



Ministerstvo dopravy



Příležitosti a hrozby v regionální dopravě po roce 2010

Petr Pšenička

Ministerstvo dopravy

Odbor veřejné dopravy

ÚVOD

- rok 2009/2010 křižovatka v osobní železniční dopravě
- financování, legislativa, dlouhodobé určení směru

OBSAH

- 1) Financování – kde se berou peníze na dopravu?
- 2) Legislativa – co přinese nová legislativa, nařízení 1370, zákon o veřejné dopravě, standardy
- 3) Koncepce – dopravní plány, IDS, rozvojové plány

Základní informace o objednavatelích

obec – místní doprava (MHD) /regionální doprava nad rámec zajištění krajem

kraj – dopravní obslužnost území kraje (2005 – regionalizace financování veřejné dopravy, finanční prostředky na regionální dopravu svěřeny jednotlivým krajům, vlaky kategorie **Os, Sp**)

stát (Ministerstvo dopravy) – nadregionální doprava
dálková železniční doprava – **(Sp), R, Ex, IC, EC, EN**

podnikatelský subjekt: např. ČD – vlaky na komerční riziko,
kategorie **SC Pendolino**

Financování 1

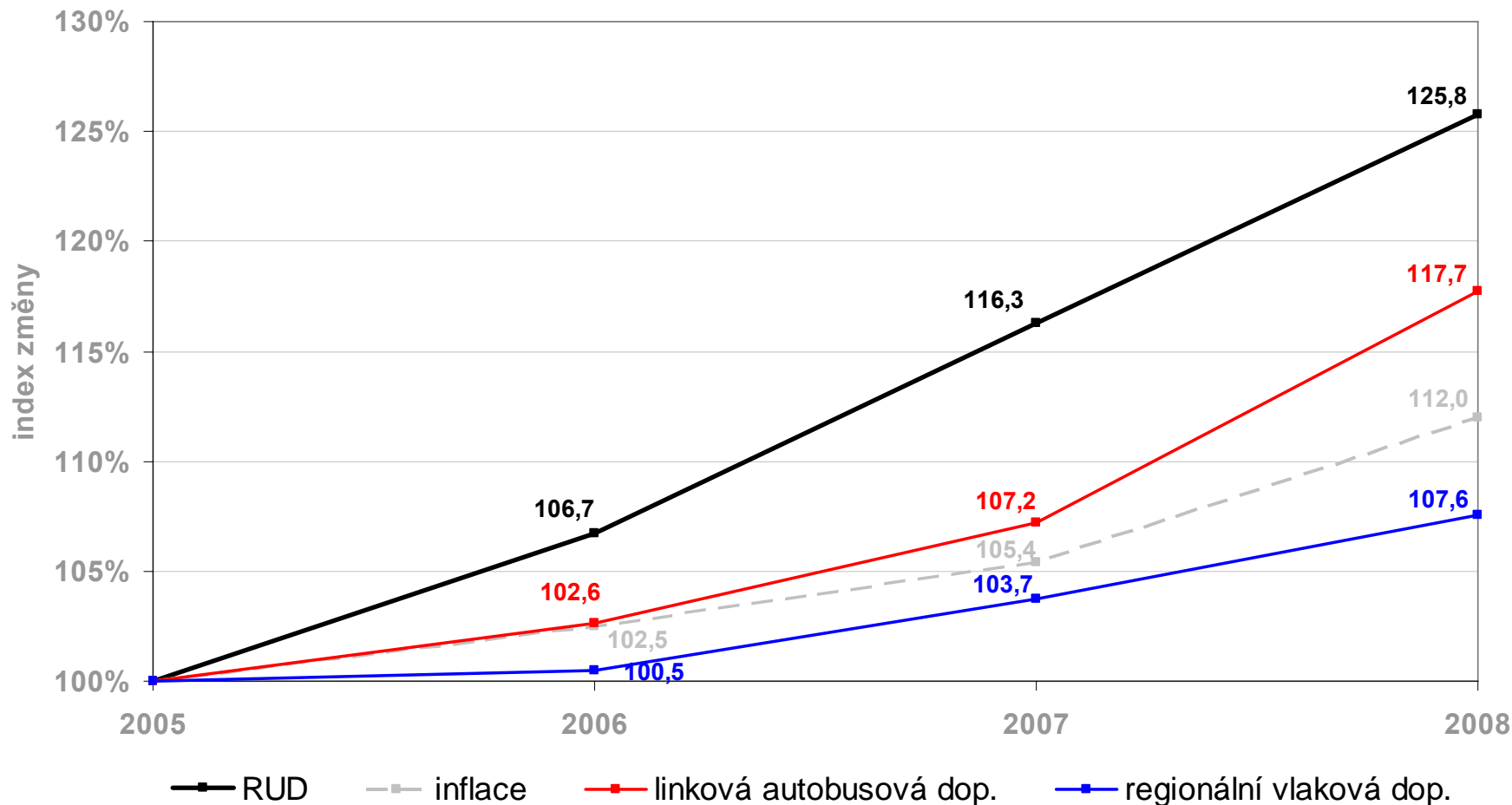
- do roku 2005: $\frac{1}{2}$ okresní úřady + $\frac{1}{2}$ MD (tzv. tarifní závazek)
- 2005 -2008 krajské úřady prostřednictvím RUD
- 2009-2019: $\frac{2}{3}$ krajské úřady + $\frac{1}{3}$ MD

Financování

- na rok 2009 dá MD na dofinancování reg. dopravu 3,2 mld (proč zrovna 3,2 mld ?)
- v letech 2010-2019 každý rok 2,65 mld (zbylou část kraje + ČD),
 - kraj rozsah dopravy navýší (hradí vše sám) x sníží (ztrácí dotaci) = **zafixovaný rozsah reg. vlakové dopravy na 10 let**

1) Vývoj úhrady za reg. vlak. dopravu

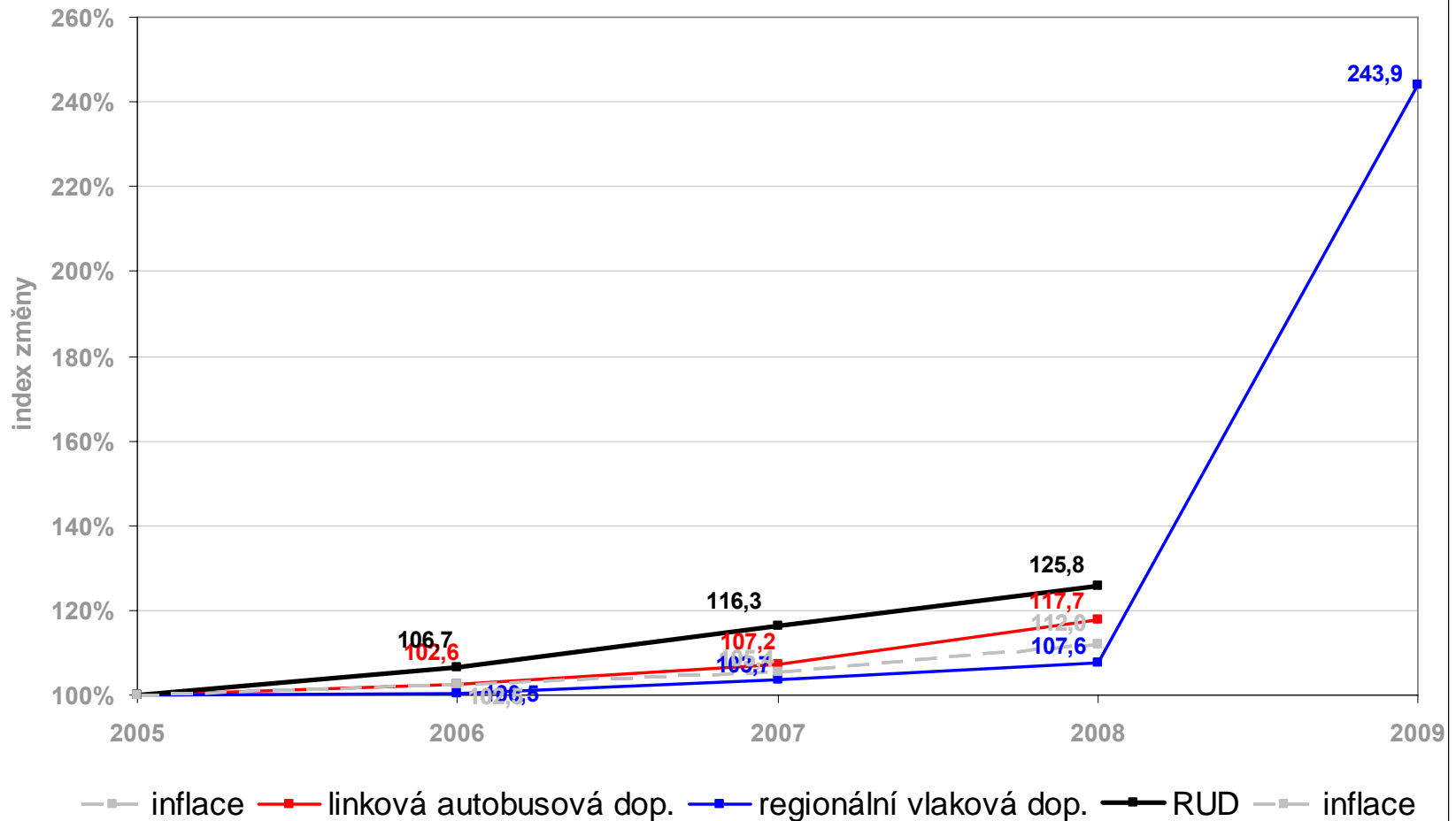
Vývoj financování veřejné dopravy po roce 2005



Zdroj: MD, MF, ČD, ČSÚ

1) Vysoce nadinflační růst ČD

Vývoj financování veřejné dopravy po roce 2005



1) Vývoj úhrady za reg. vlak. dopravu

- nárůsty u vlakové dopravy pod úrovní navyšování RUD, dokonce i podinflační
=priority kraje jinde
- extrémně nadinflační nárůst ČD
- dnes regionální doprava **dofinancována**
- **obnova vozidlového parku** - finance za rok ?

2) Legislativní rámce

- dnes: zákon 266/1994 Sb., o dráhách
- v přípravě: zákon o veřejné dopravě
- od 3.12. 2009 vstoupí v platnost nařízení EP. č. 1370/2007

2) Legislativní rámce

od 3.12.2007, nutnost implementovat do národní legislativy do 10 let
= přechodné období

- kompenzace vyplacené v souladu s tímto nařízením jsou slučitelné se společným trhem a osvobozeny od povinnosti předchozího oznámení podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy o založení ES
- stanoví minimální obsah smluv o veřejných službách a jejich maximální dobu trvání (10 let , v případě nabídkového řízení u železniční dopravy až 15 let +v případě významných investic více)
autobusová vs. železniční doprava
- ve stanovených případech může vybrat dopravce i přímo (malá zakázka, nouzová situace, služby v oblasti železniční doprava)

2) Otevírání trhu

Ministersvo dopravy:

- v současné době příprava 10leté smlouvy mezi MD - ČD
- klauzule (+dle usnesení vlády) do 10 let bude přesoutěženo 75 % rozsahu dálkové dopravy
- 1. nový dopravce za 3 roky ?

2) Otevírání trhu

Krajské úřady:

- v souvislosti s dofinancováním možnost soutěžit
- výběrová řízení: Liberec, Plzeň, (Ústí, Brno)
- uzavírání 10letých smluv s ČD do 3.12., uzavření trhu na 10 let... => obnova vozidlového parku = potřeba více peněz = navýšení financí/redukce v dopravě **vs.** ztráta stání dotace => bude obnova vozidlového parku?

3) Koncepce a plánování

- proč je třeba plánovat?
 - budování infrastruktury (opravy tratí, přestupní terminály) ; boskovická spojka x Pce kraj
 - stanovení standardů a cílů – důležité pro tlak na politiky
 - zákonná povinnost mít „Dopravní plán“ – vymahatelnost?
 - výhled krátkodobý, střednědobý, dlouhodobý

3) Koncepce a plánování

Hrozby:

- **regionalizace** (v každém kraji jiná úroveň dopravní obsluhy: 14 ministátů v ČR, dříve 77 okresů)
- **periferializace**: vnější i vnitřní, posilování pozic nadregionálních center vs. vylidňování venkova
- **udržování historického stavu** = neefektivita, prodražování se; úprava JŘ pouze na základě počtu stížností

3) Koncepce a plánování

- kvantita vs. kvalita
Česko vs. Slovensko
- odstrašující případ Polska, orientace na poptávku (dilema poptávkového vs. nabídkového JŘ)

3) Koncepce a plánování

Příležitosti:

- **ustavení koordinátora** - relativní nezávislost, viz ROPID, KORID
- **IDS** - tarifní vs. dopravní integrace
 - problematika klíčování tržeb!

3) Koncepce a plánování

- **zastavení provozu** na neživotaschopných tratích a nahrazení autobusovou dopravou (JMK x trať 132) (1 vlak = 4 autobusy)
- **lepší provázání vlakové a autobusové dopravy** (odstranění souběhů, zlepšení návazností, př. JMK x Zlín)

3) Koncepce a plánování

- vlak - **tradiční cestovní prostředek**, lidé v Česku jsou zvyklí využívat veřejnou dopravu
- **nové tarifní nabídky**: věrnostní programy, relační jízdné

ZÁVĚR

- finance v systému
- avšak **neotevření trhu**
- velké rozdíly mezi kraji – nadále se **prohlubující se diferenciaci**, přímý dopad na kvalitu života
- **nepropojenost vlak-bus** (odpor autobus. dopravců)
- **bezkonceptčnost** (nemožnost alokovat finance)

ZÁVĚR

Společný cíl: obsazenost vlaků jako v Bangladéži !



Děkuji za pozornost

Mgr. Petr PŠENIČKA
Odbor veřejné dopravy
oddělení koncepce a rozvoje
Ministerstvo dopravy

Tel: 225 131 139

E-mail: petr.psenicka@mdcr.cz

<http://www.mdcz.cz/cs/verejna-doprava>