

NÁVRH USNESENÍ

Pracovní skupina

- I. bere na vědomí
 - důvodovou zprávu k přestupnému jízdnému.
- II. doporučuje v případě zajištění finančních prostředků
 - zadat podrobnou studii vhodnosti zavedení odbavovacího systému s možností uplatnění přestupního tarifu pro jednotlivou jízdu,
 - vyčíslit cílovou skupinu obyvatel využívajících tento typ jízdného,
 - zajištění studie organizátorem IDP.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. Název problému a jeho charakteristika

Přestupní jízdenka

2. Konstatování současného stavu a jeho analýza

- k 1.1. 2002 se městská doprava v Plzni stala součástí širšího systému IDP, a proto je problematiku nutné řešit v rámci celého systému IDP,
- přestupní jízdenka je obecný termín, který je potřeba upřesnit např. takto
 - přestupní jízdenka časová, zónová, apod.,
 - přestupní jízdenka pro jednotlivé jízdné jednorázová (náhodný přespolní cestující) a dlouhodobá (pro plzeňského cestujícího, který využije dříve či později větší počet jednotlivých jízdných),
 - přestupní jízdenka pro předplatní časové jízdné (vždy zavedena, byla a je i v IDP),
- současný odbavovací systém PMDP přestupné u jednotlivého jízdného neumožňuje. Zároveň tento systém neposkytuje žádné informace o dopravních tocích a využití jednotlivých linek či jejich částí.
Pro modernizaci odbavovacího systému existují následující varianty – strojky s označující datum a čas, jízdenky s magnetickým proužkem, kontaktní nebo bezkontaktní čipové karty,
- přestupní jízdné u autobusových dopravců (ČSAD, HROUDA, PROBOTRANS) je umožněno formou bezkontaktní čipové karty, u ČD umožňují systémem jízdenky z určené stanice do cílové stanice,
- v rámci Integrovaném dopravním systému města Prahy ČD již zavádějí odbavovací zařízení pro jednotlivé jízdy kompatibilní s ostatními dopravci. Toto zařízení respektuje přestupní tarif pro jednotlivou jízdu.

3. Předpokládaný cílový stav

Posouzení vhodnosti zavedení přestupního tarifu u jednotlivého jízdného v rámci IDP zejména PMDP s přihlédnutím k aktuálnímu vývoji nabídky a poptávky a komplexního posouzení výnosů a nákladů.

4. Navrhované varianty řešení

- a) S ohledem na úzkou cílovou skupinu a s přihlédnutím k záporům zavedení přestupní jízdenky pro jednotlivou jízdu nadále nezařazovat přestupní jízdenku do tarifu PMDP.
- b) Provést studii potřeby zavedení nového odbavovacího systému vzhledem k tomu, že jednotlivé jízdné používá úzká skupina občanů a že toto řešení přináší i nevýhody. Po zpracování podrobných podkladů budou předloženy návrhy dalšího postupu. Studie po zajištění finančních prostředků ve výši bude zadána:
 - b 1.) Odboru dopravy MMP,

b 2.) organizátorovi IDP.

c) Zavést odbavovací systém umožňující přestupní jízdenku pro jednotlivou jízdu, s vírou, že klady převýší nad zápory.

5. Doporučená varianta řešení

var. b 2. – Zadání podrobné studie vhodnosti zavedení odbavovacího systému s možností uplatnění přestupního tarifu pro jednotlivou jízdu vzhledem k malé cílové skupině uživatelů tohoto typu jízdného. (Zavedením strojků označujících jízdenku datem a časem a tudíž zavedením časového pásma pro přestup, by Plzeň zavedla odbavovací systém, od kterého se v řadě měst upouští, neboť neumožňuje další rozvoj systému. Jedná se o zastaralou technologii.) Podrobná studie bude zpracována organizátorem IDP, čímž bude zajištěna slučitelnost.

6. Finanční nároky řešení a možnosti finančního krytí

....

7. Návrh termínů realizace a určení zodpovědných pracovníků

Studii zadat do konce 1. čtvrtletí.

8. Dříve vydaná usnesení orgánů města nebo městských obvodů, která s tímto návrhem souvisí

NÁVRH USNESENÍ

Pracovní skupina

I. bere na vědomí

- důvodovou zprávu k vyššímu využívání vlaků a tratí ČD na území města Plzně.

II. doporučuje v případě zajištění finančních zdrojů

- provést dopravní průzkum v uvedených lokalitách,
- připravit technickou dokumentaci uvažovaných zastávek Slovany, Bolevec,
- realizovat železniční zastávky Slovany, Bolevec,
- připravit optimalizaci dopravy a zahuštění spojů ČD na tratí Plzeň – Blovice, Plzeň – Plasy.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. Název problému a jeho charakteristika

Vyšší využívání vlaků a tratí ČD na území města Plzně

2. Konstatování současného stavu a jeho analýza

- MP dlouhodobě připravuje rozšíření počtu zastávek ČD na území města Plzně ČD,
- aktuální stav : územní rozhodnutí je vydáno na zastávky
 - Bolevec,
 - Skvrňany,
 - Slovany.
- na rozdíl od městských komunikací jsou železniční koridory poměrně nevytížené, resp. disponují volnou nevyužitou dopravní kapacitou.

3. Předpokládaný cílový stav

Navržení a výstavba železničních zastávek dle skutečné dopravní poptávky.

4. Navrhované varianty řešení

a) nezřízení žádné zastávky na území města Plzně,

- b) zřízení železničních zastávek Slovany, Bolevec,
- c) zřízení železničních zastávek Slovany, Bolevec, Skvrňany,
- d) zřízení více železničních zastávek.

Po zajištění finančních prostředků bude zadáno

- 1.) Odboru dopravy MMP,
- 2.) organizátorovi IDP.

5. Doporučená varianta řešení

var. b 2.- aktuální realizace železničních zastávek Slovany, Bolevec s následujícím postupem:

- provedení dopravního průzkumu v uvažovaných lokalitách,
- příprava technické dokumentace uvedených zastávek,
- zařazení do investičního rozpočtu MP a realizace,
- provedení optimalizace dopravy a zahuštění spojů ČD a tím vytvoření přepravních uzlů , a to k termínu uvedení zastávek do provozu,
- případné vytvoření parkovišť P+R, B+R.

Práce budou zajištěny organizátorem IDP, čímž bude zajištěna provázanost s integrovaným systémem.

6. Finanční nároky řešení a možnosti finančního krytí

Železniční zastávka Bolevec – 10 milionů, Slovany – 20 milionů, Skvrňany – 30 milionů.

r. 2002 – polovina finanční částky pro zvolenou variantu řešení, tj. 15 mil. Kč.

r. 2003 – zbývající finanční část, tj. 15 mil. Kč.

Finanční nároky na zahuštění železniční dopravy ve vybraných úsecích budou upřesněny v případě zabezpečení finančních prostředků.

7. Návrh termínů realizace a určení zodpovědných pracovníků

Do konce roku 2002 provést dopravní průzkum, připravit technickou dokumentaci a zahájit výstavbu. Zároveň by bylo s Českými drahami připraveno zahuštění dopravy, zejména se stanovením potřebných finančních prostředků, včetně jejich rozdělení mezi město Plzeň a Plzeňský kraj. V roce 2003 dokončení výstavby a případná optimalizace dopravy. Zřízení parkovišť P+R, B+R v případě zajištění finančních prostředků.

8. Dříve vydaná usnesení orgánů města nebo městských obvodů, která s tímto návrhem souvisí