

Plán dopravní obslužnosti území Středočeského kraje

Zásady objednávky regionální dopravy pro období 2012-2016

Obsah:

Úvod	3
1 Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících	3
1.1 Veřejná drážní osobní doprava	3
1.2 Veřejná linková doprava	3
2 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	4
2.1 Veřejná drážní osobní doprava	4
2.2 Veřejná linková doprava	4
3 Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv	5
3.1 Veřejná drážní osobní doprava	5
3.2 Veřejná linková doprava	5
4 Harmonogram a způsob integrace	5

Úvod

V souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen zákon č. 194/2010), zpracoval Středočeský kraj Plán dopravní obslužnosti území Středočeského kraje. Tento zákon uděluje povinnost státu v zastoupení Ministerstvem dopravy a jednotlivým krajům zveřejnit plán dopravní obslužnosti území na období nejméně 5 let a to prvním rokem od data 1. ledna 2012. Zveřejněn bude způsobem umožňující dálkový přístup.

Plán dopravní obslužnosti území dle výše uvedeného zákona obsahuje:

- 1) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- 2) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- 3) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- 4) harmonogram a způsob integrace (pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících).

1 Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

Zajištění dopravní obslužnosti vyplývá ze zákona č. 194/2010, který ji definuje takto: „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 územního obvodu.“

Dopravní obslužnost Středočeského kraje se skládá z veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy. Středočeský kraj kromě toho také přispívá na provoz přívozů a historických vlaků.

1.1 Veřejná drážní osobní doprava

Železniční doprava tvoří páteřní systém veřejné dopravy, který ve Středočeském kraji přepravuje ročně desítky milionů cestujících (v roce 2010 cca 39 milionů cestujících). Železniční doprava tvoří významnou součást celého dopravního systému. Kromě funkce páteřní dopravy ve vztahu k autobusové dopravě plní také funkci napájecí pro dálkovou železniční dopravu, kterou objednává Ministerstvo dopravy. Role železniční dopravy v přepravě cestujících je nepostradatelná, a proto je snaha Středočeského kraje o udržení rozsáhlého objemu objednávané železniční dopravy a též o její postupný rozvoj.

Specifikem Středočeského kraje je sousední kraj Hlavní město Praha, který leží uprostřed Středočeského kraje a v oblasti železniční dopravy tvoří jeden z nejdůležitějších železničních dopravních uzlů v ČR. Svůj podstatný význam má tento železniční uzel jak pro dopravu dálkovou, tak i regionální.

Středočeský kraj objednává veřejnou drážní osobní dopravu na celkem 45 tratích. V současné době tyto služby zajišťuje jediný železniční dopravce – České dráhy, a.s.

1.2 Veřejná linková doprava

Páteřní železniční dopravu doplňuje veřejná linková doprava. V některých relacích však autobusové linky tvoří páteř veřejné dopravy. Jedná se o oblasti, kde železnice vzhledem k charakteru železniční dopravní cesty není konkurenceschopná silniční dopravě. Z toho také vyplývá silné postavení autobusové dopravy na přepravním trhu. Hlavní úlohou autobusové dopravy je však plošná obsluha území kraje.

Autobusové linky pro plošnou obsluhu území zpravidla směřují do největšího spádového města v příslušné oblasti, jakými jsou většinou obce s rozšířenou působností a také do největší spádové oblasti pro Středočeský kraj – Hlavního města Prahy. Obce s rozšířenou působností mají zajištěné dopravní spojení do Prahy buďto rychlou a kapacitní železniční dopravou, nebo v určitých výjimkách silnými linkami autobusové dopravy.

Na dotování jednotlivých linek se podílí Středočeský kraj, který objednává hlavní dopravní obslužnost kraje a tuto dopravní obslužnost doplňují dalšími spoji obce. Součástí dopravního systému jsou též dopravní spoje, které jsou dotovány z cizích zdrojů, například ze zdrojů soukromých podniků pro návoz a odvoz zaměstnanců, případně ze zdrojů samotných dopravců.

Středočeský kraj objednává veřejnou linkovou dopravu na celkem 713 linkách. Tyto služby zajišťuje 30 autobusových dopravců.

2 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

Rozsah dopravní obslužnosti kraje v souladu se zákonem č. 194/2010 a 129/2000, o krajích (krajské zřízení) stanovuje kraj ve své samostatné působnosti. Konečný rozsah takové dopravy je závislý na přepravních potřebách obyvatel a zároveň na finančních možnostech kraje. Do značné míry rozsah dotované dopravy ovlivňují ekonomické faktory s celostátním dopadem, mezi které patří například: růst inflace a zvyšování cen vstupů - ceny pohonných hmot, maziv, pryžových obručí, elektřiny apod. Výrazně se na objednávce veřejné dopravy podepisují také legislativní opatření vlády ČR, mezi které patří například zvýšení sazby DPH a zvýšení odměn řidičů za čekání. Schválení většiny legislativních opatření je záležitost, která se nedá s určitou přesností předvídat dopředu, a proto může v objednávce veřejné dopravy docházet k nepředvídatelným výkyvům. I přesto je snahou Středočeského kraje zajistit optimální dopravní obslužnost kraje.

2.1 Veřejná drážní osobní doprava

Středočeský kraj v roce 2010 objednal celkem 14,1 milionů vlakokilometrů (dále jen vlkm) při celkové výši kompenzace 928,7 milionu Kč. V roce 2011 je objednávaný rozsah cca stejný jako v roce 2010, v konečném vyúčtování však dojde k mírnému navýšení (cca o 1,9 %) na předpokládanou hodnotu cca 946 milionů Kč. V následujícím pětiletém období se předpokládá zachování stejného rozsahu vlkm, upraveného pouze o případné drobné nepředvídatelné změny, při snaze zachovat stejný objem finanční kompenzace, který bude upravován s ohledem na rostoucí inflaci a případně v závislosti na těžko předvídatelných legislativních změnách.

2.2 Veřejná linková doprava

Středočeský kraj v roce 2010 objednal celkem 51,4 milionů kilometrů (dále jen km) s celkovou výši kompenzace 720,1 milionů Kč. V průběhu roku 2011 došlo z důvodu snížení objemu finančních prostředků v rozpočtu Středočeského kraje na veřejnou dopravu k poklesu objednávky autobusové dopravy na 46,8 milionů km (snížení cca o 9 %), která společně s navýšením tarifu a snížením provozních nákladů dopravců přinese předpokládanou úsporu cca 25 % finančních prostředků – výše finanční kompenzace za rok 2011 bude snížena na předpokládanou výši 541,7 milionů Kč.

Pro rok 2012 se plánují uskutečnit výběrová řízení na autobusové dopravce na dobu nejméně 5-ti následujících let. Objem objednané veřejné linkové dopravy se až na určité drobné výjimky oproti roku 2011 nezmění. Výběrová řízení by však měla přinést další úsporu finančních prostředků při zachování stejného rozsahu dopravní obslužnosti. Průměrná výše ceny dopravního výkonu (dále jen CDV) se v roce 2011 pohybuje ve výši 30,50 Kč/km. Rozdíl v CDV u standardních vozů je mezi jednotlivými dopravci až 8,- Kč/km. Vlivem vytvoření tržního prostředí by mělo dojít k vyrovnání hladiny CDV u všech dopravců, ke snížení průměrného CDV v rámci celého kraje a tím k dosažení úspory finančních prostředků. Přesná výše finanční kompenzace je závislá na nabídkách jednotlivých dopravců, a proto ji lze jen velmi obtížně předvídat.

3 Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv

3.1 Veřejná drážní osobní doprava

Ve veřejné drážní osobní dopravě je s dopravcem České dráhy, a.s. uzavřena desetiletá smlouva s platností do roku 2019. Po skončení této smlouvy se předpokládá vypsání veřejné soutěže na zajištění těchto služeb. Tato záležitost se týká dlouhodobého časového horizontu, a proto bližší informace tento materiál neobsahuje.

3.2 Veřejná linková doprava

Za účelem snížení jízdného a výše kompenzace autobusovým dopravcům a zavedení jednotného dopravního systému na území Středočeského kraje byly autobusovým dopravcům uděleny výpovědi ze smluv ke dni 31. května 2011. Od tohoto data začala plynout roční výpovědní lhůta, kterou Středočeský kraj prodloužil do doby uzavření nové smlouvy, která vzejde z výběrových řízení. Tímto datem se plánuje termín celostátních změn jízdních řádů v prosinci 2012, případně v červnu 2013.

Po udělení výpovědi ze smluv byl záměr vypsání výběrová řízení zveřejněn ve Věstníku Evropské unie. Učiněno tak bylo dne 9. července 2011.

Výběrová řízení budou uskutečněna formou elektronické aukce a soutěžit se budou samostatné spoje a dále na svazky cca do 10-ti linek.

4 Harmonogram a způsob integrace

Na území Středočeského kraje se k roku 2011 vyskytují 2 integrované dopravní systémy (IDS) – Středočeská integrovaná doprava (SID) a Pražská integrovaná doprava (PID). V roce 2011 je do IDS Středočeského kraje zapojeno cca 950 středočeských obcí.

Zastupitelstvo Středočeského kraje na svém zasedání dne 27. 6. 2005 schválilo Návrh Integrovaného dopravního systému Středočeského kraje – SID. Tento systém vznikl integrací autobusových dopravců v oblastech vzdálenějších od Prahy. Významně tak přispěla ke zvýšení kvality celkem v 8-mi okresech (Kladno, Rakovník, Beroun, Příbram, Benešov, Kutná Hora, Kolín a Nymburk). Železniční doprava není doposud do tohoto IDS zapojena.

SID je vzhledem ke geografickým podmínkám Středočeského kraje specifickým IDS. Vychází ze systému městské hromadné dopravy (MHD) největších obcí s rozšířenou působností a jeho propojení s pravidelnou autobusovou dopravou (PAD), která zajišťuje jejich obsluhu. Cílem SID je vytvářet postupně jednotný systém dopravní obslužnosti celého kraje. Doposud se jej však nepodařilo plně propojit s Hlavním městem Prahou, která se nachází v samotném středu kraje.

Současně se SID se rozvíjel IDS založený Hlavním městem Prahou – PID. Tento systém datuje svůj vznik již od roku 1993. PID je založena na pásmovém tarifním systému, který však vzhledem ke svému charakteru zohledňuje pouze radiální směry veřejné dopravy směrem do Hlavního města Prahy. Nejvíce působí PID v okresech Praha-východ a Praha-západ. Systém PID je na území Středočeského kraje rozvinut do 5-ti vnějších tarifních pásem okolo Prahy. Další rozšiřování tohoto systému však vzhledem k charakteru pásmového tarifního systému není možný. Na území vzdáleném od Prahy již nejsou jednoznačné radiální vazby na dané spádové město či obec. Z tohoto důvodu byl navržen systém s tzv. tarifními zónami – SID.

Integrovaný dopravní systém by měl být zdokonalen připravovanou soutěží, ve které se předpokládá zavedení tzv. zónově-relačního tarifu, který bude cestujícím nabízet spravedlivou cenu jízdného pro každou relaci. Tento systém bude umožňovat přesný clearing tržeb a odbavení prostřednictvím jednotné bezkontaktní čipové karty pro celý Středočeský kraj.