



Srovnání principů dopravní obslužnosti ve Spolkové republice Německo a v Rakousku

Tomáš Nigrin – Jiří Dujka



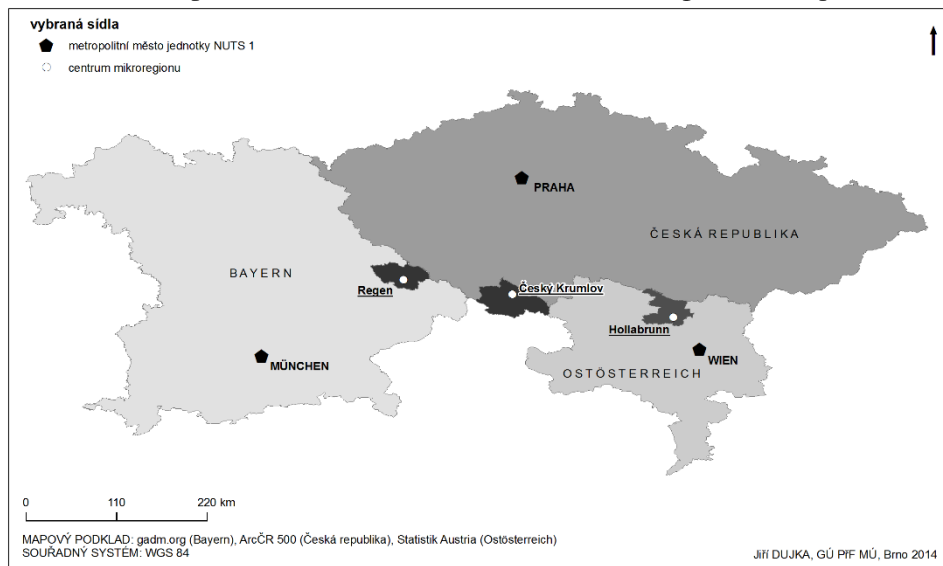
Fakulta sociálních věd
Univerzita Karlova v Praze



MASARYKOVA UNIVERZITA
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

Cíl příspěvku

- Popis a srovnání definice dopravní obslužnosti v Německu a Rakousku (včetně rámcového odkazu na ČR)
 - Referenční spolkové země: Bavorsko, Dolní Rakousy
- dopravně-geografická sonda stavu dopravní obslužnosti v řídce osídlených oblastech – trojkomparace – DE, AUT, CZ



→ Definice dopravní obslužnosti dle §2, zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících

→ „Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji.“

→ Další předpisy stanovují minimální technické standardy na odbavovací systémy (Nařízení vlády č. 295/2010 Sb.)

→ Možnost propojení elektronických plateb

Česká republika II.

→ NENÍ STANOVENO:

→ Minimální standard vozidel (nízkopodlažnost, směrové transparenty apod.)

→ Základní koncepce veřejné dopravy

→ Tarif

Česká republika III.

→ **REALITA (stručný pohled):**

→ **Četnost spojů**

→ zákonná definice x rozpočtové možnosti x politické priority objednatele (ve smyslu kraj)

→ **Rozdílnost krajských koncepcí ve všech myslitelných oblastech**

→ Páteřní linky

→ Tarif

→ Odbavení

→ Investice do vozidel

→ **Střet koncepcí a záměrů i mezi objednateli veřejné dopravy**

→ Kraj x Ministerstvo dopravy ČR

→ **(Soutěže)**

Spolková republika Německo - pojmy

- ***Öffentlicher Nahverkehr*** – veřejná místní doprava
 - **Dále se dělí na:**
 - Kolejovou místní dopravu – železnice a S-Bahn
 - Silniční místní dopravu – bus, tram, trolejbus, metro
- **Zákonná definice místní a dálkové dopravy**
 - Místní: do 50 km nebo 1 hodiny jízdy většiny cestujících
 - Dálková: více než místní – nedotovaná
 - Místní doprava chráněná – např. komerční autobusové linky nemohou konkurovat zákonem definované místní dopravě

Spolková republika Německo – zákonné normy

- Spolkové zákony a na ně navázané zemské = velká decentralizace (viz Telč 2013)
 - Základní zákon (§87e), Zákon o přepravě osob (1966), Zákon o regionalizaci (1994)
- Plná bezbariérovost od 1. ledna 2022
- Spolek stanovuje mantinely, spolkové země konkretizují
 - Země stanovují formu organizace veřejné dopravy
- Navazující zákony v Bavorsku:
 - Zemský zákon o osobní místní dopravě.

7



Zákonná definice:

- přednost veřejné dopravy nad individuální při rozvoji infrastruktury (preference, P+R apod.)
- taktový jízdní řád (pro lepší organizaci návazností)
- Doprava provozována dle zalidněnosti území (zdůrazněno zajištění dopravy o víkendu)
- Železnice = osa dopravy

- NENÍ DEFINOVÁNO:

- Tarif (na železnici je průchozí, celobavorský „lístek“ – Bayern-Ticket spíše pro výlety)

Rakousko I.

- Slabší federalismus než v Německu = větší pravomoci centra

ZÁKON A DEFINICE

- Zákon o uspořádání osobní místní a regionální dopravy (1999)
 - Osobní místní doprava
 - Městské oblasti – bus, tram, metro, železnice
 - Osobní regionální pravidla
 - Venkovské oblasti – železnice, bus

Rakousko II.

Zákon z roku 1999 stavuje:

- Podmínky pro vznik dopravních svazů
- Nařídil povinnou tarifní integraci
 - Dva možné tarify
 - Skupiny zastávek x zóny
- Koncepce dopravy (páteř železnice, bus návazný, ne souběhům)
- Krátké přestupní vazby
- Hranice dopravních svazů nesměly protínat přepravní proudy
- Minimální standardy vozidel
- Sjednocení zastávek, automatů apod.
- POPLATKY ZA NAPOJENÍ VELKÝCH OBCHODNÍCH, KULTURNÍCH, VOLNOČASOVÝCH A SPORTOVNÍCH CENTER NA VHD (minimálně 0,07€ na 1 m² měsíčně)

Rakousko III.

Verkehrsverbünde in Österreich



	VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
	VVN	Verkehrsverbund Niederösterreich/Burgenland
	OÖVV	Oberösterreichische Verkehrsverbund
	SVV	Salzburger Verkehrsverbund

	VVT	Verkehrsverbund Tirol
	VVV	Verkehrsverbund Vorarlberg
	VST	Verkehrsverbund Steiermark
	VVK	Verkehrsverbund Kärnten

Rakousko IV.

REALITA

- **Veškerá místní a regionální doprava v Rakousku je tarifně integrovaná**
- **Jednotná koncepce dopravy**
- **Jednotné a přehledné tarify, automaty, jízdní řády apod.**
- **→ cestující mimo svůj region netápe v systému a využívá VHD**

Dopravně-geografická sonda - VÝCHODISKA

- rozdíly v kvalitě dopravní obslužnosti
- specifika v prostoru
 - rozdíly mezi státy
 - rozdíly mezi regiony v rámci jednotlivých států
- specifika v čase
 - rozdíly mezi pracovními a nepracovními dny
 - sezónní rozdíly (?)
- specifika v organizaci veřejné dopravy
 - organizace soukromou společností/svazem dopravy
 - organizace ze strany samosprávy a státu
 - bez organizace

Dopravně-geografická sonda - METODIKA

- průřezová analýza kvality dopravní obslužnosti
 - „*Jak se liší úroveň dopravní obslužnosti ve vztahu zázemí-centrum na úrovni mikroregionu?*“
- prostor
 - periferní mikroregion s populační velikostí centra více než 5 tis. obyvatel
 - sídla v zázemí s dominantní vyjížděnkou do daného centra
 - 4 velikostní kategorie (do 200 obyv., do 500 obyv., do 1000 obyv., do 5000 obyv.), v každé kategorii 2 obce
- čas
 - pracovní den (středa 15. října 2014)
 - sobota (18. října 2014)
 - neděle (19. října 2014)

POLOHA VYBRANÝCH MIKROREGIONŮ V RÁMCI PŘÍSLUŠNÝCH VYŠŠÍCH ÚZEMNĚSPRÁVNÍCH JEDNOTEK NUTS 1



vybraná sídla

- metropolitní město jednotky NUTS 1
- centrum mikroregionu



0 100 200 km

PODKLAD: gadm.org (Bayern), ArcČR 500 (Česká republika), Statistik Austria (Ostösterreich)
PROJEKČNÍ SYSTÉM: WGS 84

Jiří DUJKA, GÚ PFF MÚ, Brno 2014

Dopravně-geografická sonda – VÝSLEDKY ANALÝZY

Velikostní skupina	Průměrný počet spojů	Maximální počet spojů	Modus počtu spojů
PRACOVNÍ DEN			
1000 – 4999	17,2	31	-
500 – 999	18,5	34	-
200 – 499	6,7	17	5
– 199	3,8	7	7
SOBOTA			
1000 – 4999	5,0	18	0
500 – 999	12,5	26	10
200 – 499	0,7	4	0
– 199	0,5	3	0
NEDĚLE			
1000 – 4999	4,8	16	0
500 – 999	7,7	16	10
200 – 499	0,7	3	0
– 199	0,0	0	0

Dopravně-geografická sonda – VÝSLEDKY ANALÝZY I.

Sídla podle velikostní kategorie

Velikostní skupina	Průměrný počet spojů	Maximální počet spojů	Modus počtu spojů
PRACOVNÍ DEN			
1000 – 4999	17,2	31	-
500 – 999	18,5	34	-
200 – 499	6,7	17	5
– 199	3,8	7	7
SOBOTA			
1000 – 4999	5,0	18	0
500 – 999	12,5	26	10
200 – 499	0,7	4	0
– 199	0,5	3	0
NEDĚLE			
1000 – 4999	4,8	16	0
500 – 999	7,7	16	10
200 – 499	0,7	3	0
– 199	0,0	0	0

Dopravně-geografická sonda – VÝSLEDKY ANALÝZY II.

Státy

	Pracovní den	Sobota	Neděle
ČESKÁ REPUBLIKA (centrum: Český Krumlov)			
PRŮMĚR	12,0	4,1	4,5
MODUS	17	0	10
NĚMECKO (centrum: Regen)			
PRŮMĚR	12,0	2,6	2,4
MODUS	6	0	0
RAKOUSKO (centrum: Hollabrunn)			
PRŮMĚR	12,6	7,3	3,0
MODUS	-	0	0

Závěry

- kvalita obslužnosti závisí na poloze sídla v rámci dopravní sítě
 - sídla se železniční dopravou vykazují lepší a stabilnější nabídku spojení
- v pracovní dny existuje vždy alespoň jedno spojení ze zázemí do centra
- porovnání mezi státy
 - v pracovní dny srovnatelná úroveň
 - v nepracovní dny stabilní obslužnost v ČR a Německu
 - ČR nejlepší nabídka v neděli



základní dopravní obslužnost



tom.nigrin@gmail.com

Internet Mapy **Obrázky** Nákupy Video Více ▾ Vyhledávací nástroje

Bezpečné vyhledávání ▾



www.google.cz/imgres?imgurl=http://www.praha11.cz/galerie/obrazky/image.php%253D5fimg%253D35776%2526x%253D800%2526y%253D600&imgrefurl=http://www.praha11.cz/redakce/index.php?lanG%3Dcs%26clanek%3D2395%26slozka%3D1%26xs...

