

Požadavky na systém veřejné dopravy V České republice

Konference Nové směry v železniční dopravě
14. června 2011

František Vichta
odbor veřejné dopravy
Ministerstvo dopravy České republiky



Právní rámec v oblasti veřejné dopravy

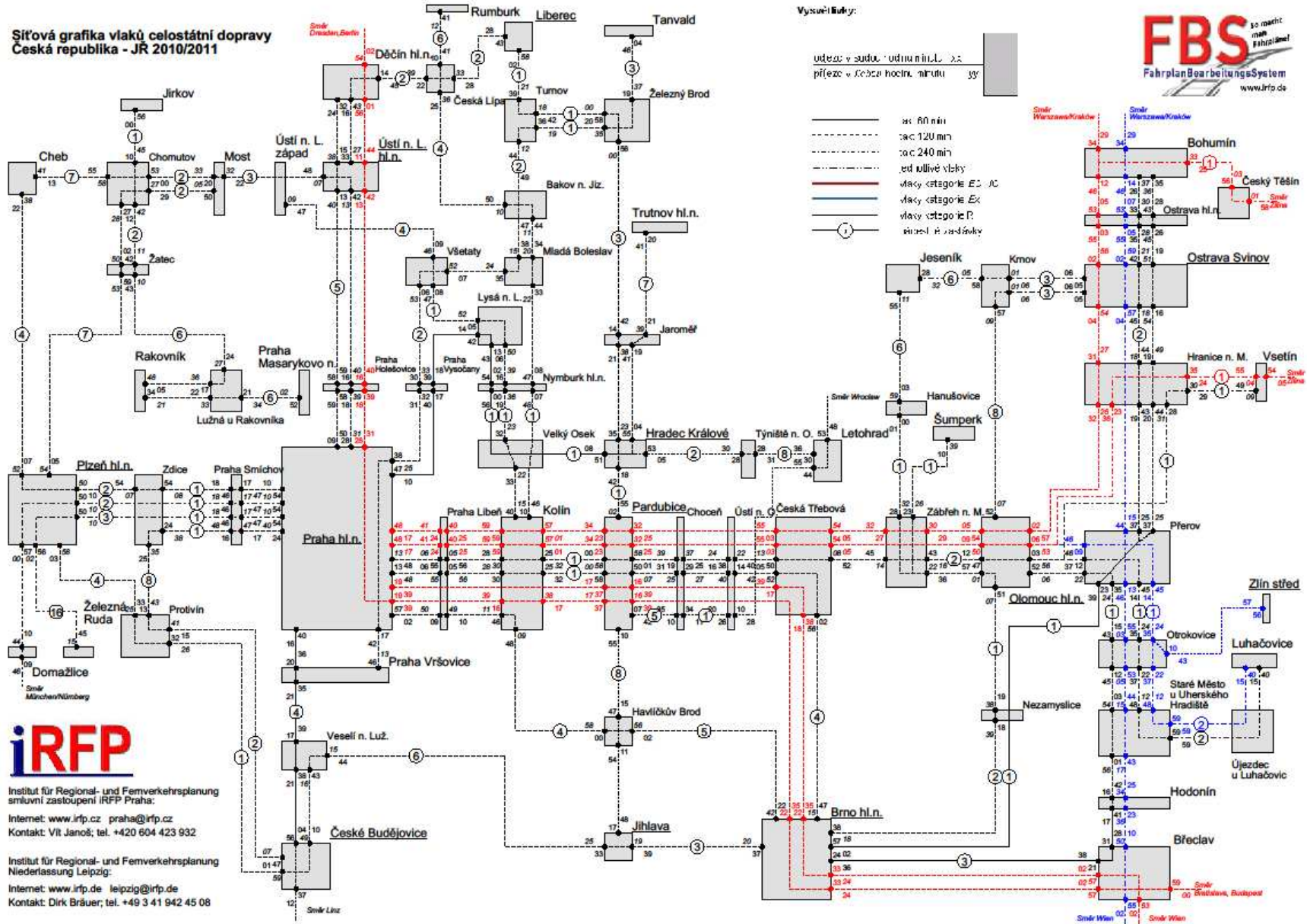
- **Unijní právo: Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících**, účinné od 3.12.2009 (výběr dopravce, notifikační povinnosti, pravidla pro kompenzace, otázka slučitelnosti podpory)
- **Vnitrostátní právo: Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících**, účinný od 1.7.2010
 - **mutlimodální předpis**, platný pro oblast železniční, silniční a zčásti i vodní dopravy (např. převozy), výhradně pro dopravní služby, které jsou předmětem závazků veřejné služby,
 - adaptuje české vnitrostátní právo na požadavky nového rámce unijního práva,
 - upravuje oblasti, které unijní právo ponechává na členských státech, např. **určení příslušných orgánů**, postup výběru dopravce při nabídkovém řízení
- **4 prováděcí předpisy**, nabyly účinnosti v období listopad 2010 – duben 2011 (*oblasti úpravy: kompenzace a finanční model, minimální standardy dopravní obslužnosti, elektronické odbavovací systémy ve veřejné dopravě a technický předpis o formuláři oznamujícím nabídkové řízení*)

Objednatelé v České republice

Dálková a nadregionální doprava

- podle § 4 odst. 1 zákona o veřejných službách **objednatelem Ministerstvo dopravy** pouze v oblasti železnice, vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter
- **zásadní úloha pro dopravní systém v České republice** (odlišná situace od západoevropských zemí, výnos z průměrné přepravy cca. 0,8-1,2 Kč/oskm => kompenzace 113 Kč/vlkm u průměrného vlaku dálkové dopravy)
- Objednávka vlaků **expresního segmentu** (v případě mezinárodních vlaků též EC, zapojení mezinárodních vlaků do vnitrostátní obsluhy) a **obslužného** (druhého přepravního) **segmentu** (rychlík)
- **integrovaný taktový jízdní řád** – Švýcarsko 1982, později Rakousko, Německo (základní zásady: intervalová doprava, linky v totožné ose symetrie cca. X:58-X:00), na radiálách v zásadě 60', na tangentách v zásadě 120', na modernizovaných tratích dvoustupňová obsluha

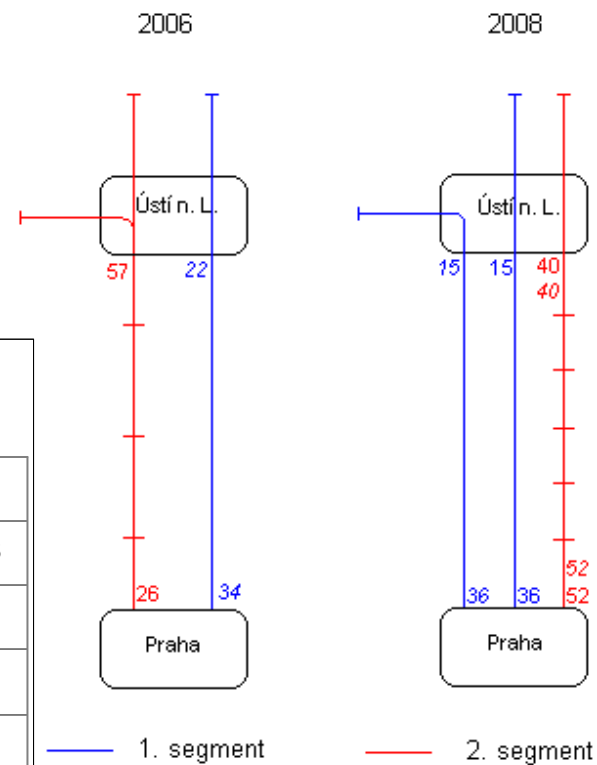
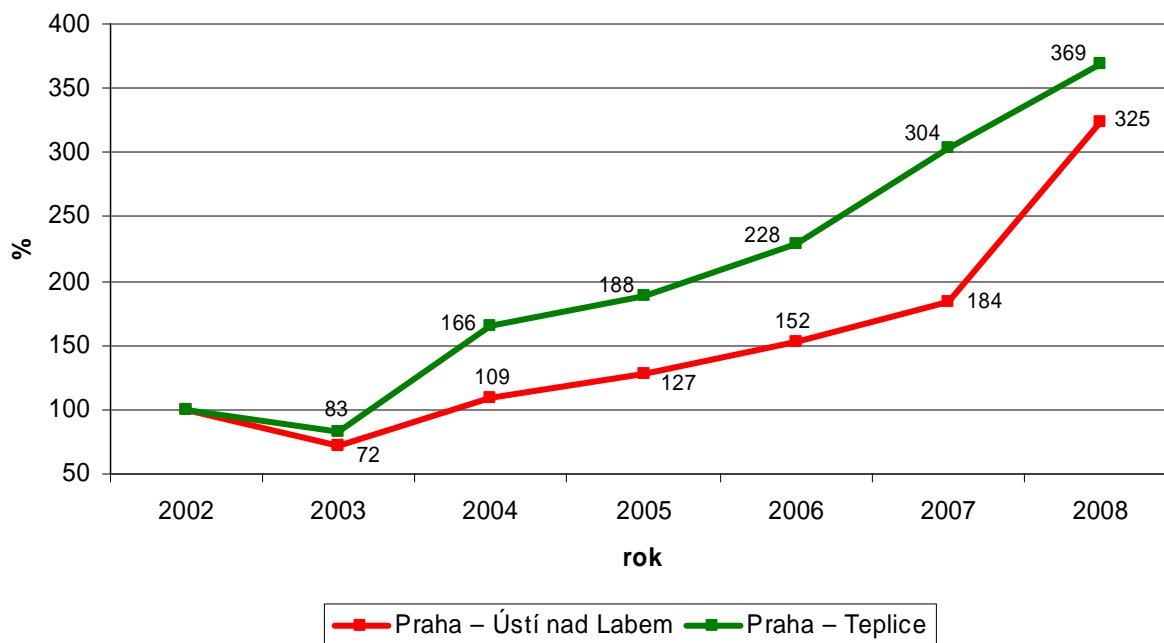
Síťová grafika vlaků celostátní dopravy
Česká republika - JR 2010/2011



I/3 Příklad relace Praha-Severozápad

po modernizaci železniční trati
nabídka intervalového spojení
výrazné nárůsty cestujících

Index změny počtu přepravených osob 2002-2008 (2002 = 100 %)





Objednatelé v České republice

Regionální doprava

- podle § 3 **zákona o veřejných službách** (zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, zdravotnických zařízení, k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb),
- 2005 regionalizace **veřejné regionální dopravy**, převedení do samostatné působnosti krajů,
- **financování**: v zásadě z krajských rozpočtů; v případě autobusové dopravy pouze krajské rozpočty (ca. 4 500 mil. Kč ročně), v případě drážní dopravy rozhodující krajské financování (ca. 5 300 mil. Kč ročně) se státním motivačním příspěvkem,
- **integrované dopravní systémy**: rakouský příklad pokrytí celého území IDS (pojem „Verkehrsverbund“).

Příklad integrovaného dopravního systému v ČR a v Rakousku



Tarifní integrace

Příklad systému „ch-direct“

- cestování veřejnou dopravou na jediný jízdní doklad, nikoli jen v rámci dopravních svazů
- rozdělování příjmů z jízdného – do roku 2005 SBB AG, od roku 2005 organizace „Verband öffentlicher Verkehr“ (sdružení 130 CH dopravců)

„Ein weiterer Vorteil des DV ist das Fehlen der Reservationspflicht und damit der Fahrtbindung. Im Gegensatz zu manchen ausländischen Bahnen sind die Fahrausweise des Schweizerischen DV auf einen bestimmten Tag ausgestellt, an welchem der Kunde wählen kann, wann er die Fahrt antritt. Dies erlaubt den Fahrgästen die gewünschte Flexibilität und stellt bei einem sehr dichten Schweizer Fahrplan (bis 10-min Takte in Agglomerationen in Stosszeiten) eine absolute Notwendigkeit dar.“

„Bemerkenswert ist, dass der Begriff «Direkter Verkehr» im Publikum gänzlich unbekannt ist, und das Phänomen des durchgehenden Tarifs mit kumuliertem Distanzrabatt den Fahrgästen so selbstverständlich ist, dass nur öV-Insider seine Bedeutung kennen.“

Für **180** Franken ein
JAHRESABONNEMENT
der schweizerischen
Transportunternehmen
für Fahrten mit halben Billetten

Das Halbtaxabonnement berechtigt zu Fahrten auf sämtlichen Strecken der Bundesbahnen, auf denen der meisten Privatbahnen und Schifffahrtsunternehmen sowie auf fast allen Autolinien, das heisst auf einem Netz von rund 12000 km	Mit dem Halbtaxabonnement können gewöhnliche einfache Billette, sowie 10tägige Retour- und Rundfahrbillette beliebiger Klasse gelöst werden. Die Ermässigung von 50 Prozent gilt auch für Umwegs-, Klassenwechsel- und Verlängerungsbillette. Ein Abonnement für bloss 3 Monate kostet 60 Franken
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

rok 1948



Objednatelé v České republice

Místní (městská hromadná) doprava

- podle § 3 **zákona o veřejných službách**, obecní doprava, městská hromadná doprava, služby doplňující regionální dopravní obslužnost podle územního principu,
- významná část dopravní obslužnosti v ČR, **kompenzace v souhrnné výši na základě dostupných statistických údajů převyšují 14 700 mil. Kč**, 19 velkých městských dopravních podniků často dlouhodobě vnitřní provozovatel,
- zadání jako veřejná zakázka – zadání jako koncese na služby (zejména v případě městské, ale i regionální dopravy významné, který předpis se využije pro výběr dopravce)



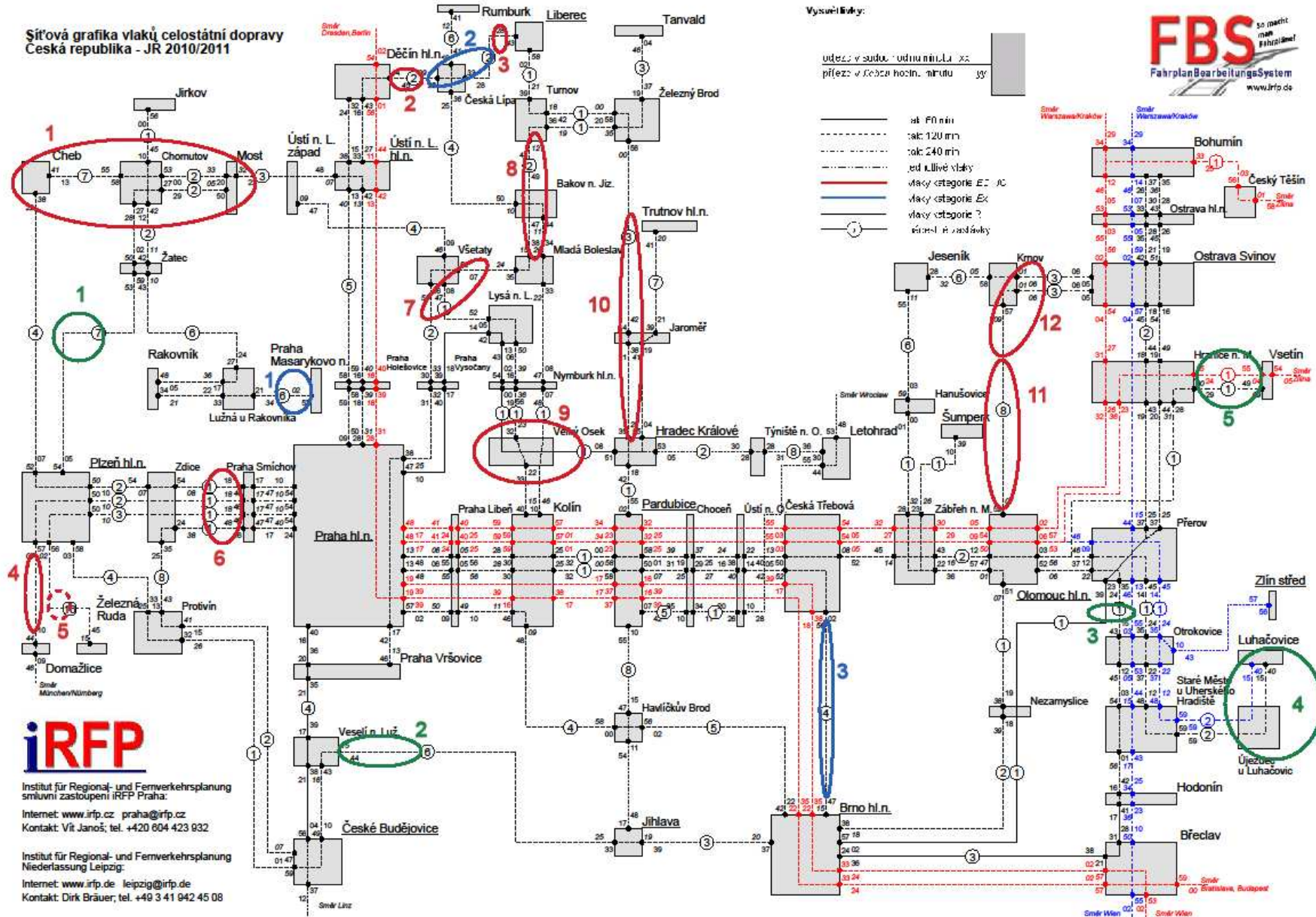
Klíčové dokumenty v oblasti dálkové dopravy

Plán dopravní obslužnosti území

- podle § 5 odst. 2 jsou **plán dopravní obslužnosti povinný zpracovat** Ministerstva dopravy a kraje,
- obsahuje **popis služeb, předpokládanou výši kompenzace, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a příp. postup integrace veřejných služeb,**
- MD: příprava dokumentu – rozšířeno o **analýzu přepravních vztahů,** a o **dopady do oblasti infrastruktury,** neboť dlouhodobé dopravní plánování musí být kvalitně provázáno s otázkou rozvoje **infrastruktury** (*motivační příklad: způsob realizace projektu „Bahn 2000“ v CH v úzké spolupráci provozního a infrastrukturního plánování*).

Materiál k dispozici k 31.12.2011.

Šíťová grafika vlaků celostátní dopravy
Česká republika - JR 2010/2011





Klíčové dokumenty v oblasti dálkové dopravy

Harmonogram otevírání trhu veřejných služeb

- proces otevírání trhu v železniční osobní dopravě patří mezi priority vlády v oblasti veřejné dopravy a je zakotven i v Programovém prohlášení Vlády ČR (oblast doprava),
- jednání **pracovní skupiny pro otevření trhu veřejných služeb v dálkové dopravě – rok 2010** (*rozdílná otázka otevření trhu železniční dopravy obecně a otevření trhu veřejných služeb*)
- **dokument pro jednání vlády**, předložen k 31.5.2011
- vláda ČR vzala **schválila usnesením vlády č. 423 ze dne 8. června 2011** harmonogram postupného otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy.

Obsah dokumentu:

- Důvody pro otevření trhu
- Finanční rámec pro objednávku dálkové dopravy
- Základní principy pro vymezení objednávky
- Hlavní kritéria výběru provozních celků
- Časový plán otevření trhu



Hlavní kritéria výběru provozních celků

Modernizace dopravní infrastruktury (provázání s harmonogramem velkých investičních staveb, které budou mít vliv na změnu provozního konceptu nebo použití trakce)

Provozní a prostorová ucelenost souboru (nutnost eliminace vedení technologických a soupravových jízd, optimalizace technických základů na zajištění provozu)

Ucelenost trakce

Optimální velikost provozního souboru (provozní soubory s dopravním výkonem zpravidla v rozsahu 1,5 – 5 mil. vlkm/rok)

Dopad do síťového charakteru zbývajících rozsahu veřejných služeb (zachování návazností a síťového charakteru dopravy)

Mezinárodní dohody u přeshraničních linek

Ucelenost přepravní poptávky (podobné charakteristiky přepravní poptávky a nároky na cestovní komfort z důvodu úspory nákladů při unifikaci vozového parku)

Technické specifikace vozidel

Infrastruktura, řízení provozu



Harmonogram otevírání trhu veřejných služeb

1. část harmonogramu – do období platnosti jízdního řádu 2018/9 (notifikace do roku 2014)

Zahájení plnění	Notifikace	Linky zahrnuté v provozním souboru	Trakce	Rozsah	Podíl
2013/2014	2010	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc	M	0,5	1,4
2014/2015	2010	R 5: Praha – Ústí n.L. – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice n. L. – Ústí n.L. – Děčín	E	2,4	6,5
2014/2015	2011	R 14: Liberec – Pardubice R 15: Liberec – Ústí nad Labem	M	1,6	4,3
2014/2015	2011	R 16: Plzeň – Most	M	0,5	1,2
2015/2016	2011	Ex 2 (R 18): Praha – Olomouc – Vsetín (-Slovensko) / Luhačovice	E+M	3,7	10,1
2016/2017	2012	R 6: Praha – Plzeň – Klatovy R 10: Praha – Hradec Králové	E	2,8	7,7
2017/2018	2013	R 9: Praha – Havlíčkův Brod – Brno R 19: Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno	E	3,2	8,8
2018/2019	2014	R 21: Praha – Turnov – Tanvald R 24: Praha – Kladno – Rakovník	M	1,8	5,0

2. část harmonogramu – v navazujícím období



Děkuji za pozornost!
František Vichta