po „novoměstské“ komunikaci. Tento krok jsme zvažovali a k výslednému závěru jsme dospěli na základě těchto faktů:

- spoje mezi Novým Městem a Frýdlantem nedokáží obsloužit žádnou další obec, protože Krásný Les i Dolní Řasnice leží stranou hlavní silnice (z těchto obcí nám chodily časté připomínky, aby autobusy jezdily právě přes ně a nikoliv po „hlavní“)
- spoje jezdily v souběhu s železniční dopravou, pro stejné množství cestujících tak byly objednávány dva druhy dopravy souběžně, což je neekonomické a také v rozporu se zásadami Bílé knihy EU (o dopravní politice)
- spojení do Liberce přes Dětrichov bylo nahrazeno přímými vlaky, které jsou rychlejší, a doplňkově autobusovou linkou do Raspenavy s návazností na vlak

Negativním dopadem zrušení těchto spojů je ovšem komplikace při cestách do nemocnice ve Frýdlantě. Spojení k nemocnici je t.č. možné buď autobusy s přestupem v Dolní Řasnici, nebo s přestupem ve Frýdlantě.

» *Např. vlak v 5:56 do Frýdlantu, příj. 6:23 -> odj. autobusem od nádraží v 6:40 (linka 661 do Dolní Oldříše), u nemocnice v 6:44. K nemocnici jezdí linky 660, 661, 662, 669, 670 a 671.*

Upozorňujeme, že v tarifu IDOL je cena pro cesty do Frýdlantu stejná bez ohledu na to, zda jedete přímo nebo přes Hejnice. Je stejná i pro vlak i autobus. S čipovou kartou pak můžete využít i přestup, tj. za jízdu od nádraží k nemocnici nic nedoplácíte. Viz níže (bod 3).

2. Doprava na směny do spol. CiS SYSTEMS

a. CiS SYTEMS, provozovna Hejnice

Spojení do průmyslové zóny Hejnice bylo řešeno i ve spolupráci s firmou CiS prioritně, protože do této lokality dojíždí velký počet zaměstnanců. Z tohoto důvodu je spuštěn provoz uzlu Hejnice, ve kterém se v časech kolem obou hlavních směn (6-14, 14-22) sjíždějí spoje tak, aby byla zajištěna doprava zaměstnanců jak ze/do směru Frýdlant, tak N. Město.

Uzel v Hejnicích je t.č. bedlivě sledován a příp. provozní nedostatky se snažíme průběžně řešit.

b. CiS SYSTEMS, provozovna Ludvíkov p. Smrkem

Doprava do Ludvíkova vlivem přesunu výroby nebyla řešena jako hlavní priorita veřejné dopravy. Cílem změn bylo omezit neveřejnou dopravu do Hejnic a naopak dohodnout se spol. CiS svozy ze/do směru Řasnice na/z odpolední směny. K tomuto kroku však ze strany spol. CiS nedošlo, proto budeme prověřovat možnosti, jak zajistit dopravu ze směru Řasnice do Ludvíkova s příj. před 14. hodinou (spojení po 22. h existuje).

3. Tarifní opatření (principy tarifu IDOL)

Setkáváme se velmi často s nepochopením základních principů tarifu IDOL, proto považujeme za nutné cestujícím některé stěžejní body vysvětlit.

Tarif **IDOL** je **zónově-relační dopravní systém veřejné integrované dopravy**, který nabízí cestujícím ve výsledku jednodušší orientaci v cenách.

Co znamená zónový?

Pro jednodušší nastavení systému se cestující neodbavují do zastávek, ale do zón. Zpravidla platí, že zóna = obec (město) nebo její část.

Co znamená relační?

Cesta mezi dvěma body má pro výpočet ceny konstantní vzdálenost => cena je tedy stejná i v případě, že spoj jede oklikou.

Př. Frýdlant – Nové Město 20,-Kč (22,- papírová jízdenka) platí pro cestu přes Řasnici i pro cestu přes Hejnice (která je delší, ale nikoliv dražší).

Co znamená integrovaný dopravní systém?

Pro cestu můžete použít vlak i autobus – nezáleží na dopravci, všichni dopravci zapojení do systému IDOL prodávají jízdenky za stejnou cenu.

Pozor: Dopravce ČD a.s. jako celostátní subjekt nabízí své vlastní komerční nabídky, které s tarifem IDOL nesouvisí. Ovšem zároveň jízdenky IDOL vydává a uznává.

Papírová jízdenka IDOL je vydávána jako nepřestupní. Možnost využít **přestupní integrovanou jízdenku** mají cestující s čipovou kartou Opuscard.

Proč využít integrovanou přestupní jízdenku?

Cestující může přestoupit z jednoho vozidla do druhého (např. z vlaku na autobus), ale jízdenku má již koupenou do svého cíle. Šetří tak čas i peníze.

Cestující může v rámci časové platnosti jízdenky využít i MHD (v Liberci, Jablonci n/N, České Lípě a Turnově).

Př. Cestujeme z Nového Města do Liberce.

Špatný příklad: Pan Karel si kupuje jízdenku na autobus za 22,- Kč do Frýdlantu, kde si zakoupí další jízdenku na vlak do Liberce za 37,- Kč (IDOL) a v Liberci si koupí jízdenku na tramvaj za 18,- Kč. Celkem tedy zaplatí 77,- Kč.

Správný příklad: Pan Karel si pořídil Opuscard a zakoupil si jízdenku až do Liberce. Stála ho pouhých 38,- Kč! Jízdenka platí tři hodiny, během kterých mohl pan Karel využít bezplatně MHD. Při jiné cestě do Liberce pan Karel jel hodinu tam a za půl hodiny se chtěl vracet. Jízdenka platí 3 hodiny, mohl tedy v rámci časové platnosti jet zdarma zpět!

Čipová karta Opuscard je vydávána ve dvou verzích:

A. anonymní karta

- » je přenosná, může jí využít kdokoli, kdo jí v daný moment má k dispozici
- » nabízí pouze jednotlivé integrované jízdenky hrazené z elektronické peněženky
- » cena karty je 95,- Kč, vydání je okamžité (AKCE: do 31.3. 2012 je cena jen 50,-Kč)

B. osobní karta

- » využít ji může jen její vlastník
- » nabízí využití časových kupónů, kterými cestující šetří další peníze
- » cena je 140,-Kč, vydání trvá cca 21 dnů (nebo na počkání s expresním příplatkem 200,- Kč)

K čemu jsou časové kupóny?

Opět lze ukázat na příkladu:

Cesta Nové Město – Frýdlant stojí 20,- (nebo 22,- papírová jízdenka). Pokud dojíždíte denně, utratíte 40,- Kč denně, 200,- Kč týdně a cca 800,- Kč měsíčně.

Sedmidenní jízdenka ve stejné relaci stojí ovšem pouze 160,- Kč, 30ti denní jízdenka pak jen 600,- Kč. Využít tuto jízdenku můžete i o víkendu, i několikrát denně => Vaše úspora tedy může být velmi výrazná.

Proč jsou papírové jízdenky dražší?

Ke zvýšení cen ve veřejné dopravě došlo z důvodu zvýšení DPH. Toto nemohl Liberecký kraj ovlivnit, a proto byl nucen mírně zdražit. Nárůst cen se však nedotkl držitelů Opuscard. Opět tak narážíme na další důvod, proč si tuto kartu pořídit.

4. Souhrnné informace (souhrnné JŘ) pro veřejnost

Spol. KORID LK připravila ke změnám na Frýdlantsku jízdní řády v nákladu 2200 ks, které byly rozdány cestujícím. O tyto jízdní řády byl (a stále je) velký zájem, proto chystáme jejich dotisk – aktualizovaný k březnové změně JŘ.

Zároveň připravujeme ve spolupráci s obcemi souhrnné jízdní řády pro obce a města. Tyto jsou pak k dispozici na ObÚ/MěÚ nebo na našich webových stránkách www.iidol.cz v sekci Souhrnné jízdní řády.

5. Spolehlivost železniční dopravy

Bohužel v prvních dnech a týdnech se cestující mohli setkat s provozní nespolehlivostí dopravy, především na železnici. Docházelo ke zpožděním větším než 10 minut, příp. k odřeknutí vlaků. Protože Liberecký kraj má zájem na tom, aby vynakládal své finanční prostředky do spolehlivé dopravy, byl nucen rázně připomenout dopravci jeho závazky. Zároveň však jsme připraveni ve spolupráci s dopravcem hledat taková opatření, která povedou k dlouhodobé k nápravě situace. Od počátku ledna zaznamenáváme zlepšení situace a vlaky jezdí spolehlivěji.

6. Vyhledávač spojení (IDOS)

Systém IDOS je nastaven na základě předem stanovených algoritmů a vstupů a pracuje s nimi automaticky. Proto vznikají při vyhledání spojení nepřesnosti nebo přímo nesmyslné doporučení.

Příklady nekorektních vazeb:

- a. cesta Liberec – Nové Město s přestupem v Luhu pod Smrkem
Spojení Nového Města s Libercem je nabízeno buď přímo (vlakem), nebo s přestupem v Raspenavě (ve 14h a večer), příp. ve Frýdlantě. Možnost přestupu je v průběhu dne i v Hejnicích, ale do přestupů v Luhu či Lužci pod Smrkem opravdu cestující nenutíme.
- b. cesta Frýdlant – Jindřichovice s přestupem v Dolní Řasnici
Jedná se o večerní, příp. víkendové večerní spojení jedním autobusem přes Nové Město – přestup není vůbec nutný.
- c. cesta Frýdlant – Jindřichovice s přestupem na Hajništi
Návaznosti z vlaku na autobus jsou zajištěny u nádraží v Novém Městě, nikoliv na Hajništi.

d. cesta Nové Město – Liberec odpoledne přes Horní Řasnici

Po 17. hodině doporučujeme odjezd autobusem v 17h a přestup na vlak v Hejnicích (nebo ve Frýdlantě, pokud není spoj opožděn o více jak 5 minut – volba přestupního místa nemá vliv na cenu jízdného), nebo pak v 19h s přestupem ve Frýdlantě či přímým spojením ve 20:30 do Liberce (v Liberci buď přestup na MHD, nebo v Raspenavě na vlak).

Spojení v 17:40 přes Horní Řasnici a s dvojitým přestupem ve Frýdlantě jsme nenavrhlí a vzniklo v IDOSu automaticky.

7. Smysl železniční dopravy

Někteří z cestujících se ptají, proč Liberecký kraj objednává vlaky – vždyť jsou přeci 5x dražší. Narážíme však na citlivé téma. Za prvé je potřeba vyvrátit tezi, že vlak je z principu 5x dražší, protože v negativní kampani od ČESMADu byly srovnány průměrné ceny vlaků s průměrnou dotací na autobusy. Jenže v těch průměrech jsou zahrnuté např. i náklady na dálkový vlak pro 500 cestujících! Tato čísla jsou tedy nekorektní.

Rozdíl v ceně regionální železniční a autobusové dopravy ale skutečně je. Způsobeno je to mnoha vlivy, z nichž ty nejzásadnější jsou:

- drážní dopravci platí poplatek za údržbu železnic (autobusoví dopravci nikoliv)
- železnice má dražší techniku, ale proč?
 - » bezpečnostní prověrky vozidel jsou daleko přísnější než u autobusové dopravy
 - » na železnici je zajištěn regulovaný provoz zajišťující vyšší bezpečnost provozu samotného
 - » drážní technika déle vydrží (bohužel tuto výhodu degradují tzv. morální odpisy)
 - » drážní vozidla nabízí vyšší komfort cesty (plynulá jízda, WC, doplňkový servis)

Je na objednateli dopravy (zde Liberecký kraj), aby rozhodl, pro jak velký potenciál cestujících se ještě vyplatí objednávat železniční dopravu a kdy už je naopak výhodnější objednávat pouze autobusy.

V otázce Nového Města hrál roli fakt, že udržitelnost železnice je možná pouze v případě častého a přímého spojení s Libercem, bez rozpadu frekvence mezi vlak a autobus. Takový model je t.č. ekonomicky udržitelný s výjimkou večerních hodin, kdy je doprava vlakem nahrazena autobusy.

Autobusová doprava z Nového Města nezmizela, ale má doplňkový charakter pro spojení do Hejnic a Raspenavy a jako doplnění v časech, kdy vlak nejede. Pokud by došlo k vedení souběhů autobus – vlak v relaci Frýdlant – Nové Město, nebude mít železnice dostatečný potenciál dlouhodobě se v Novoměstském mikroregionu udržet.

Děkujeme za pochopení.

V případě jakýchkoliv dotazů jsme ochotni cestujícím pomoci. Využít lze níže uvedené kontakty.

Kontakty a informace:

www.iidol.cz

koridlk@kraj-lbc.cz

485 110 073 (IDOL), 485 110 074 (jízdní řády)

KORID LK

Ing. Otto Pospíšil, zástupce ředitele