

**Katedra ekonomie Ekonomicko-správní fakulty
Masarykovy univerzity**
*Department of Economics, Faculty of Economics and Administration,
Masaryk University*

ve spolupráci s
in cooperation with

**Institutem mezinárodních studií Fakulty sociálních věd
Univerzity Karlovy v Praze**
*Institute of International Studies, Faculty of Social Sciences, Charles
University in Prague*



**Standardy dopravní obslužnosti:
centrální strategie vs. krajské priority**
*Standards of Public Transport:
Central Strategy vs. Regional Priorities*

Sborník příspěvků ze semináře Telč 2014

Conference Proceedings of Telč 2014

Telč, 6.–7. listopadu 2014

Telč, 6–7 November 2014

Brno 2014

Programový výbor / Program committee

Martin Kvizda

Masarykova univerzita / Masaryk University

Zdeněk Tomeš

Masarykova univerzita / Masaryk University

Tomáš Nigrin

Univerzita Karlova / Charles University

Daniel Seidenglanz

Masarykova univerzita / Masaryk University

Editoři / Edited by:

Martin Kvizda

Masarykova univerzita / Masaryk University

Zdeněk Tomeš

Masarykova univerzita / Masaryk University

Recenzenti / Rewied by:

Antonín Peltrám

Masarykova univerzita / Masaryk University

Daniel Seidenglanz

Masarykova univerzita / Masaryk University

Tomáš Nigrin

Univerzita Karlova / Charles University

Vzor citace / citation example:

AUTOR, A. Název článku. In Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.) Standardy dopravní obslužnosti: centrální strategie vs. krajské priority. Brno: Masarykova univerzita, 2014. s. 1–5. ISBN 978-80-210-7287-9.

AUTHOR, A. Title of paper. In Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.) Standards of Public Transport: Central Strategy vs. Regional Priorities. Brno: Masaryk University, 2014. p. 1–5. ISBN 978-80-210-7287-9.

© 2014 Masarykova univerzita

ISBN 978-80-210-7287-9

AUTOŘI / AUTHORS:

- Anna Dolinayová – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, anna.dolinayova@fpedas.uniza.sk
- Jozef Gašparík – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Jozef.Gasparik@fpedas.uniza.sk
- Martin Kvizda – Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, kvizda@econ.muni.cz
- Kendra, Martin – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, martin.kendra@fpedas.uniza.sk
- Vladimír Lupták, Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, vladimir.luptak@fpedas.uniza.sk
- Nigrin, Tomáš – Fakulta sociálních věd, Univerzita Karlova v Praze, U Kříže 8 a 10, 158 00 Praha 5 – Jinonice, nigrin@fsv.cuni.cz
- Peltrám, Antonín – Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, antonin.peltram@gmail.com
- Pečený, Lumír – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, lumir.peceny@fpedas.uniza.sk
- Ing. Jiří Pohl, Siemens, s.r.o., Divize Mobility, Siemensova 1, 155 00 Praha 13 – Stodůlky, jiri.pohl@siemens.com
- Ján Ponický, Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, jan.ponicky@fpedas.uniza.sk
- Jiří Dujka - Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta MU, Kotlářská 2, 61137 Brno, jiri.dujka@mail.muni.cz
- Václav Rederer – Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, 254783@mail.muni.cz
- Tomeš, Zdeněk – Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, tomes@econ.muni.cz

OBSAH

Autoři / Authors:	4
Obsah	6
Contents	7
Srovnání principů dopravní obslužnosti ve Spolkové republice Německo a v Rakousku	14
<i>Tomáš Nigrin, Jiří Dujka</i>	
Kritériá kvality regionálnej osobnej železničnej dopravy v slovenskej republike	39
<i>Lumír Pečený, Jozef Gašparík, Anna Dolinayová</i>	
Standardy dopravní obslužnosti – centrální strategie vs. krajské priority v podmínkách tržní ekonomiky s privatizací	51
<i>Antonín Peltrám</i>	
Potenciál moderní železnice pro růst kvality dopravní obslužnosti	58
<i>Ing. Jiří Pohl, Siemens, s.r.o.</i>	
Bratislavský integrovaný dopravný systém	68
<i>Ján Ponický, Martin Kendra, Vladimír Lupták</i>	
Veřejná doprava v České republice – její milníky a vliv společné dopravní politiky EU	79
<i>Václav Rederer</i>	

CONTENTS

The Comparison of the Principles of Transport Services in the Federal Republic of Germany and in Austria	14
<i>Tomáš Nigrin, Jiří Dujka</i>	
Quality criteria regional passenger rail services in Slovak republic	39
<i>Lumír Pečený, Jozef Gašparík, Anna Dolinayová</i>	
Standards of Public Transport in Market Economy with privatized Transport Services	51
<i>Antonín Peltrám</i>	
The Potential of Modern Railway in the Growth of Quality of Transport Services	58
<i>Ing. Jiří Pohl, Siemens, s.r.o.</i>	
Bratislava integrated transport system	68
<i>Ján Ponický, Martin Kendra, Vladimír Lupták</i>	
Public transport in the Czech Republic - its milestones and the impact of the community's transport policy	79
<i>Václav Rederer</i>	

PŘEDMLUVA

Letos uplynulo již deset let od zahájení projektu s názvem *Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Projekt, který byl v letech 2004–2006 podpořen Grantovou agenturou ČR, na tři roky spojil ke spolupráci Martina Kvizdu, Zdeňka Tomeše, Daniela Seidenglanze a Josefa Kunce z Masarykovy univerzity v Brně a položil tak základ interdisciplinárního týmu založeného na dlouhodobé spolupráci dopravních ekonomů a geografů – *Telčské skupiny*. O rok později, 11. listopadu 2005, se *Telčská skupina* poprvé sešla v prostorách Univerzitního centra Masarykovy univerzity v Telči, aby pozvaným hostům prezentovala první výstupy svého společného projektu; tím byla také založena tradice telčských seminářů. Historicky prvního telčského semináře se kromě hostitelů zúčastnili Antonín Peltrám (jako emeritní ministr dopravy), Emanuel Šíp (jako emeritní generální ředitel Českých drah a.s.), Tomáš Pospíšil (z generálního ředitelství Českých drah), Jiří Dukát (z jihomoravského ředitelství Českých drah), Miroslav Marada, Tomáš Hudeček a Marcel Horňák (dopravní geografové z Univerzity Karlovy v Praze a Univerzity Komenského v Bratislavě) a Stanislav Kutáček (z Centra dopravního výzkumu v Brně).

Od té doby existuje *Telčská skupina* jako volné sdružení dopravních ekonomů, geografů, historiků a právníků, rozvíjí vzájemnou spolupráci a každoročně se v listopadu schází na odborném diskusním semináři v Telči, kde pozvaným hostům prezentujeme výsledky práce na společných projektech a diskutujeme s nimi aktuální problémy spojené s liberalizací železniční dopravy. Naše semináře vždy pojmáme jako diskusní; tomu jsme podřídili celé schéma jednání u „kulatého stolu“ i omezený počet účastníků. V roce 2005 se nás sešlo 15, postupně se počet účastníků seminářů rozrůstal až na 35. Tento počet považujeme za horní mez, kdy je ještě možné udržovat a koordinovat živou diskusi ke každé řešené otázce. Složení účastníků seminářů je poměrně stabilní: kolem jádra *Telčské skupiny* se vytvořil okruh stálých hostů, který je každoročně doplňován hosty zvanými podle aktuálně řešeného tématu. Mezi účastníky tradičně bývají kolegové dopravní geografové z Univerzity Karlovy v Praze a Univerzity Komenského v Bratislavě, dopravní inženýři z Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice a z Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinské univerzity, kolegové ze státní správy, zejména Ministerstva dopravy ČR a Úřadu na ochranu hospodářské soutěže, z krajských samospráv

a koordinátorů dopravy, kolegové ze Správy železniční dopravní cesty a firem IBM, Siemens a dalších a samozřejmě kolegové zastupující dopravce, především České dráhy a.s.

Jednotlivé ročníky telčských seminářů byly vždy zaměřeny na aktuální problémy, které přinášel vývoj liberalizace trhu železničních dopravních služeb v Evropě a zejména v České a Slovenské republice. Hned druhý ročník semináře jsme věnovali budoucnosti železniční dopravy, rizikům spojeným s neliberalizovaným prostředím panujícím v odvětví a potenciálním vlivům na regionální rozvoj. Po roční přestávce jsme seminář v roce 2008 zaměřili na ekonomické, technické a regionální faktory konkurence železniční dopravy v prostředí vlastnického oddělení infrastruktury od provozu. To souviselo s naším druhým projektem na léta 2008–2010, který pod názvem *Ekonomické, právní a regionální faktory konkurenceschopnosti železnice* opět podpořila Grantová agentura ČR. Počínaje IV. ročníkem v roce 2009 jsme také začali pro semináře vyhlášovat užší tematická zaměření, která vždy odpovídala aktuálnímu projektovému úkolu. Tématy dalších seminářů tak byla *Konkurence na evropských železnicích – ekonomické, právní a regionální faktory* a *Regulace konkurenčního prostředí na železnici – teorie v centru a praxe v regionech*.

V roce 2012 dostal náš mezioborový tým významnou posilu: kolegy Tomáše Nigrina a Petra Mlsnu z Fakulty sociálních věd Univerzity Karlovy v Praze. V té době také došlo k výraznému posunu v naší práci od teoretického výzkumu k praktickým aplikacím, kterážto činnost byla podpořena pro roky 2012–2013 grantem Technologické agentury ČR s názvem *Optimalizace regulace konkurenčního prostředí v železniční osobní a nákladní dopravě v ČR* a následným grantem pro léta 2014–2015 s názvem *Optimalizace a zefektivnění zadávání a kontroly veřejných soutěží v osobní železniční dopravě v ČR v kontextu společných politik EU*. Tomu odpovídalo téma loňského telčského semináře *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích* i letošního *Standardy dopravní obslužnosti - centrální strategie vs. krajské priority*.

Tak, jak se vyvíjelo tematické zaměření našich projektů a seminářů, vyvíjely se i výstupy projektů a naše publikační činnost. Ke standardním článkům v odborných časopisech jsme přidali několik monografií: v letech 2006–2007 jsme vydali čtyři monografie zaměřené na ekonomické aspekty historicko-geografického vývoje odvětví železniční dopravy v českých zemích; od roku 2013 vydáváme v nové edici *Železniční reformy* empiricky

zaměřené monografie analyzující vývoj liberalizace železniční dopravy v evropských zemích. Jednou z důležitých součástí našich projektů jsou průzkumy spotřebitelského chování cestujících. Naším zájmem bylo zjištění reakce cestujících na zvýšení jízdného – tj. zda při zvýšení ceny jízdenky změní své cestovní návyky, přejdou ke konkurenčnímu dopravci, na alternativní dopravní mód, nebo omezí cestování. Tým tazatelů složený z našich doktorandů a diplomantů zatím provedl dotazníková šetření na několika linkách, mezi jinými i Praha – Ostrava, Praha – Brno, Praha – Vídeň; v současné době připravujeme šetření na lince Ostrava – Žilina, rádi bychom zopakovali šetření na lince Praha – Ostrava a provedli šetření na všech tangenciálních hlavních tratích z Prahy. Z empiricky zaměřených výzkumů také vycházejí naše nejnovější výstupy: certifikované metodiky pro Ministerstvo dopravy ČR a Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.

Bez telčských seminářů by těžko mohla existovat Telčská skupina – chyběla by nám důležitá zpětná vazba, diskuse, nápady, podněty i kritické připomínky k naší práci. Abychom získali zpětnou vazbu i v mezinárodním kontextu, uspořádali jsme v Praze letos v červnu první ročník *Prague Conference on CEE Railways*. Konference, jejímž hlavním tématem byly zkušenosti s otevřenou konkurencí na trhu služeb osobní železniční dopravy, se zúčastnilo i několik mezinárodních špiček v oboru: Russell Pittman, Marc Ivaldi, Ernest Godward a další. Konferenci plánujeme pořádat pravidelně jednou za dva roky vždy se zaměřením na aktuální vývoj v odvětví železniční dopravy ve středoevropských a východoevropských zemích.

Děkujeme všem účastníkům telčských seminářů za dosavadní spolupráci a těšíme se na další setkávání v Telči!

za Telčskou skupinu:

Martin Kvizda, Zdeněk Tomeš, Daniel Seidenglanz, Antonín Peltrám, Tomáš Nigrin, Petr Mlsna

Telčská
●●●● skupina

2004 - 2014

Účastníci semináře v jednotlivých letech

	2005	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
Martin Kvizda	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9
Antonín Peltrám	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9
Tomáš Pospíšil	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9
Daniel Seidenglanz	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9
Zdeněk Tomeš	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9
Marcel Horňák	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		8
Miroslav Marada	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	8
Ivo Drahotský		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	7
Petr Pšenička			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7
Marcela Benediktová				✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
Jakub Chmelík				✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
Tomáš Boruta			✓	✓	✓	✓	✓			5
Jiří Čáp		✓	✓			✓	✓		✓	5
Jan Hrabáček				✓	✓		✓	✓	✓	5
Filip Chvátal					✓	✓	✓	✓	✓	5
Jiří Nálevka					✓	✓	✓	✓	✓	5
Jozef Gašparík			✓		✓		✓	✓		4
Monika Jandová	✓						✓	✓	✓	4
Stanislav Kraft			✓	✓	✓		✓			4
Viktor Květoň			✓	✓		✓	✓			4
Kateřina Nedvědová						✓	✓	✓	✓	4
Tomáš Paleta	✓						✓	✓	✓	4
Jiří Pohl						✓	✓	✓	✓	4
Matyáš Sunek						✓	✓	✓	✓	4
Anna Dolinayová						✓	✓	✓		3
Jiří Dukát	✓	✓	✓							3
Alena Finstrlová						✓	✓	✓		3
Josef Kunc	✓	✓	✓							3
Iva Machalová				✓	✓		✓			3
Jaroslav Mašek					✓	✓	✓			3

[illegible]

SROVNÁNÍ PRINCIPŮ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI VE SPOLKOVÉ REPUBLICE NĚMECKO A V RAKOUSKU

**The Comparison of the Principles of Transport Services in the
Federal Republic of Germany and in Austria**

TOMÁŠ NIGRIN, JIŘÍ DUJKA

Abstract

This Article concentrates on the comparison of the principles of transport services in the Czech Republic, the Federal Republic of Germany, in particular in Bavaria and in Austria. It compares legal regulations and the organisation of transport services. A geographical transport probe analyses the state of public services in settlements of various size. The result shows specific national approaches, among which is Austria in the clear lead concerning the centralisation of the standards and principles of the transport services. In Bavaria, there is some degree of centralisation of regional railway transportation, however, the bus transportation is in the exclusive competence of the regional political level. In the Czech Republic there is the lowest convergence of the transport systems which are basically different for every region without a unifying element.

Abstrakt

Článek se zaměřuje na komparaci principů dopravní obslužnosti v České republice, Spolkové republice Německo, konkrétně v Bavorsku, a v Rakousku. Srovnány jsou zákonné normy a organizace dopravní obslužnosti. Dopravně-geografická sonda analyzuje stav dopravní obslužnosti v sídlech různé velikosti. Výsledek ukazuje specifické národní přístupy, kde v centralizaci standardů a principů dopravní obsluhy jednoznačně vede Rakousko, v Bavorsku sice existuje centralizace v oblasti železniční regionální dopravy, ale autobusová doprava stojí zcela v kompetenci regionální politické úrovně. V České republice je konvergence dopravních systémů nejnižší, v podstatě odlišná pro každý kraj, bez jednotícího prvku.

Keywords

Transport services; Germany; Austria; legislative framework

Klíčová slova

dopravní obslužnost; Německo; Rakousko; právní rámec

Úvod

Debata o podobě organizace dopravní obslužnosti představuje v současné době v České republice velmi často diskutované téma. Přenos pravomocí a odpovědnosti v plánování a zajišťování, resp. objednávání, regionální dopravy na krajské úřady, případně dále na krajské společnosti organizující regionální dopravu, vedl k nestejnoměrnému vývoji dopravní obslužnosti v jednotlivých krajích. Dopravní obslužnost představuje zákonem definovanou službu, tedy přepravu osob, plnící jednak základní a jednak nadstavbové funkce. Objednatelé veřejné regionální dopravy tak nečiní jen proto, aby plošně zajistili minimálně vymezenou „dopravní obslužnost“, ale aby vytvořili nabídku spojení provozovanou ve veřejném zájmu. Přestože tento cíl je jasný, dosahují jej odlišnými prostředky. To je jeden z důvodů, proč došlo v několika případech především v železniční dopravě k rozpadu návazností na hranici krajů či k nutnosti přestupu mezi spoji sousedících krajů, k omezení mezikrajského autobusového spojení na regionální úrovni či proč neexistuje jednotná národní koncepce veřejné dopravy (Chváta, Kuchyňa, Mulíček, Seidenglanz, Strnadová, 2011).

Cílem tohoto článku je komparativní pohled na téma dopravní obslužnosti a srovnání stavu a vývoje v České republice se Spolkovou republikou Německo (konkrétně s Bavorskem) a s Rakouskem (konkrétně Dolními Rakousy), tedy se dvěma referenčními zeměmi, které si jsou navzájem blízké geograficky i historicky (Kvizda 2013). Komparace se zaměřuje primárně na definici dopravní obslužnosti a její standardy, šířeji pak na organizaci fungování veřejné dopravy v Bavorsku a Rakousku. Vedle zákonných a dalších norem je srovnán stav nabídky veřejné dopravy v menších obcích v České republice, v Bavorsku a v Rakousku na základě reálné nabídky spojení v roce 2014, provedené na základně dopravně-geografické studie. S ohledem na zaměření článku nebude jeho předmětem hlubší analýza stavu v České republice, který je v oblasti veřejné dopravy významně diverzifikovaný podle přístupu a koncepce jednotlivých krajských úřadů.

1. Komparace definice dopravní obslužnosti / veřejné regionální dopravy

Zastřešující a v současné době v České republice platnou zákonnou normou pro organizaci veřejné dopravy a určení minimální dopravní obslužnosti představuje zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících, který definuje rozdělení kompetencí mezi stát, kraje a obce. Nahradil dřívější definici tzv. základní dopravní obslužnosti v zákonech č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě a č. 266/1994 Sb. o drahách. V současné době definuje dopravní obslužnost definována zákonem č. 194/2010 následovně (§2):

„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.“

Zákonná definice je sice velmi široká a dala by se pod ní zahrnout celodenní velmi intenzivní doprava, nicméně spíše se snaží stanovit minimální kvalitu regionálních spojení. Objednatelé dopravy se ale potýkají s realitou omezeného množství finančních prostředků a potřeby zajistit dopravní obslužnost ve svém regionu. Většinou se jedná o spoje do a ze zaměstnání, dle povahy regionu na ranní, v okolí bývalých okresních měst zpravidla i na odpolední či noční směnu, a především do školských zařízení a zpět. Minimálně by se tak mělo jednat (až na výjimky) o dva páry spojů denně. Shodným rysem všech regionů je výrazné (až absolutní) omezení dopravy o víkendu a v nepracovních dnech, někdy naopak dochází k zavádění spojů do turisticky atraktivních lokalit (Holešínská, Seidenglanz, 2006; Dujka, 2014). Rozdílný je také způsob obslužnosti pomocí silniční (autobusové) a železniční dopravy. Na rozdíl od autobusů, na železničních tratích o víkendu a v nepracovních dnech nedochází k zastavení osobní dopravy. Na nejméně vytižených tratích paradoxně bývá zachován přibližně stejný objem spojů jako v pracovní dny.

Zákon 194/2010 Sb. a ani jeho doprovodné předpisy dále nijak neupravují minimální standard vozidel (nízkopodlažnost, vybavení směrovými transparenty apod.). Naopak jsou stanoveny minimální technické požadavky na elektronické odbavovací systémy, aby mohlo dojít k jejich

pozdějšímu propojení (Nařízení vlády č. 295/2010 Sb. o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících). Žádné další požadavky na způsob provozování, koncepci, tarifní uspořádání (či jednotnost) apod. dopravní obslužnosti nejsou v českých zákonných normách přítomny.

Nyní je možné krátce nahlédnout na stav veřejné regionální dopravy v České republice. Ta se ubírá, jak již bylo řečeno, svojí cestou v každém kraji – od základu se v nich liší již i základní koncepce její organizace. Konkrétně se jedná o koncept páteřního spojení, integrovaného tarifního systému a tedy i koncepci tarifu, provázanost jízdních řádů, vypisování výběrových řízení na regionální dopravu a na standard vozového parku. Shrme-li nyní postupně uvedené body, zjistíme, že se jednotlivé kraje v České republice liší již v pohledu na roli jednotlivých druhů dopravy. V některých krajích tvoří železnice nezpochybnitelnou páteř dopravy (např. Jihomoravský, Liberecký či Ústecký), v jiných krajích zatím není z kroků organizátora zcela zřejmý jeho záměr např. Středočeský, Karlovarský) a v některých krajích pak posilování železnice jako páteře odmítli (např. Vysočina). Není cílem na tomto místě hlouběji interpretovat regionální debaty založené (častěji) na politických a (sporadicky) na dopravně-geografických argumentech.

Tarifní svaz zahrnující maximální možné území také není průsečíkovým cílem všech krajů. Také u tohoto bodu je možné identifikovat kraje postupující tímto směrem a integrující všechny módy veřejné dopravy a všechny druhy jízdních dokladů (například Jihomoravský, Královéhradecký, Praha). Výčet všech modalit a dílčích tarifních systémů není z kapacitních důvodů možný. V zásadě se ale kromě regionálních a systémových anomálií typu Pražské integrované dopravy nebo Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje většinou omezují pouze na pravidelně dojíždějící cestující, některé se zaměřují v oblasti této integrace výhradně u autobusové dopravy (Středočeský kraj). Na základě pohledu na existující specifika tarifu, kdy mnohdy na jedné relaci paralelně existují zónový a kilometrický tarif v autobusové dopravě (dle využití linky) včetně všech druhů tarifů v železniční dopravě, není možné odhalit alespoň rámcový směr, kterým by se systém veřejné dopravy v České republice ubíral.

Působení koordinátora v oblasti jízdních řádů se opět regionálně liší, je ale možné se domnívat, že s ohledem na politickou a komunikační blízkost krajských a místních samospráv, se tato role koordinátorů asi vyvinula nejlépe ze všech sledovaných parametrů. Důvodem je i fakt, že kraj je faktickým zákazníkem dopravních společností a hradí přesně vyčíslené náklady. Koordinace však odpovídá výše uvedeným krajským dopravním koncepcím, což znamená, že v některých krajích jsou autobusy s vlaky vzájemně lépe provázány, v jiných nikoliv. V systémech, kde představuje páteřní dopravu železnice, se zpravidla zavedl, také u autobusů, taktový jízdní řád.

V neposlední řadě se v posledních letech dostal do rukou krajských objednatelů dopravy (a samozřejmě u dálkové dopravy v závazku veřejné služby také do rukou Ministerstva dopravy) nástroj, který jim otevírá možnost dosáhnout nových ekonomických podmínek a změnit stav vozidel. Je jím mechanismus výběrových řízení na veřejnou dopravu, jejichž realizace předpokládá evropská legislativa. Zatím je ale postup krajů spíše rozpačitý. Reálně se uskutečnilo jen několik výběrových řízení. Asi nejdále pokročil Ústecký kraj, v němž vyjedou od 1. ledna 2015 dopravci v autobusové dopravě, kteří již kompletně prošli výběrovým řízením. Výsledkem je významná úspora finančních prostředků pro krajskou pokladnu, soutěží se podařilo dosáhnout vyšší kvality a zhruba o 15–20 procent nižší ceny

Ve Spolkové republice Německo výrazně ovlivňuje oblast minimálních standardů dopravní obslužnosti silná decentralizace organizace dopravy mezi jednotlivé spolkové země a organizace v nich. Definice dopravní obslužnosti, zodpovědností a úhrady jejího provozování je odlišná od České republiky. Nejprve se tedy pokusíme v rámci analýzy o její definici a o následnou demonstraci na dílčích případech, konkrétně na příkladu spolkové země Bavorsko.

V němčině odpovídá českému pojmu základní dopravní obslužnost pojem „*öffentlicher Nahverkehr*“, tedy v překladu „veřejná místní doprava“, a označuje komplexní zajištění místní či regionální dopravy. Pro potřeby této studie budeme využívat pojem „regionální doprava“ jako synonymní s termínem „veřejná místní doprava“. Regionální doprava se dělí na kolejovou (*Schienenpersonennahverkehr*) a silniční (*Strassenpersonennahverkehr*) místní dopravu. První z nich zahrnuje

regionální kolejovou dopravu, což kromě standardní železniční dopravy obsahuje i příměstské linky rychlé železnice, tzv. S-Bahn. Druhá zahrnuje kromě autobusů také tramvaje, trolejbusy a metro. Zcela klíčová definice, která striktně odděluje místní dopravu od dálkové, kromě výjimečných nadregionálních linek provozované na komerční riziko dopravce, vychází z maximální cestovní vzdálenosti 50 kilometrů a z maximálního cestovního času jedné hodiny pro většinu cestujících. Tato hranice tak hraje roli nejen při rozlišování místní a dálkové dopravy, ale také například při omezování trhu (nedotované) dálkové autobusové dopravy.

Zajištění veřejné místní dopravy patří k základním povinnostem spolkové vlády a samo provozování železnice je zakotveno v Základním zákoně (§87e). Dále osobní dopravu upravuje spolkový zákon o přepravě osob (*Personenbeförderungsgesetz*) z roku 1966, který prošel mnoha novelizacemi. Posledním významným spolkovým zákonem týkajícím se této oblasti je tzv. zákon o regionalizaci z roku 1994 (*Regionalisierungsgesetz*), který znamenal přesun pravomocí a zároveň povinností v regionální dopravě na jednotlivé spolkové země. K jeho schválení došlo v souvislosti s německou železniční reformou, protože nově měly být na spolkové země přeneseny i pravomoci v organizaci místní železniční dopravy. Zatímco doposud byla tato doprava plánována Německými drahami na základě dohody se Spolkovým ministerstvem dopravy, nová zákonná úprava měla vést k transparentnímu nastavení pravidel a finančních toků, protože náklady spojené s úhradou veřejné místní dopravy spolkový rozpočet hradí z výtěžku z daně z minerálních olejů. Od pozdější úpravy zákon dokonce spolkovým zemím garantuje výši příspěvku, a zároveň umožňuje realizaci reformy železničního sektoru. Ta měla naplnit kroky požadované společnou dopravní politikou Evropského hospodářského společenství, později Evropské unie.

Zákon o regionalizaci tak definuje zajištění místní (či regionální) osobní dopravy jako jednu ze základní veřejných služeb a v každé spolkové zemi je konkretizována zákonem. Ve všech zemích je určena jedna nebo více institucí, které jsou pověřeny zajištěním a koordinací regionální dopravy. Tam, kde je více koordinátorů, se zpravidla jedná o dopravní svazy s jasně oddělenou teritoriální působností.

Starším zákonem upravujícím oblast osobní dopravy je zákon o osobní přepravě, který rozvíjí povinnosti zemí, resp. subjektů, které byly zeměmi

pověřeny k zajištění veřejné místní osobní dopravy. Ty potom definují požadavky na objem a kvalitu dopravní obslužnosti, které jsou vždy stanoveny v plánu dopravní obsluhy. Dopravní prostředky ve Spolkové republice Německo vždy vykazovaly vysoký provozní standard a v celkových statistikách bylo velké množství vozidel nízkopodlažních. Dělo se tak jednak díky ekonomické síle, ale také díky velkému množství invalidů, kteří svá zranění utrpěli za druhé světové války a s jejichž potřebami se musela společnost vyrovnat. Spolkové zákonodárství dosud nestanovovalo přesné podíly povinné nízkopodlažnosti a dalších technických opatření pro pohyb invalidů. V systému veřejné dopravy v Německu byla bezbariérovost předepsána normou. Zákon o přepravě osob stanovuje definitivní datum, do kdy musí všechny dopravní prostředky nasazené v regionální dopravě splňovat požadavek bezbariérovosti. Má se tak stát k 1. lednu 2022.

Vzhledem k nejednotnosti stanovení podmínek pro provozování místní osobní dopravy, vznikl ve Spolkové republice velmi nepřehledný systém. Úkol organizátora veřejné dopravy totiž v některých spolkových zemích převzala jedna společnost, jinde vznikla celá řada tarifních svazů, na něž tyto úkoly přešly. Je tedy velmi složité definovat jeden standard a to ve smyslu definice četnosti jízd v rámci základní dopravní obslužnosti tak i vybavenosti vozidel a související infrastruktury. Bavorský příklad ukazuje složitost systému. Spolková země zřídila společnost Bavorská železniční společnost (*Bayerische Eisenbahngesellschaft* – BEG), která je organizátorem místní železniční dopravy v Bavorsku. Tam ale její pravomoci končí a další druhy dopravy, tedy především autobusová doprava, jsou organizovány místními tarifními svazy či přímo komunami (Nigrin, 2013).

Základní koncepce a chápání místní osobní dopravy v Bavorsku stanovuje bavorský zemský zákon o veřejné osobní místní dopravě (*Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern*). Ten stanovuje úkoly místní dopravy jako uspokojování poptávky po přepravě v městské, příměstské i regionální dopravě s tím, že vyjmenovává všechny dopravní prostředky zastoupené v Bavorsku a uvádí, že tyto prostředky mohou být doplněny nebo nahrazeny najatými vozy či vozidly taxislužby. Železniční doprava je stanovena za základní pilíř veřejné dopravy, na níž mají být navázány všechny ostatní druhy dopravy.

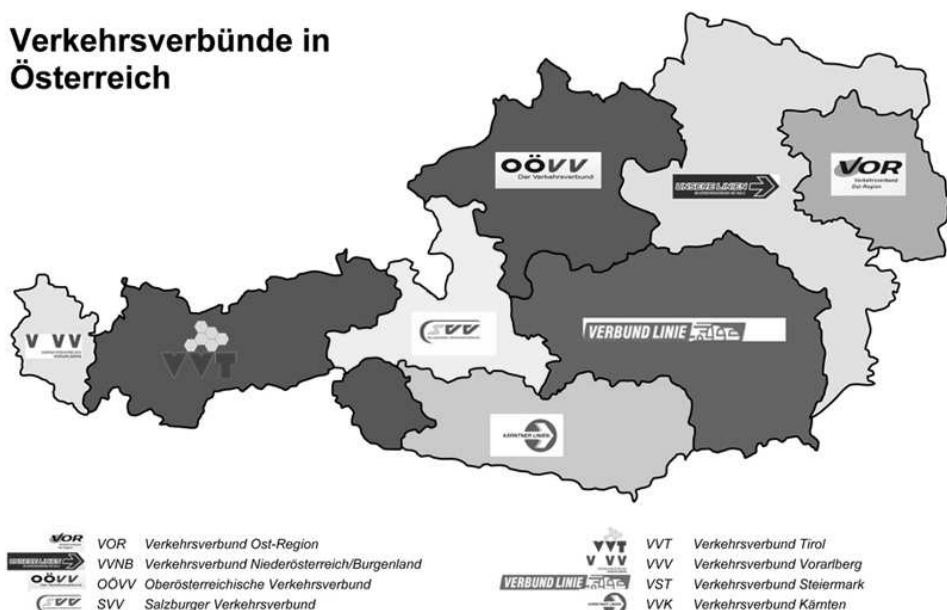
Bavorský zemský zákon, který v podstatě popisuje principy a důrazy bavorské dopravní politiky, dále velmi podrobně rozepisuje přednost veřejné dopravy nad individuální s tím, že má být tato priorita zohledněna v investičních plánech a rozvoji infrastruktury. Týká se to také výstavby parkovacích kapacit P+R, které mají být systematicky zřizovány mimo centra větších měst. Významným pilířem veřejné místní dopravy je zajištění dopravy školáků do škol a zpět s tím, že zavádění výlučně školních linek je sice možné, ale pouze ve výjimečných případech. Zákon předpokládá, že jízdní řád veřejné dopravy bude sestaven tzv. v taktu, aby bylo možné lépe a systémově provázat jednotlivé druhy dopravy. Místní osobní doprava by měla být provozována s ohledem na zalidněnost jednotlivých území s tím, že se předpokládá její provozování jmenovitě o sobotách, nedělích a státních svátcích.

Zodpovědnost a možnost rozhodnout o konkrétním vedení spoje je přenechána nižší plánovací úrovni, přičemž železnice tvoří nezpochybnitelnou osu místní dopravy, na níž jsou navázány místní autobusové spoje. Na rozdíl od železniční dopravy, kde stanovuje povinnost akceptovat tzv. průchozí tarif zákon o železnici (*Eisenbahngesetz*), není jednotný tarifní systém podmínkou místní dopravy v Německu. Nalezneme tak například oblasti zcela bez tarifní integrace, například v odlehlých oblastech Bavorska, nebo například celé spolkové země, které jsou pokryty tarifními svazy a místní veřejná doprava je zcela tarifně integrována, například v Sasku (blíže viz Nigrin, 2013).

Rakousko reagovalo podobně jako Spolková republika Německo a další státy Evropské unie na nutnost provést změny v organizaci dopravního a železničního sektoru, jak to požadovala společná dopravní politika, respektive tzv. železniční balíčky. Ve srovnání s Německem je v Rakousku situace v organizaci veřejné dopravy přehlednější a to především díky slabší federalizaci. Rakouská spolková vláda tak disponuje většími pravomocemi než je tomu v Německu, kde v oblasti regionální dopravy jednoznačně dominují spolkové země. V současné době představuje Rakousko jednu z mála zemí na světě, v nichž je veškerá veřejná doprava integrována do dopravních svazů a tarifně integrována. Každá spolková země na svém území vytvořila jeden tarifní svaz s tím, že některé zahrnují také oblasti sousedících spolkových zemí nebo v příhraničí. Nejvíce takových exteritoriálních úseků zahrnuje především tyrolský dopravní svaz (VVT).

Obrázek 1: Mapa tarifních svazů v Rakousku (stav 2014).

Verkehrsverbünde in Österreich



Zdroj: Spolkové ministerstvo dopravy, inovací a technologií, <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuede/aufteilung.html>, staženo dne 26.9.2014.

Cesta k modernímu, funkčnímu a integrovanému systému veřejné dopravy začala v Rakousku v roce 1999, kdy vstoupil v platnost zákon o uspořádání osobní místní a regionální dopravy (*Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz*). Ten nově stanovil terminologii, zodpovědnosti a principy financování veřejné osobní dopravy včetně jejích minimálních standardů. Veřejná doprava se podle něj dělí do dvou hlavních oblastí, pro něž jsou jinak definované minimální standardy frekvence jízdy a zodpovědnosti. První z nich je „osobní místní doprava“ (*Personennahverkehr*), která je provozována v městských oblastech a přilehlých regionech. Tato doprava je zajišťována autobusy, tramvajemi, metrem (*U-Bahn*) a železnicí a zodpovědnost za jeho organizaci spadá na města a zúčastněné komuny. Druhým je „osobní regionální doprava“ (*Personenregionalverkehr*), jež obsluhuje region nebo venkovské oblasti. Pod tímto pojmem je chápána většinou autobusová a železniční doprava a její organizace spadá pod zemské vlády.

Zákon o uspořádání osobní místní a regionální dopravy v podstatě připravil půdu pro dopravní harmonizaci a integraci v celém Rakousku. Jednak stanovil jednotné principy, na jejichž základě měla být doprava nadále rozvíjena: stanovil podmínky pro vznik dopravních svazů, stanovil povinnou tarifní integraci a minimální standardy dopravy. Základem dopravního plánování se má stát snaha o maximální možné omezení paralelního vedení autobusových a vlakových linek a posilování přípojných spojů k páteřním (zpravidla železničním) linkám. Zajímavé ustanovení, které má zabránit vzájemnému „*cherry-picking*“, tedy tzv. vyzobávání rozinek, uvnitř dopravních svazů, je zaměřené na omezení provozu paralelních linek, pro které není žádné dopravně-politické odůvodnění a které vycházelo z dřívějšího dopravního uspořádání provozované na základě dlouhodobých smluv. To je definováno pěti hlavními kritérii, kterými je: obsazenost spoje, dodržení kvalitativních kritérií, počet přepravených cestujících, propojenost zastávek, datum zahájení paralelního spojení. Pokud spojení nesplňuje tato kritéria a odvádí cestující z jiných systémových spojů, je možné společnosti snížit příspěvek na provoz tohoto spoje. Vzhledem k tomu, že zákon z roku 1999 nepředpokládal výstavbu dopravního systému na zelené louce, nýbrž spíše postupnou přeměnu stávajícího systému, přistoupil zákonodárce k tomuto ustanovení, které umožňovalo evoluční a nikoliv revoluční systémovou proměnu.

Dopravní svazy, jejichž vznik zákon předpokládal, měly jasně stanovené cíle: hranice těchto svazů neměly jít napříč významnými dopravními proudy, tedy neměly být omezeny hranicemi spolkových zemí či státními hranicemi, zavedení spolkově jednotné tarifní systematiky, zavedení kompatibilních odbavovacích systémů a jízdenek a zajištění minimálních standardů kvality. Právě zajištění minimálních standardů ve veřejné dopravě představuje hlavní podmínku pro přidělení finančních prostředků ze strany spolku, kterými je veřejná doprava financována. Výčet kritérií je velmi široký a zahrnuje kategorie jako je dostupnost systému, osobní a provozní bezpečnost, dodržování pracovního práva, zajištění jízdního komfortu, napojení na jednotný spolkový dopravní informační systém zahrnující ceny, jízdní řády a přestupní vazby, pozitivní dopad dopravy na životní prostředí a možnost využít jízdenku pro jízdu v rámci celého dopravního svazu (včetně jednotlivých jízd) bez ohledu na zvolený dopravní prostředek.

Konkrétně tak minimální standardy zahrnují zohlednění potřeb imobilních osob, uživatelsky příjemná koncepce vozidel a jízdenkových automatů, dobrou dostupnost zastávek se zohledněním krátkých přestupních vazeb, prozákaznické vyhotovení jednotlivých jízdenek a předplatních kupónů, napojení důležitých cílů na dopravní systém, optimální propojení dopravních systémů skrze zkoordinované jízdní řády a napojení vesnických a periferních oblastí se zohledněním možných alternativních forem dopravy odpovídajících poptávce (taxi, bus na zavolání apod.). V oblasti komfortu jízdy je cílem minimalizace jízdních a přestupních dob, zvyšování spolehlivosti a četnosti jízdy. Dále zajištění čistoty vozidel.

Tarifní problematika představuje základní komponentu sociálně-příznivé a přehledné veřejné dopravy. Rakousko stanovilo základní principy slev zaměřené na studenty a další kategorie, jako například sociálně slabé. V případě tarifu byly umožněny dva modely: model vytváření skupin zastávek (*Haltestellengruppenmodell*) a zónový či plástový model (*Zonen- oder Wabenmodell*). První z nich vychází ze sloučení zastávek do základních jednotek, uvnitř kterých je uskutečňována přeprava na základě fixně stanovené ceny. Přeprava mimo tuto zónu se pak odvíjí od kilometrické vzdálenosti (středů) zón, v nichž se nachází výchozí i cílová zastávka. Druhým typem je zónový (či plástový) model. Zastávky jsou sdruženy do zón. Uvnitř zóny platí jednotné jízdné. V případě cesty za hranice tarifní zóny se jízdné vypočítává součtem všech základních cen v projetych zónách (včetně výchozí a cílové) (*Einzelne Tarifmodelle im Verbundtarif*, BMVIT, 2014).

Současně se stanovením velmi svazujících kritérií a požadavků na veřejnou regionální dopravu dává zákon obcím možnost vybírat poplatek za napojení na veřejnou dopravu od industriálních a komerčních zón, kterou musí zajišťovat katastrálně příslušná obec bez ohledu na skutečnost, zda přináší výhody jejím obyvatelům. Poplatky se vztahují na komerční, obchodní, technologické, volnočasové, kancelářské, technologické, lékařské zóny a kina, která mají větší plochu všech podlaží než 10 tisíc m². Poplatek má krýt vícenáklady pro dopravní systémy spojené s vybudováním a udržováním dopravních napojení těchto center a jeho minimální výše měla činit 0,07 eura měsíčně za 1 m² plochy.

2. Dopravně-geografická komparace

Cílem dopravně-geografické sondy je především snaha o kontextualizaci výše uvedených informací normativního a organizačního charakteru do rámce dopravní reality ve zmiňovaných regionech a to především s důrazem na periferní oblasti. Obsluha těchto oblastí představuje mnohdy výrazný problém a reálně tak ukazuje minimální limity dopravní obslužnosti. Analýza se zaměřila výhradně na dojížděku ze zázemí do vybraného centra. Vzhledem k možnosti zkoumat podmínky v sídelně relativně homogenním prostoru širšího trojmezí České republiky, Německa a Rakouska byly z každé země vybrány dojížděkové mikroregiony, které se nacházely v tomto prostoru, a v rámci nich proběhla také analýza dopravní obslužnosti. Tato část článku nejprve představí samotný výběr sídel, metodu zpracování dat a následně výsledky komparace.

Zkoumání byly podrobeny nodální mikroregiony na velikostní úrovni okresu a menší, jejichž určujícím prvkem se stala dojížděka do centra mikroregionu. Dojížděkové mikroregiony byly vymezeny okolo sídel s populační velikostí 5 až 15 tisíc obyvatel, vytvářející zázemí nejméně pěti obcí, u nichž je dojížděka do vybraného centra nejsilnější. Vzhledem k možnosti využít geografické blízkosti mikroregionů v okolí styku hranic tří států byla snaha vybrat mikroregiony pokud možno sousedící, tj. mikroregiony ze širší oblasti Šumavy, pouze v Rakousku se podařilo nalézt vhodný mikroregion až v Dolních Rakousech, v okolí Hollabrunnu – viz mapa 1.

V České republice se zaměřil výzkum na mikroregion Českého Krumlova s ohledem na odpovídající velikost okresního města a periferní charakter západní poloviny okresu a vlastního mikroregionu. Východní polovina okresu vykazuje silné vazby na krajské město České Budějovice. Vazby v České republice byly stanoveny na základě dat o dojížděce do zaměstnání a do škol, vytvořených na základě Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Ve Spolkové republice Německo, konkrétně pak v Bavorsku, se stal předmětem výzkumu Landkreis Regen, ležící severozápadně od Českého Krumlova, v němž se nacházejí dvě srovnatelně velká sídla (Regen a Zwiesel). Jejich populační velikost dosahuje přibližně 8 tisíc obyvatel a lze předpokládat výraznější funkční oddělení obou regionů, vyplývající také z geomorfologické charakteristiky oblasti. Vzhledem k nedostupnosti dat o dojížděce pro daný stát byla sídla stanovena podle předpokládané logiky

vazeb v území, vyplývající ze sítě komunikací a přírodních bariér. K analýze byla vybrána jen ta sídla, u nichž je předpokládána vazba na město Regen.

V Rakousku, konkrétně v Dolních Rakousích, byl zvolen dojížd'kový mikroregion města Hollabrunn o velikosti přibližně 6,7 tis. obyvatel). Tento mikroregion, přestože se nachází nedaleko Vídně, vykazuje stále silnější vnitřní vazby než vazby ve vztahu k Vídni. Paradoxně zde dochází u periferních obcí k nejsilnějším vazbám spíše na sousední mikroregiony a sídla v nich ležící (Horn, Krems an der Donau, Laa an der Thaya).

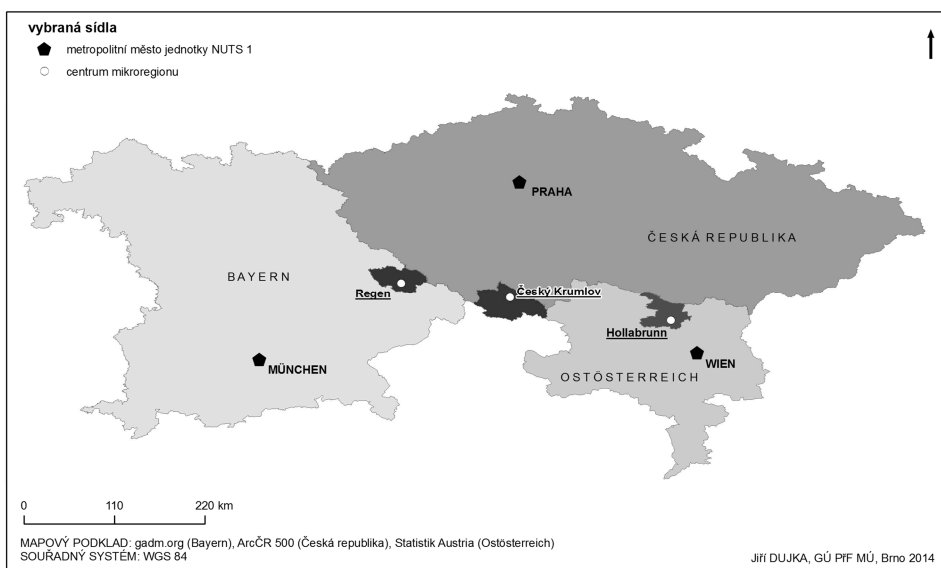
Pro analýzu byla vybrána sídla ležící v periferní poloze vůči centru. V případě všech studovaných regionů byla periferní poloha určena jako časová vzdálenost centra a středu sídla prostřednictvím automobilu, jež je podle internetového plánovače aplikace Mapy.cz vyšší nebo rovna 10 minutám.¹ Sídla byla rozčleněna do velikostních kategorií 0 – 199 obyvatel, 200 – 499 obyvatel, 500 – 999 obyvatel a 1000 – 4999 obyvatel, přičemž každá kategorie je zastoupena dvěma sídly. Samotný výzkum zahrnoval sídla a nikoliv celé obce. Vyplynulo to z územněsprávního uspořádání v Německu a Rakousku, kde jsou jako obce (*Gemeinden*) označovány útvary s populační velikostí obvykle vyšší než 1 000 obyvatel, skládající se z menších jednotek – sídel (také Pitrová, 2008). Proto, aby bylo možné zachovat výše naznačené dělení i v mikroregionech mimo Českou republiku, bylo nutné zjišťovat údaje přímo za jednotlivá sídla.

V České republice jsou tato data publikována Českým statistickým úřadem prostřednictvím Statistického lexikonu obcí, jenž obsahuje potřebnou úroveň katastrálních území a vztahuje se ke Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011. V rámci Německa je velmi obtížné obdobná data vyhledat. Pro studované území vydává data Bavorský zemský úřad pro statistiku a zpracování dat (*Bayerisches Landesamt für Statistik und Dataverarbeitung*), ovšem pouze do výše zmíněné úrovně obcí (*Gemeinden*).

¹ Základem této úvahy byl expertní odhad. Cestovní vzdálenost mezi středy sídel je pouhou aproximací a je předpoklad, že bude ve skutečnosti spíše vyšší (pracovní příležitosti se obvykle nenacházejí v centrech měst, distribuce obytné funkce sídel v zázemí může být silně difuzní). Sídla v takovéto vzdálenosti ve všech státech již zpravidla vykazují znaky periferie (velikost sídla, kvalita dopravní obslužnosti, stav komunikací apod.).

Bylo proto nezbytné použít data z publikace Úřední přehled obcí v Bavorsku (*Amtliches Ortsverzeichnis für Bayern*), vydanou v roce 1991 a obsahující data i pro menší územní jednotky (*Gemeindenteilen*, části obce) z roku 1987. V rámci Rakouska jsou údaje pro územní jednotky menší než obce (zde nazývány *Katastralgemeinden*, katastrální obce) zachyceny v publikaci Lexikon sídel. Statistická dokumentace dějin obyvatelstva a sídel (*Ortslexikon. Statistische Dokumentation zur Bevölkerungs- und Siedlungsgeschichte*), vydávaný Rakouskou akademií věd.

Mapa 1: Poloha vybraných mikroregionů v rámci příslušných vyšších územněsprávních celků.

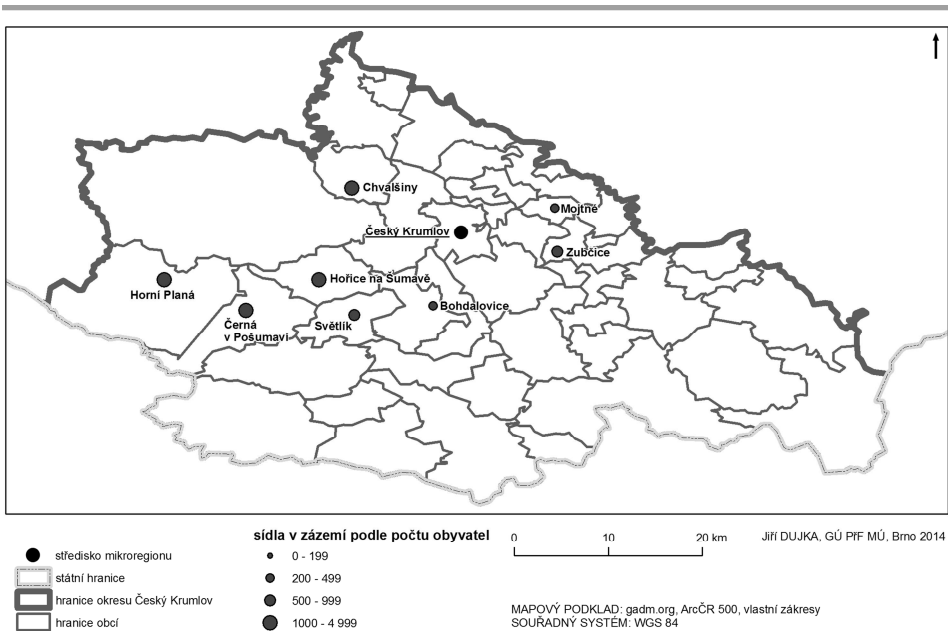


Zdroj: vlastní zákresy autora (J. Dujka).

Poznámka: V Rakousku je zobrazen region Ostösterreich, který zahrnuje spolkové země Dolní Rakousy, Hradištsko a Vídeň.

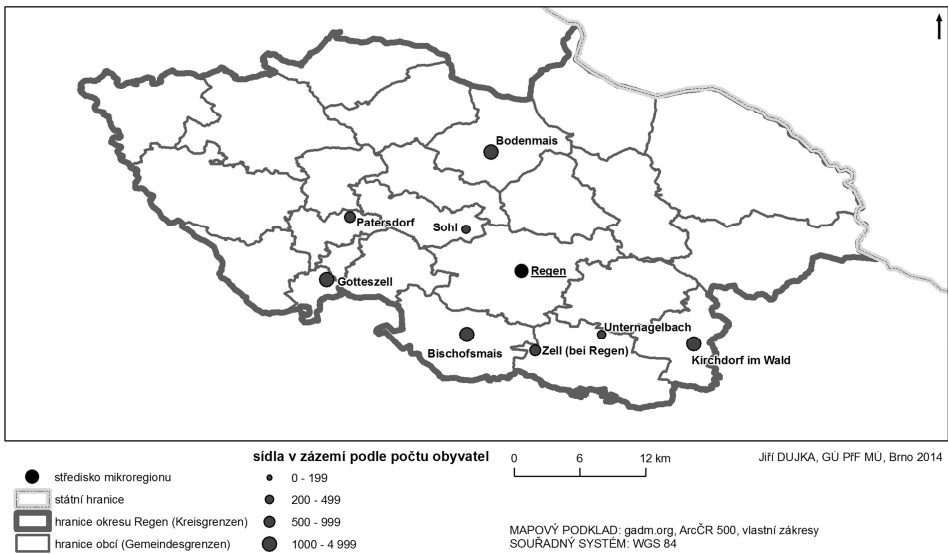
Mapa 2: Poloha sídel v rámci sondy provedené v České republice

Srovnání principů dopravní obslužnosti ve Spolkové Republice Německo a v Rakousku



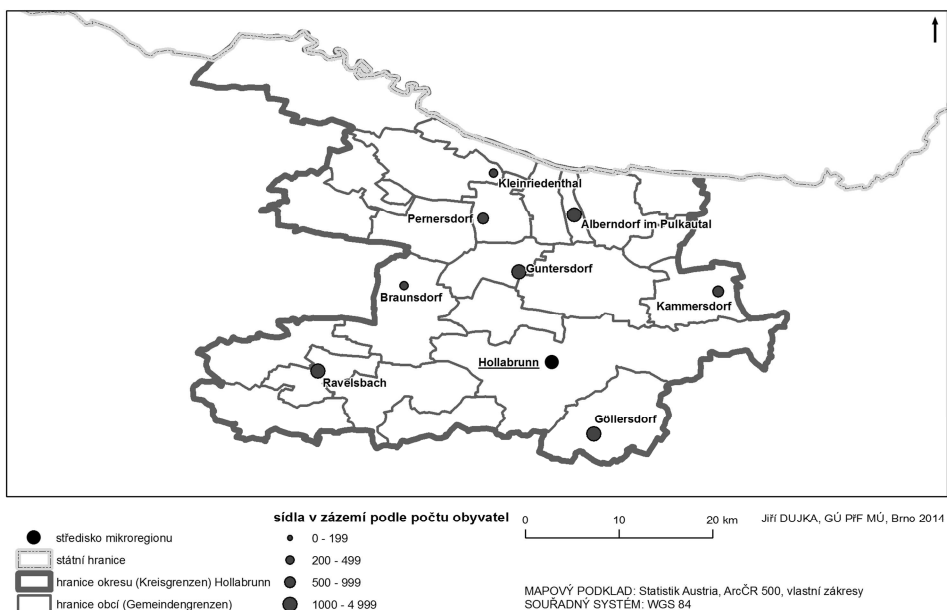
Zdroj: vlastní zákresy autora (J. Dujka).

Mapa 3: Poloha sídel v rámci sondy provedené ve Spolkové republice Německo, resp. v Bavorsku.



Zdroj: vlastní zákresy autora (J. Dujka).

Mapa 4: Poloha sídel v rámci sondy provedené v Rakousku, resp. v Dolních Rakousích.



Zdroj: vlastní zákresy autora (J. Dujka).

Pro analýzu dopravní obslužnosti byla použita mírně upravená metodika (Dujka, 2014), v jejímž rámci bylo vyhledáváno spojení prostřednictvím veřejné hromadné dopravy (regionální autobusy a vlaky) z příslušného sídla v zázemí do centra. Jako jeden spoj byl započítán buď přímý spoj nebo spoj s nejvýše jedním přestupem v rámci jednoho druhu dopravy tak, aby doba přestupu byla v rámci jedné zastávky a přestup netrval déle než 10 minut. Přestupy mezi vlakem a autobusem nebyly započítány z důvodu rozdílných parametrů takovýchto přestupů v jednotlivých státech (zejména konstrukce návazností). Počty spojů byly rozčleněny do čtyř denních období: 3:00 – 7:59 (ranní špička), 8:00 – 11:59 (dopolední sedlo), 12:00 – 17:59 (odpolední špička) a 18:00 – 23:59 (večerní sedlo, případně pozdní večerní špička). Za rozhodující okamžik je brán čas odjezdu spoje ze sídla v zázemí. Současně bylo provedeno šetření pro pracovní den (referenční den 15. října 2014), sobotu (18. října 2014) a neděli (19. října 2014), aby byly eliminovány změny vyplývající ze státních svátků či prázdnin. Pro všechny regiony byly odděleně počítány autobusové a vlakové spoje (vlakové tam, kde je bylo možno využít). Spojení bylo vyhledáváno

prostřednictvím místních vyhledávačů spojení. V rámci České republiky byl využit portál IDOS (<http://www.jizdnirady.cz>). Pro území Německa bylo spojení vyhledáváno na serveru Bahn.de (<http://www.bahn.de>). Vyhledávání spojení v Rakousku bylo prováděno přes portál SCOTTY, spravovaný ÖBB (<http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn>).

Tab. 1: Počty spojů ze sídel v zázemí do centra okresu pro okresy Český Krumlov, Regen a Hollabrunn, pracovní dny, sobotu a neděli podle velikostních skupin obcí.

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

Zdroj: Výzkum autora [J. Dujka].

Jak vyplývá z tabulky 1, nejvyšší hodnoty z hlediska počtu spojů vykazuje velikostní skupina 500 – 999 obyvatel. V této velikostní skupině je nejvyšší zastoupení obcí, které mohou ke spojení využít i vlak (4 z 6) a současně leží na trati, kterou je možno využít ke snadné přepravě ze zázemí do centra. V největší velikostní kategorii obcí je možno železnici použít jen ve třech případech ze šesti, ostatní sídla této velikostní kategorie jsou odkázána pouze na autobusovou dopravu. Sídla v obou menších velikostních kategoriích vykazují nižší úroveň obslužnosti. Frekvence spojů v těchto velikostních kategoriích je závislá na poloze obce v rámci dopravní sítě. Sídla, ležící na významnější silniční komunikaci nebo v blízkosti

významnějšího subcentra (dopravního uzlu) mají zpravidla lepší dopravní spojení než obce ležící na silnicích okresního a lokálního významu.

Z hlediska rozložení spojů během dne je obvykle spojení nejlepší během ranní (tj. do 8. hodiny) a odpolední dopravní špičky (mezi 12. a 18. hodinou). Naopak obvykle téměř zcela chybí spojení ve večerních hodinách (po 18. hodině). Výhodu v tomto mají opět sídla ležící na železnici, neboť zde je spojení ve večerních hodinách obvyklejší.² V nepracovní dny lze pozorovat pochopitelný pokles počtu spojů. Ve statistikách za sobotu a neděli se ještě více projevují sídla s možností železničního spojení, neboť osobní železniční doprava bývá zpravidla intenzivnější než během nepracovních dní (resp. pokles počtu spojů v nepracovní dny není natolik výrazný jako v případě autobusů). Také zde hraje významnou roli poloha sídla v dopravním systému. Z tabulky 1 vyplývá, že modus počtu spojů je v obou nejnižších velikostních kategoriích sídel a v obou nepracovních dnech roven nule. Bez obsluhy jsou ta sídla, která leží mimo významnější dopravní tahy směřující k centru. Také záleží na způsobu organizace dopravy, v některých případech může být dostupnost zajištěna prostřednictvím přestupů autobus-vlak. Organizace veřejné hromadné dopravy bývá v současnosti závislá jednak na poloze vůči významnějším sídlům (úroveň krajská a vyšší), jednak na existenci či neexistenci integrovaných dopravních systémů (IDS). Příkladem může být mikroregion Hollabrunn, ležící v širším regionu Vídně a mající možnost využít vlaků, jež jsou součástí dopravního systému Vídně (S-Bahn). V kontrastu s vysokým počtem spojů na železniční trati Stockerau – Hollabrunn – Retz (i během nepracovních dní) je poměrně nízká úroveň obslužnosti autobusovými spoji na mikroregionální úrovni.

Tab. 2: Počty spojů ze sídel v zázemí do centra okresu pro okresy Český Krumlov, Regen a Hollabrunn v pracovních dnech a o sobotách a nedělích.

Sídlo	Velikostní	Počet spojů
-------	------------	-------------

² Večerní spojení na železni ci bývá obvykle vázáno na spoje od posledních večerních dálkových vlaků na expresních tratích, případně z významného centra do zázemí. To je případ tratí Platting – Regen – Zwiesel a Wien – Stockerau – Hollabrunn – Retz. Trať České Budějovice – Český Krumlov – Nové Údolí jednak nemá podobný charakter, jednak obce vybrané k analýze leží vzhledem k hierarchicky významnějšímu dopravnímu uzlu (České Budějovice) v opačném směru.

Srovnání principů dopravní obslužnosti ve Spolkové Republice Německo a v Rakousku

	kategorie	Pracovní den	Sobota	Neděle
ČESKÁ REPUBLIKA (centrum: Český Krumlov)				
Horní Planá	1 000 – 4 999	15	9	10
Chvalšiny	1 000 – 4 999	13	0	2
Černá v Pošumaví	500 – 999	17	10	10
Hořice na Šumavě	500 – 999	18	10	10
Světlík	200 – 499	5	0	1
Zubčice	200 – 499	17	4	3
Bohdalovice	0 – 199	7	0	0
Mojtné	0 – 199	4	0	0
PRŮMĚR		12,0	4,1	4,5
MODUS		17	0	10
NĚMECKO (centrum: Regen)				
Bischofsmais	1 000 – 4 999	10	0	0
Bodenmais	1 000 – 4 999	28	1	1
Gotteszell	500 – 999	21	18	16
Kirchdorf im Wald	500 – 999	7	2	2
Patersdorf	200 – 499	6	0	0
Zell bei Regen (Kirchberg im Wald)	200 – 499	6	0	0
Sohl (Teisnach)	0 – 199	0	0	0
Unternagelbach (Kirchberg im Wald)	0 – 199	2	0	0
PRŮMĚR		12,0	2,6	2,4
MODUS		6	0	0
RAKOUSKO (centrum: Hollabrunn)				
Göllersdorf	1 000 – 4 999	31	18	16
Ravelsbach	1 000 – 4 999	6	2	0
Alberndorf im Pulkautal	500 – 999	14	9	0
Guntersdorf	500 – 999	34	26	8
Kammersdorf (Nappersdorf-Kammersdorf)	200 – 499	5	0	0
Pernersdorf	200 – 499	1	0	0
Braunsdorf (Sitzendorf an	0 – 199	3	0	0

der Schmida)				
Kleinriedenthal (Retz)	0 – 199	7	3	0
PRŮMĚR		12,6	7,3	3,0
MODUS		-	0	0

Zdroj: Výzkum autora (J.Dujka).

Poznámka: Tučně jsou vyznačena maxima pro daný mikroregion a den.

Tabulka 2 ukazuje rozpis konkrétních hodnot pro daná sídla ve sledovaných oblastech. Z provedené analýzy vyplývá, že úroveň dopravní obslužnosti je ve všech třech mikroregionech podobná. I tak lze ale pozorovat rozdílné tendence. V Německu a v Rakousku je nabídka spojení v pracovních dnech ze sledovaných obcí výrazně, a to někdy až násobně, vyšší než v České republice. Naopak Česká republika a částečně Rakousko vykazují u středních a větších sídel poměrně vyrovnanou nabídku spojení také v nepracovních dnech. Ve všech třech zemích jsou nejmenší sídla, jak již bylo zmíněno výše, velmi špatně dopravně obsloužena. Z tabulky 1 také vyplývá, že v nepracovních dnech jsou výrazně zvýhodněna sídla ležící na železnici. Ve všech třech komparovaných regionech pak dosahovala nabídka dopravních spojení o víkendových dnech fakticky nulové úrovně.

Závěr

Komparace ukázala, že se organizace veřejné regionální dopravy a s tím související stanovení standardů dopravní obsluhy v České republice, Německu i Rakousku velmi odlišují. Pojem standardu dopravní obsluhy není možné chápat pouze z pohledu frekvence dopravního spojení pro jednotlivá sídla, ale také s ohledem na celkovou „služebnost“ dopravy, tedy integraci, tarifní prostupnost, návaznosti a vybavenost vozidel či zastávek. Česká republika, Německo i Rakousko se vydaly po regionalizace v uplynulých desetiletích odlišnými cestami distribuce odpovědnosti a koncepce regionální dopravy. Vývoj odpovídal míře centralizace a také navazoval na historicky vyvinutou strukturu regionální dopravy.

Výsledek komparace dopravní obslužnosti ukázal, že přístup k organizaci dopravy je v každé zemi odlišný. Nejkonceptněji dopravu vyřešili v Rakousku, která nabízí obecně velmi vysoký a pro cestujícího přívětivý standard dopravní obslužnosti. Německo, respektive v našem případě Bavorsko, centralizovalo plánování železniční regionální dopravy, na níž jsou navázány všechny ostatní druhy dopravy, často organizované v malých dopravních svazech. Funguje tak základní osa systému s odpovídající, byť

limitovanou, průchozí tarifní nabídkou (například Bayern-Ticket). Česká republika představuje vzhledem ke své velikosti silně heterogenní region, kde je velmi obtížná orientace v organizaci dopravní obslužnosti. V každém kraji došlo ke stanovení odlišné dopravní koncepce včetně různorodého přístupu k tarifní integraci a postavení železnice v systému dopravy. Vše doplňuje dálková železniční doprava, objednávaná a financovaná Ministerstvem dopravy ČR, která je v některých případech integrována do tarifních svazů, v jiných nikoliv.

Při pohledu na nabídku dopravní obslužnosti na úrovni mikroregionů, se však nabízí až překvapivě shodný výsledek. Obslužnost obcí v pracovní dny je nejrovnoměrněji rozdělena na Českokrumlovsku, přestože zde doprava není nějak výrazně organizována. U Bavorska a Dolního Rakouska je obslužnost rozvrstvena méně, ovšem vzhledem k faktu organizovanosti dopravy může být spojení realizováno pomocí přestupů. Nabízí se otázka, zda za dobrým výsledkem mikroregionu Českého Krumlova není použita metodika vylučující přestup vlak-autobus; vzhledem k omezené znalosti místních poměrů v zázemí Regenu a Hollabrunnu není možné tyto přestupy započítat. V nepracovní dny nejsou příliš patrné rozdíly v kvalitě obslužnosti, která je zpravidla nízká až nulová. Výjimku může tvořit omezené nedělní spojení na Českokrumlovsku (vyšší než v sobotu), kde lze předpokládat spoje k dálkovým linkám do metropolitních oblastí (Praha, Plzeň, Brno).

Dopravní obslužnost a zajištění jejího maximálního standardu, tedy ne jen ve smyslu frekvence spojů, by mělo být prvořadým cílem národní dopravní politiky, bez ohledu na subsidiární rozdělení zodpovědností jednotlivých objednatelů. Stanovení podrobného standardu a rámcové koncepce regionální dopravy je jednoznačným úkolem pro centrální úřady státní správy. Jen tak lze dosáhnout plošného zlepšení stavu dopravní obslužnosti a tedy i regionální dopravy a lepšího využití prostředků daňového poplatníka. Cestující, daňoví poplatníci, by měli za „své“ daně získat jednotný a přehledný systém, který nebude vytvářet vnitřní bariéry a odrazovat je od využívání veřejné dopravy.

Literatura a zdroje

ELEKTRONICKÉ DATOVÉ PODKLADY

- [1] Cykloserver,
<http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=48.72178P15.26818P14>,
staženo dne 14.10.2014.
- [2] Dojížd'ka pro Rakousko, in: *Spolkový statistický úřad*,
http://www.statistik.at/web_de/downloads/webkarto/pendlermatrix/,
staženo dne 14.10.2014.
- [3] Geoportál Dolní Rakousko:
[http://atlas.noe.gv.at/webgisatlas/\(S\(jaez2dhknkh3kokro2io21qd\)\)/init.aspx?karte=atlas_gst](http://atlas.noe.gv.at/webgisatlas/(S(jaez2dhknkh3kokro2io21qd))/init.aspx?karte=atlas_gst), staženo dne 14.10.2014.
- [4] Historický lexikon obcí Dolního Rakouska:
http://www.oeaw.ac.at/vid/download/histortslexikon/Ortslexikon_Niederosterreich_Teil_2.pdf, staženo dne 14.10.2014.
- [5] Lexikon obcí Bavorska, <http://daten.digital-sammlungen.de/0005/bsb00059539/images/index.html?fip=193.174.98.30&id=00059539&seite=1>, staženo dne 14.10.2014.
- [6] Mapy.cz, <http://www.mapy.cz>, staženo dne 14.10.2014.
- [7] Plánovač cest pro Českou republiku: <http://www.jizdnirady.cz>, staženo dne 14.10.2014.
- [8] Plánovač cest pro Německo:
<http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/d>, staženo dne 14.10.2014.
- [9] Plánovač cest pro Rakousko: <http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn>,
staženo dne 14.10.2014.

SEKUNDÁRNÍ LITERATURA A ODBORNÉ ČLÁNKY (ELEKTRONICKÉ I VYDANÉ TISKEM)

- [1] DUJKA, Jiří. Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji [online]. 2014 [cit. 2014-10-13]. Diplomová práce. Masarykova univerzita,

Přírodovědecká fakulta. Dostupné z:
http://is.muni.cz/th/356960/prif_m/.

- [2] Einzelne Tarifmodelle im Verbundtarif, in: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,
<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuende/verbundtarife/modelle.html>, staženo dne 14.10.2014.
- [3] HOLEŠINSKÁ, Andrea a Daniel SEIDENGLANZ. *Dopravní dostupnost významných horských oblastí ČR. 2006.*
- [4] CHVÁTAL, Filip, Jan KUCHYŇKA, Ondřej MULÍČEK, Daniel SEIDENGLANZ a Danuše STRNADOVÁ. *Analýza dopravní obslužnosti v obcích ČR. Dopravní obslužnost měst a regionů 2011.*
- [5] KVIZDA, Martin: Regulace konkurenčního prostředí na železnici – čas rozhodnout, in: Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.): *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích.* Brno: Masarykova univerzita, 2013, s. 1–5, ISBN 978-80-210-6425-6, s. 93–116.
- [6] NIGRIN, Tomáš: Příklady subsidiarity v organizování železniční dopravy v Bavorsku a Sasku, in: Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.): *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích.* Brno: Masarykova univerzita, 2013, s. 1–5, ISBN 978-80-210-6425-6, s. 148–164.
- [7] PITROVÁ, Mirka. Obce ve Spolkové republice Německo - vývoj a současný stav [online]. *E-polis.cz*, 4. červen 2008. [cit. 2014-10-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.e-polis.cz/komparace/278-obce-ve-spolkove-republice-nemecko-vyvoj-a-soucasny-stav.html>>. ISSN 1801-1438. Dujka, 2014: Integrovaný dopravní systém Zlínského kraje. Diplomová práce. Brno 2014.
- [8] VCÖ: Mehr Öffentlichen Verkehr mit hoher Qualität, in: VCÖ, mobilität mi Zukunfts,
http://www.vcoe.at/tl_files/vcoe/uploads/VCOe%20unterstuetzen!/Oeffis%20mit%20hoher%20Qualitaet/VCOe-Factsheet%20Mehr%20Oeffentlicher%20Verkehr%20mit%20hoher%20Qualitaet.pdf, staženo dne 14.10.2014.
- [9] Verkehrsverbünde in Österreich, in: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuende/oesterreich.html>, staženo dne 14.10.2014.

ZÁKONNÉ NORMY

- [1] Bavorský zemský zákon o veřejné osobní místní dopravě (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern) z 30.7.1996 (BVBl 1996, S. 336), <http://www.gesetze-bayern.de/jportal/portal/page/bsbayprod.psml?showdoccase=1&doc.id=jlr-%C3%96PNVGBY1996rahmen&doc.part=X>, staženo dne 14.10.2014.
- [2] Einzelne Tarifmodelle im Verbundtarif, in: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuende/verbundtarife/modelle.html>, staženo dne 14.10.2014.
- [3] Finanzierungsleistung des bmvit, in: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/finanzierung/bmvit.html>, staženo dne 14.10.2014.
- [4] Nařízení vlády ČR č. 295/2010 Sb. o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících.
- [5] Spolkový zákon o organizaci veřejné osobní místní a regionální dopravy Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999), <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20000097>, staženo dne 14.10.2014.
- [6] Spolkový zákon o přepravě osob (Personenbeförderungsgesetz) z 21.3.1961 (Bl. I S. 241), <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/pbefg/gesamt.pdf>, staženo dne 14.10.2014.
- [7] Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících.
- [8] Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách.
- [9] Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě.
- [10] Zákon o regionalizaci (Regionalisierungsgesetz) z 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf>, staženo dne 14.10.2014.
- [11] Zákon o uspořádání osobní místní a regionální dopravy (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz) BGBl. I Nr. 204/1999,

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20000097>, staženo dne 14.10.2014.

[12] Zákon o železnici (Eisenbahngesetz) z 27.12.1993, BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/aeg_1994/gesamt.pdf, staženo dne 14.10.2014.

PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Institut mezinárodních studií, Fakulta sociálních věd UK

Smetanovo nábřeží 6, 110 01 Praha 1

nigrin@fsv.cuni.cz

mgr. Jiří Dujka

Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta MU

Kotlářská 2, 61137 Brno

jiri.dujka@mail.muni.cz

KRITÉRIÁ KVALITY REGIONÁLNEJ OSOBNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

Quality criteria regional passenger rail services in Slovak republic

LUMÍR PEČENÝ, JOZEF GAŠPARÍK, ANNA DOLINAYOVÁ

Abstract

The passenger transport and transportation has an enormous social and political significance in the single economic area of the EU. Some principles of organization and management of passenger transport and transport are regulated by higher legal standards.

According to the current status of defining quality standards in regional passenger transport in Slovak republic the contractor of regional and long-distance transport is the Ministry of Transport, Construction and Regional Development. Treaty services are concluded with two carriers, which are already defined certain quality standards. But it is not given a precise definition of regional rail transport, which can be problematic for the decentralization of ordering performances.

Abstrakt

Osobná doprava a preprava má veľký spoločenský a politický význam v jednotnom hospodárskom priestore EÚ. Niektoré zásady organizácie a riadenia osobnej dopravy a prepravy sú upravené vyššími právnymi normami.

Súčasný stav definovania štandardov kvality v regionálnej osobnej doprave v SR možno konštatovať, že objednávateľom regionálnej i diaľkovej dopravy je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Zmluvy o dopravných službách sú uzatvorené s dvomi dopravcami, v ktorých sú už definované určité štandardy kvality. Nie je však daná presná definícia regionálnej železničnej dopravy, čo môže byť problematické pri decentralizácii objednávania výkonov.

Keywords

quality, criteria, passenger transport

Kľúčové slová

kvalita, kritériá, osobná doprava

Úvod

Meranie a hodnotenie kvality poskytovaných služieb v regionálnej osobnej železničnej doprave je potrebné porovnávať taktiež v nadväznosti na ostatné druhy verejnej osobnej dopravy. Potrebné je poznať vnímanie kvality a hodnoty služby z pohľadu zákazníka (cestujúceho) a nastaviť fungovanie systému s permanentným procesom hodnotenia kvality poskytovaných služieb.

Objednávateľom regionálnej i diaľkovej dopravy v SR je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Zmluvy o dopravných službách sú uzatvorené s dvomi dopravcami, v ktorých sú už definované určité štandardy kvality. Pri decentralizácii objednávaní dopravných výkonov je potrebná presná definícia regionálnej železničnej osobnej dopravy.

Dôležitý je pohľad na kvalitu poskytovaných služieb v osobnej doprave podľa subjektu na dopravnom trhu. Kým úlohou orgánov verejnej správy je právne vymedzenie jednotlivých druhov dopravy a ich regulácia vzhľadom na dosahy dopravného procesu na spoločnosť a na životné prostredie, cieľom objednávateľov verejných služieb je snaha vytvoriť vzájomne previazaný a pre zákazníkov dostatočne kvalitný a jednoduchý komplexný verejný dopravný systém pri minimalizácii finančných nárokov. Zámerom vo verejnej osobnej doprave je vybudovať konkurencieschopný systém voči individuálnej automobilovej doprave. Na to je potrebné zostaviť jednotnú metodiku na definovanie požiadaviek kvality v regionálnej osobnej železničnej doprave, ktorá v súčasnosti nejestvuje.

Organizácia železničnej osobnej dopravy v SR

Prakticky až do súčasnosti zabezpečovala verejná osobná doprava predovšetkým kvantitatívne ukazovatele. Hlavným ukazovateľom bola maximalizácia počtu prepravených osôb pri minimálnych kvalitatívnych kritériách. Toto sa v súčasnej dobe podstatne mení. Verejná osobná

doprava, vrátane mestskej hromadnej dopravy (ďalej MHD), zaznamenáva v súčasnosti trvalý pokles výkonov a tým aj prepravených osôb.

Po roku 1989 sa zmenilo prostredie vo výrobnej i terciárnej sfére, čo vyvolalo zmeny v ponuke a v dopyte v službách verejnej osobnej dopravy. K širokému okruhu príčin poklesu cestujúcich na železnici možno zaradiť [1]:

- nedostatočná ponuka vhodných spojov,
- neuspokojivá kvalita poskytovaných služieb zo strany dopravcu,
- zastaraný vozňový park a park hnacích vozidiel,
- cenové podmienky, ktoré sú v niektorých reláciách v neprospech ponuky železničnej dopravy,
- nízka cestovná rýchlosť na niektorých traťových úsekoch v súvislosti s dlhodobou výlukovou činnosťou,
- zvýšenie kúpyschopnosti časti obyvateľstva, ktorí v podstatnej miere využívajú individuálnu automobilovú dopravu,
- zamestnanci súkromných firiem majú k dispozícii firemné autá, ktoré môžu využívať aj na dochádzku do práce,
- väčšie podniky zabezpečujú prepravu svojich zamestnancov zmluvnými autobusovými linkami,
- nízka podpora koordinácie autobusovej a železničnej dopravy a vytvárania integrovaných dopravných systémov,
- nevyhovujúce priestory výpravných budov pre cestujúcich a chýbajúce komplexné služby v priestoroch železničných staníc.

Súčasný stav regionálnej osobnej železničnej dopravy na Slovensku

Pre súčasný stav regionálnej železničnej osobnej dopravy na Slovensku sú príznačné tieto okruhy problémov [2]:

- na časti vlakových spojov nasadzovaný pomerne zastaraný vozidlový park,
- pomerne nízka cestovná rýchlosť,
- z pohľadu štátu je systém objednávanía výkonov vo verejnom záujme stále kontrahovaný ako celkový objem výkonov s neurčitým definovaním liniek, bez jasnej metodiky na zisťovanie frekvencie cestujúcich a dopytu po osobnej preprave či už diaľkovej alebo

regionálnej (týka sa to i vyšších územných celkov),

- z pohľadu Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., nízky výkon na jednotlivých tratiach vedie k neefektívnemu využitiu vozidiel a personálu, nekvalitnej tvorbe grafikonu, turnusov vlakového personálu, obehov hnacích a prípojných dráhových vozidiel,
- priemerná obsadenosť objednaných železničných spojov dosahuje menej ako 25 % ponúkanej kapacity, čo spôsobuje optický nepomer medzi reálnymi výkonmi osobnej železničnej dopravy (prepravené osoby, osobové kilometre) a jej nákladmi,
- vysoké náklady na údržbu vozidiel,
- nenadväzovanie verejnej železničnej dopravy na verejnú autobusovú dopravu.

Základným problémom verejnej osobnej dopravy na Slovensku je nezadefinovanie základnej obsluhy územia SR a takej koncepcie objednávaní výkonov, ktorá by nútila železničné podniky prevádzkovať osobnú dopravu vo verejnom záujme efektívne. Štát v zastúpení Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR si u Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. objednáva celý objem výkonov železničnej osobnej dopravy vlakových kilometroch ako jeden „balík“. Prechod kompetencií na samosprávne kraje v oblasti objednávaní výkonov v regionálnej doprave nebol dosiaľ uskutočnený.

V súčasnom stave, kedy neexistuje harmonizácia a rovnocenné podmienky na trhu medzi železničnou a cestnou dopravou, znamená verejná súťaž a prechod kompetencií na VÚC značnú hrozbu pre železničnú osobnú dopravu v regiónoch, ktorá by mala tvoriť kostru dopravného systému. Komunikáciu medzi ZSSK ako dopravcom a VÚC ako prípadným objednávatelom dopravných výkonov sprevádzajú problémy, ktoré vyplývajú z nejednoznačnej charakteristiky regionálnej osobnej dopravy, základnej dopravnej obslužnosti, neexistujúcej legislatívy a pod. [1]

Hranice krajov vzhľadom na vedenie železničných tratí môžu spôsobiť problémy pri definovaní regionálneho vlaku a jeho priradenia ku kraju, ako aj v možných disproporciách, ak jeden kraj bude preferovať železničný systém pri zabezpečovaní dopravnej obsluhy a susedný nebude mať záujem rozvíjať železničnú dopravu. Nedokončením procesu prenosu kompetencií v objednávaní výkonov v regionálnej osobnej železničnej doprave sa toleruje stav, keď si konkurujú autobusy, objednávané vyššími územnými

celkami a vlaky, objednávané ministerstvom. Tým je znemožnené vytváranie integrovaných dopravných systémov. V rámci SR nie je vôbec riešená otázka harmonizácie a koordinácie s cestnou dopravou.

Spresnenie definície regionálnej osobnej železničnej dopravy

Z poznania súčasného stavu regionálnej železničnej dopravy v SR a skúseností zo zahraničia, reagujúc na definície právnych dokumentov EÚ v oblasti kvality dopravných služieb (najmä Nariadenie (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave) je potrebné definovať regionálnu železničnú dopravu s cieľom spresniť jej vymedzenie.

Vychádzame z týchto predpokladov:

- úlohou regionálnej dopravy je plniť prepravné potreby obyvateľov v prirodzenom regióne vymedzenom najmä geografickými, demografickými a hospodárskymi danosťami,
- ohraničenie regionálnej dopravy administratívnymi hranicami samosprávnych krajov fragmentuje dopravnú obsluhu,
- vymedzenie regionálneho vlaku do hraníc krajov, teda ktorých východisková i konečná stanica sa nachádza v tom istom regióne je účelné len z hľadiska financovania dopravnej obslužnosti,
- regionálna doprava má byť zapojená do integrovaných dopravných systémov a aj cezhraničných dopravných vzťahov.

Definícia regionálnej železničnej osobnej dopravy by mala byť navrhnutá takto:

Regionálna železničná osobná doprava zabezpečuje dopravnú obsluhu medzi spádovými územiami miest v rámci prirodzeného, demograficko-geograficky ohraničeného regiónu s jasnými prepravnými väzbami, pričom môže ísť aj o cezhraničnú dopravu.

Železničná regionálna doprava sa realizuje regionálnymi vlakmi. Za regionálny vlak sa považuje druh vlaku Os alebo Zr vlak príp. vlak príbuznej kategórie, ktorý pokrýva vnútroregionálne prepravné väzby. [3]

Nová definícia má napomôcť racionálnejšiemu plánovaniu dopravnej obsluhy vzhľadom na prepravné vzťahy v regióne, vytváranie integrovaných dopravných systémov a adresnejšiemu financovaniu dopravnej obsluhy.

V podmienkach SR možno z hľadiska regionálnych väzieb hovoriť o štyroch funkčných celkoch nad rámcom NUTS3 tak, ako sú definované

Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v Sektorovej analýze verejnej osobnej dopravy z roku 2013:

- *Západný funkčný región* (Bratislavský samosprávny kraj, Trnavský samosprávny kraj, Nitriansky samosprávny kraj),
- *Stredo-severný funkčný región* (Trenčiansky samosprávny kraj, Žilinský samosprávny kraj),
- *Stredo-južný funkčný región* (Banskobystrický samosprávny kraj).

Z hľadiska tvorby integrovaných dopravných systémov možno SR členiť na dva regióny, prípadne celé územie SR vnímať ako jeden región. Presné definovanie regiónov a konkrétnych regionálnych vlakov nie je cieľom tejto práce.

Pri definovaní regionálnej dopravy je potrebné definovať i prímestskú dopravu. Tu možno ponechať definíciu: "Mestská a prímestská doprava je doprava, ktorej hlavným účelom je splniť dopravné potreby mestského centra alebo aglomerácie vrátane cezhraničnej aglomerácie spolu s dopravnými potrebami medzi týmto centrom alebo aglomeráciou a okolitými oblasťami." V podmienkach SR prímestská doprava obsluhuje spádové územia mestskej aglomerácie s akčným rádiusom 40 – 60 km, pričom v najväčších svetových metropolách je to 100 – 130 km. Organizačne môže byť prímestská doprava súčasťou regionálnej dopravy.

Návrh hodnotenia kvality služieb v regionálnej doprave

Základným princípom politiky kvality poskytovaných služieb v regionálnej železničnej osobnej doprave je uspokojiť požiadavky zákazníka, orientácia na dodržanie stanovených štandardov kvality.

Úlohou objednávateľa dopravnej služby je zaistiť optimálnu dopravnú obslužnosť územia pri efektívnom využívaní zdrojov a pri plnení zásad dopravnej politiky. Úlohou koordinátora je záväzne plniť požiadavky normy STN EN ISO 9001 : 2009 a STN EN 13816. Z tohto dôvodu koordinátor zavedie a udržiava systém manažmentu kvality a princípy permanentného zlepšovania všetkých procesov ovplyvňujúcich kvalitu poskytovaných služieb vo verejnej osobnej doprave.

Hodnotiť poskytované služby v regionálnej železničnej osobnej doprave v navrhovanej metodike budeme z pohľadu objednávateľa dopravných služieb. Tento subjekt zodpovedá za vyhodnotenie požiadaviek zákazníkov a koordináciu dopravných výkonov. Metodika integruje riešenie hodnotenia

štandardov kvality v regionálnej osobnej železničnej doprave v dvoch nosných rovinách:

- vzťah objednávateľa a dopravcu,
- vzťah objednávateľa a zákazníka.

Hodnotenie služieb železničného dopravcu

Hodnotenie poskytovaných služieb železničného dopravcu je založené na stanovení štandardov kvality a následné hodnotenie ich plnenia.

Výber kritéria kvality – hľadanie merateľných kritérií kvality, ktoré sa stanú súčasťou zmluvného záväzku dopravcu pri realizovaní objednaných dopravných služieb, t. j. najmä dopravných a prepravných procesov.

Zakotvenie kritéria kvality do zmluvy o poskytovaní dopravných služieb – implementácia definovaného štandardu kvality, ktoré je merateľné, do zmluvy. Definovanie štandardu musí byť presné, vrátane definovanej sankcie. Táto činnosť zahŕňa vo svojej šírke celkovú koncepciu zmluvného vzťahu medzi objednávateľom a dopravcom, ide o celkovú zmluvu a všetky jej ustanovenia.

Periodická kontrola plnenia zmluvne zakotvených kritérií kvality – objednávateľ kontroluje v pravidelných intervaloch dodržiavanie dohodnutých štandardov kvality. Fyzická kontrola sa vykoná spravidla formou "utajeného nákupu" zamestnancami objednávateľa. Dopravca je povinný strpieť kontrolu, čo je aj zakotvené v zmluve. Dopravca je taktiež povinný pravidelne pre objednávateľa spracovávať prevádzkové štatistiky, predovšetkým štatistika predaných cestovných dokladov, frekvencie cestujúcich, počet odrieknutých vlakov, štatistika plnenia grafikonu.

Úroveň služby zodpovedá požiadavkám objednávateľa – na základe kontroly zhodnotí objednávateľ či úroveň poskytnutých služieb zodpovedá zmluvne dohodnutým požiadavkám. V prípade, že objednávateľ zistil neplnenie definovaných štandardov kvality, môže uložiť dopravcovi sankcie.

Nespokojnosť objednávateľa: zistené nedostatky možno sankcionovať – objednávateľ preskúma, či možno uložiť sankcie za zistené neplnenie štandardov kvality. Zistené nedostatky môžu vyplynúť buď na základe kontroly objednávateľom, alebo z realizovaného hodnotenia kvality počas dopravného prieskumu u zákazníkov.

Uloženie sankcií dopravcovi v zmysle zmluvy – objednávatel' uloží sankcie na základe zistených nedostatkov, ktoré možno sankcionovať v zmysle zmluvy.

Žiadosť o nápravu nedostatkov – v prípade, ak nemožno sankcionovať zistené nedostatky, objednávatel' písomne vyzve dopravcu na nápravné opatrenia na obnovenie poskytovaných štandardov kvality pri realizácii služieb.

Mimoriadna kontrola plnenia zmluvných kritérií – objednávatel' môže vykonávať i nepravidelné kontroly plnenia štandardov kvality zo strany dopravcu.

Hodnotenie spokojnosti cestujúcich

Hodnotenie spokojnosti cestujúcich (zákazníkov) s poskytovanými dopravnými službami je založené na realizovaní pravidelného dopravného prieskumu, ktorého súčasťou je i hodnotenie kvality. Tento postup implementuje navrhnuté kroky metodického postupu na meranie kvality poskytovaných služieb prostredníctvom skúmania kvality u zákazníka a na zistenie hodnoty poskytnutej dopravnej služby vnímanú užívateľom dopravy.

- *Výber kritéria kvality* – hľadanie merateľných kritérií kvality, ktoré sa stanú súčasťou hodnotenia kvality dopravných služieb. Ide o najdôležitejší krok, ktorý umožní získať vnímanie kvality poskytovaných služieb a zároveň zistiť očakávania zákazníka. Väčšinou sa realizuje predvýskumom.
- *Výber metódy hodnotenia kvality* – výber objektívnej metódy hodnotenia (napr. Saatyho metóda, benchmarking), na základe ktorého pomocou priamo merateľných ukazovateľov možno získať konkrétne, spravidla objektívne, výsledky,
- *Stanovenie váh dôležitosti kritérií* – stanovenie váh dôležitosti kritérií navrhnutých kritérií kvality na základe zvolenej metódy.
- *Vyhodnotenie meraní kvality poskytovaných služieb* – dôraz sa kladie na metodicky správny postup pri vyhodnotení merania kvality.
- *Úroveň služby zodpovedá požiadavkám objednávateľa* – hodnotí sa vnímaná a maximálna hodnota spokojnosti zákazníka. Môže sa použiť multikritériálna znaková metóda. V prípade, že úroveň

kvality zodpovedá požadovanej vnímanej úrovni kvality z pohľadu zákazníka, nasleduje komplexné zhodnotenie kvality služieb. V prípade že kvalita poskytovanej služby nezodpovedá požiadavkám zákazníka, je potrebné preveriť, či zistené nedostatky predstavujú definované zmluvné štandardy kvality poskytovaných služieb medzi objednávateľom a dopravcom a vykonať nápravné opatrenia pre zlepšenie štandardu kvality.

- *Zistené nedostatky sú predmetom kritérií v zmluve s dopravcom* – po zistení, že existuje nespokojnosť zákazníkov s kritériami, ktoré sa kryjú so štandardmi kvality zmluvne ukotvenými v zmluve o poskytovaní dopravných služieb, postupuje sa ako v prípade hodnotenia služieb železničného dopravcu krokom, v ktorom sa preveruje či možno tieto nedostatky sankcionovať.
- *Hodnotenie kvality dopravnej obsluhy regiónu* – náplňou tejto činnosti je hodnotenie kvality dopravnej obsluhy regionálnou železničnou dopravou vo vymedzenom území. Ide o samostatnú činnosť objednávateľa, ktorý reaguje na prepravné potreby obyvateľstva, ktoré vzišli z jeho vlastných prieskumov, ako aj zo zákazníckeho dopravného prieskumu.
- *Výber kritéria kvality* – náplňou je definovanie kritérií kvality dopravnej obsluhy regionálnou železničnou dopravou vo vymedzenom území. Výber vychádza z predchádzajúcich činností na základe výsledkov hodnotenia sú vybrané vhodné štandardy kvality, ktorých úroveň je potrebné merať.
- *Spracovanie štandardov kvality dopravnej obsluhy regiónu* – náplňou je konkretizácia a detailné rozpracovanie štandardov kvality regionálnej dopravy.

Komplexné zhodnotenie kvality poskytovaných služieb v regionálnej osobnej železničnej doprave

Metodika hodnotenia štandardov kvality v železničnej regionálnej osobnej doprave z hľadiska objednávateľa súbežne hodnotí požiadavky voči dopravcovi a obsahuje meranie hodnotenia spokojnosti zákazníka s kvalitou poskytovaných služieb. Táto generalizovaná metodika je založená na postupných krokoch, v ktorých sa hľadajú merateľné kritériá kvality.

Pomocou zavádzaných štandardov kvality možno sledovať, vyhodnocovať, a porovnávať jednotlivé kritériá služby a pomocou následných opatrení vyplývajúcich z merania kvality poskytovaných služieb je ich kvalitu možno trvalo zlepšovať. Štandardy kvality regionálnej železničnej osobnej dopravy musia byť záväzné pre všetky železničné podniky poskytujúce služby v železničnej osobnej doprave. Zároveň na napĺňaní týchto štandardov sa musí spolupodieľať aj manažér železničnej infraštruktúry. Aktualizácia štandardov kvality by sa mala vykonávať spravidla raz za rok po prerokovaní so všetkými zúčastnenými subjektmi.

Metóda hodnotenia musí rešpektovať požiadavky multikriteriality, v prípade keď cestujúci požadujú od dopravcu splnenie niekoľkých znakov kvality naraz.

Pri zabezpečovaní dopravnej služby je potrebné definovať špecifikácie služby, procesy hodnotenia a následne pravidelne merať a riadiť proces poskytovania služby.

Súčasťou metódy hodnotenia kvality služieb musí byť tiež hodnotiaca stupnica, aby na základe nameraných hodnôt bolo možné posúdiť či je kvalita poskytovaných služieb dopravcom dostatočná. [4]

Náplňou komplexného hodnotenia je zjednocujúce vyhodnotenie kvality poskytovaných služieb pohľadom zákazníka i pohľadom objednávateľa. Ak úroveň kvality poskytovanej služby zodpovedá požiadavkám zákazníka a zároveň zodpovedá požadovanej vnímanej úrovni kvality z pohľadu zákazníka, možno konštatovať, že bola dosiahnutá spokojnosť zákazníka, z čoho pramení spokojnosť objednávateľa a cyklus hodnotenia končí v danom období.

V prípade že kvalita poskytovanej služby nezodpovedá požiadavkám zákazníka, je potrebné vykonať nápravné opatrenia pre zlepšenie štandardu kvality a zopakovať celý proces hodnotenia kvality poskytovanej služby na strane železničného dopravcu.

Stanovenie koordinátora výkonov regionálnej osobnej dopravy ako rozhodovacieho článku pri hodnotení štandardov kvality poskytovaných služieb na základe meraní kvality poskytovaných služieb a na základe kontroly plnenia zmluvných štandardov má za cieľ zastupovať záujmy

zákazníka pri dosahovaní požiadaviek na poskytovanie verejných služieb v doprave.

Záver

V oblasti poskytovania služieb v regionálnej železničnej osobnej doprave pretrvávajú v súčasnosti kvantitatívny pohľad na ich objednávanie a financovanie. Kvalita poskytovaných služieb sa systematicky nesleduje a nevyhodnocuje, čo vedie k poskytovaniu služieb na nedostatočnej úrovni kvality služieb.

Cieľom je vytvoriť dopravný systém s takou kvalitou služieb, ktorá naplní očakávania nielen súčasných cestujúcich, ale najmä priláka potenciálnych cestujúcich. Štandardy kvality regionálnej železničnej osobnej dopravy majú za cieľ stanoviť jednotnú úroveň kvality, pričom vychádzajú z noriem EÚ, predovšetkým z STN EN 13 816 a rešpektujú strategické potreby cestujúcich. Ich priama využiteľnosť je možná v zmluve objednávateľa. Aplikovanie štandardov kvality do praxe znamená zaviesť tretí subjekt (koordinátora) pri objednávaní výkonov vo verejnom záujme, z čoho vyplýva aj návrh zmluvy medzi objednávateľom, koordinátorom a poskytovateľom dopravnej služby.

Taktiež je potrebné presne definovať rozsah regionálnej osobnej železničnej dopravy.

Príspevok je spracovaný v rámci riešenia grantovej úlohy VEGA 1/0188/13 „Prvky kvality integrovaného dopravného systému pri efektívnom poskytovaní verejnej služby v doprave v kontexte globalizácie“, ktorý je riešený na Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline.

Literatura

- [10] GALLO, P.: Stratégia a možnosti riešenia regionálnej osobnej železničnej dopravy v SR, In: Medzinárodná konferencia o problematike MHD v Mestách SR. Bojnice, 7. – 8.9.2006. Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách Slovenskej republiky. Dostupné online na www.zdruzeniemhd.sk/files/96-
- [11] Sektorová analýza verejnej osobnej dopravy, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Verzia 1.01, 6. 4. 2013
- [12] PEČENÝ, L. Štandardy kvality poskytovaných služieb v regionálnej osobnej železničnej doprave Dizertačná práca 2014

- [13] MATEIDES, A.: Spokojnosť zákazníka a metódy jej merania – koncepty a skúsenosti. EPOS, Bratislava 1999, ISBN 80-8057-113-9
- [14] Halás, M; Zitrický, V.; Blaho, P.: Searching for the weaknesses of existing regional railway lines
In: Logi : scientific journal on transport and logistics. - ISSN 1804-3216.
- Vol. 4, no. 1 (2013), s. 53-62.

Ing. Lumír Pečený, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1
010 26 Žilina
e-mail: lumir.peceny@fpedas.uniza.sk

doc. Ing. Jozef Gašparík, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1
010 26 Žilina
e-mail: jozef.gasparik@fpedas.uniza.sk

doc. Ing. Anna Dolinayová, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1
010 26 Žilina
e-mail: anna.dolinayova@fpedas.uniza.sk

STANDARDY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V PODMÍNKÁCH TRŽNÍ EKONOMIKY S PRIVATIZOVANÝMI DOPRAVNÍMI SLUŽBAMI

**Standards of Public Transport in Market Economy with privatized
Transport Services**

ANTONÍN PELTRÁM

Abstract

Transport has been from the very beginning of the ongoing process of European Integration in all Treaties on European Communities and later on in the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union important component of public services in general interests, with claim of access for everybody from the point of view of financial, physical and territorial availability. Therefore the process of privatization as an important classical segment of the market economy can not at this network industry as "non-networked" branch proceed from the most profitable to less profitable activities, because the share of unprofitable, but socially necessary services is about 95% of all railway passenger services in EU and could survive only through co-funding from budgets. Subsidies shall be lesser through internal transfers of financial resources from more convenient to less convenient connections. Otherwise, the privatization should be inefficient. This is particularly true in relation to the regional and local services.

Abstrakt

Doprava byla ve všech smlouvách k ekonomické integraci Evropských společenství a později Evropské unie významnou složkou veřejných služeb v obecném zájmu. Má na ně nárok každý obyvatel EU. Proces privatizace jako důležitý klasický segment tržní ekonomiky nemůže u tohoto síťového odvětví tak jako u „nesíťových“ odvětví postupovat od těch nejziskovějších k méně výnosným aktivitám, protože jejich provozování s podmínkou dostupnosti pro každého předpokládá účast podpor z veřejných rozpočtů pro společensky potřebné, avšak ztrátové spoje; ty mohou být nižší vnitřními přesuny

finančních zdrojů. Jinak bude privatizace neefektivní. Platí to zejména ve vazbě na regionální a místní služby.

Keywords

Public transport; Privatization, Public interest

Klíčová slova

veřejná doprava, privatizace, veřejný zájem

Úvod

Počínaje Římskou smlouvou o Evropském hospodářském společenství jsou ve všech smlouvách o ES a později Evropské unii v zásadě stejná dvě výchozí klíčová ustanovení:

- o veřejných službách v obecném zájmu, pro které Evropská komise v souladu s výše uvedenými smlouvami stanovila požadavky dostupnosti pro každého obyvatele EU z hlediska jeho finančních možností, fyzické pohyblivosti a dostupnosti sítě veřejných služeb; v důsledku toho
- a ve všech kapitolách dopravy ve smlouvách o Evropských společenstvích a nyní o fungování Evropské unie je totožný článek, že se Smlouvami jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu, nebo které představují náhradu související s pojmem veřejné služby.

Současně se ponechává naplnění těchto zásad na členských státech, protože to patří do jejich působnosti. V realizaci existují rozdíly mezi státy dané historickým vývojem, kulturou a životní úrovní, také ale ideologií. Ekonomická teorie monetarismu (se slábnoucím významem po smrti Milтона Friedmana i vlivem krize) umožňuje státní zásah jen prostřednictvím regulace množství peněz v oběhu povinnými rezervami bank a sazbami úroků centrální banky při zjednodušujícím předpokladu konstantní rychlosti oběhu peněz a volné tvorbě cen na trhu včetně cen práce. Oboje neplatí a neosvědčila se také teze, že stát nemá investovat, protože jeho investiční činnost je méně efektivní, než soukromých investorů. V krizi vyvolávající nejistoty k budoucímu růstu pro rostoucí poptávku bude soukromý podnikatel, snažící se maximalizovat tržby a zisk,

investovat tam, kde nebude návratnost vložených prostředků ohrožena; buď v zahraničí, nebo doma nejspíše do drahých kovů a drahokamů.

Takže EU i všechny hospodářsky vyspělé státy světa předpokládají významné regulační a kontrolní zásahy do ekonomiky, včetně investic. To má ovšem jednu zásadní nevýhodu: padá téze o možnosti jen politické odpovědnosti vedoucích laiků bez potřebné odborné kvalifikace. A právě vize ztráty jen politické odpovědnosti může finanční stránku veřejných služeb významně modifikovat.

Meze efektivnosti uplatnění soukromého sektoru

V sektoru železniční osobní dopravy v EU představují veřejné služby v obecném zájmu 95% všech výkonů tohoto sektoru dopravy (Sonerail, 1999). V sociální tržní ekonomice podpory nepřicházejí v úvahu v případě nadstandardních, exklusivních služeb. Ve většině případů bude ale obtížné nejen nadstandardní služby definovat, ale zejména vymezit je tak, aby nenarušovaly ekonomickou rovnováhu podporovaných standardních veřejných služeb a nezvyšovaly tím tlak na státní rozpočet.

Problém je jednoduchý například u bývalých lanových drah, provozovaných dříve celostátními železnicemi. Může jít o koncové segmenty sítí, kde se z právního hlediska nepožaduje dostupnost jejich služeb pro každého občana.

Pro drtivou část sítě však platí závazek poskytování veřejných služeb v obecném zájmu, tedy s všeobecnou dostupností pro všechny obyvatele.

Z hlediska politiky podpory méně rozvinutých regionů je v železniční dopravě zřejmě potřebné vedle investiční podpory zachovat pro stejné standardní výkony nebo kategorie služeb při stejné úrovni obsluhy s využitím podpory z veřejných prostředků stejné ceny pro železniční síť, jejíž společenská potřeba se prověří v jakémsi generelu současné a budoucí poptávky po službách železniční dopravy. Pokud jde o segmenty společné sítě, měly by mít služby stejnou úroveň u ostatních prvků jejich kvality, danou sítíovými normami, protože jde de facto o možný rozsah veřejných podpor.

Předpokládáme průměrné standardní jízdné, stejné za stejné kategorie služeb na síti, jejíž efektivnost byla prokázána jakýmsi generelem rozvoje. Náklady na provoz dopravy, infrastrukturu dopravní a doplňkových

zařízení sítě se však na segmentech sítě liší. Rozvržení podpor k úhradě nákladů standardních veřejných služeb se proto musí lišit také.

Optimální by bylo zpracovat jakýsi grafikon dopravní obsluhy na všech segmentech celostátní sítě, s časovým rozložením podle současné a v blízké budoucnosti předpokládané poptávky cestujících a podle toho upraveným grafikonem vlakové dopravy.

Zatím se v nabídkových řízeních soutěží o dotované veřejné služby požadují smlouvy na tyto služby na základě soutěžních nabídkových řízení. Měly by pokrýt poptávku cestujících po standardních službách a má-li železnice mít úlohu páteřní dopravy, na železnici by měly navazovat veřejné služby silniční dopravy.

Pak by kritériem hodnocení nabídky měla být při stejné ceně za výkony týchž služeb minimální požadovaná podpora z veřejných zdrojů, koncipovaná tak, aby tržby a podpora hradily plně náklady provozovatele dopravy, náklady na úhradu dopravní a jiné navazující infrastruktury na příslušné dopravní síti, ale v síťovém pojetí i podíl úhrady nákladů na společensky potřebné přepravy na zbylých segmentech sítě s vyššími náklady či s nižším podílem tržeb od cestujících.

Takovéto pojetí, konsistentní v řadě bodů s koncepcí společné evropské dopravní oblasti a v ní společné železniční dopravní oblasti do roku 2050 ovšem vylučuje vkládání „konkurenčních spojů“, ať je provozuje kdokoli, s cílem v zájmu zvýšení efektivity nového podnikání snížit odlákáváním počet cestujících ve spojích poskytovaných jako veřejné služby, protože takový postup povede k ztrátám a růstu požadavků na veřejné podpory.

Možné pojetí řešení je tedy zcela opačné postupu, zvolenému na počátku privatizace Českých drah. Ten povede jen k omezování veřejné železniční dopravy a náhrady autobusy i tam, kde by železnice mohla být společensky žádoucí.

K určité redukci sítě by zřejmě došlo i na základě propracované koncepce potřebných veřejných služeb v návaznosti na změny sektorového uspořádání ekonomiky.

Změny jsou patrné z tabulky s daty za Českou republiku za rok 2005 a zatím za rok 2011

Tabulka 1: Sektorové členění ekonomiky

Sektory	2005 v mld.	2005 v %	2011 v mld.	2011 v %
Zemědělství	181,7	3,8	149,2	3,1
Průmysl a stavebnictví	1882,4	39,5	1864,2	38,1
Služby	2699,9	56,7	2876,6	58,8
Celkem	4764,0	100,0	4890,0	100,0

Zdroj: ČSÚ

Podle předsedy Evropské komise Jean-Paul Junckera je podíl malých a středních podniků na nové zaměstnanosti 85%. Znamená to menší objemy přepravy věcí (z čehož plyne také větší podíl regionálních a místních trhů a přepravy na kratší vzdálenost - přes všechna dosavadní opatření EU k většímu zapojení malých a středně velkých podniků k aktivitám přes hranice) a menší koncentrace zaměstnaných s poklesem objemu jejich přepravy zvýhodňující silniční dopravu.

Ambice ve 4. balíčku

Odcházející Evropská komise měla v souvislosti s transformací železnic do tržní ekonomiky řadu nenaplněných ambic.

Především, investiční podpora obměny zastaralého vozidlového parku umožňuje pořídit nové dopravní prostředky, jejichž provozní životnost významně přesahuje limitovanou délku smlouvy o veřejných službách. Protože je dotace účelová, vyvstává otázka převedení takto pořízených vozidel novému provozovateli.

Pokud se naplní vize Komise o rozvoji železnic, pak bude zapotřebí obměna železničářů, kteří jsou v řadě případů v předdůchodovém věku; teoreticky by se při respektování obou podmínek po soutěžním nabídkovém řízení mohl měnit jen provozovatel a jeho management. Tyto úvahy však nebyly do podoby části 4. balíčku dotaženy (EC, 2013).

Hitem zvýšení konkurenceschopnosti se stalo zlevnění pořizovacích nákladů nových železničních vozidel certifikací k provozu na celé evropské síti. Testování nových vozidel, než dostanou licenci k provozu, trvá několik let. Tato doba se samozřejmě nedá významně zkrátit.

Ale vozidla certifikují národní orgány; při snaze získat licenci pro tentýž typ vozidla v jiném státě- i členském státě EU- se zatím testování musí v tomto státu opakovat. Tím se prodlužuje doba o opakování testů a opakují se náklady na úhradu testů. Komise tedy navrhl pro EU jediné povolovací místo ERA- Evropskou železniční agenturu.

To evropské železniční mocnosti - současně také s hlavními dodavateli železničních vozidel - zatím nepřijaly. Důvod je jasný: vysoké dotace na podporu železnic musejí přinést náhradu části těchto dotací v podobě zaměstnanosti. ERA jako jediné certifikační místo by mělo zatím působnost k vydávání licencí vozidel jen pro dálkovou železniční dopravu.

V zápalu boje se ale přechází již přijatá část 4. balíčku o vytvoření nezávislého regulátora železniční dopravy, kterému po omezování náplně v procesu projednávání zbylo právo rozhodovat o námitkách současných provozovatelů proti udělení koncese nově příchozímu provozovateli, že by jeho spoje narušily ekonomické základy dohodnuté částky státní pomoci v důsledku odlivu cestujících. A jde o to, aby tedy alespoň tato část 4. balíčku byla v zájmu zachování sítě uplatněna. Jinak vzniknou mnohamiliardové škody- násobek stamilionového efektu z ERA jako jediného certifikačního místa pro všechna vozidla.

Literatura

- [1] ČSÚ 2012, *Český statistický úřad, sekce Statistika*, online, cit. 1.8.2014
<<http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/statistiky> www.czso.cz>
- [2] EC, (2013b): *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2012/34/EU*, online, cit. 10.10.2013,
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0029:FIN:EN:PDF>
- [3] Sonerail (1999), *Socially necessary railways*, online, cit. 5.8.2014,
http://cordis.europa.eu/project/rcn/37317_en.html
- [4] Ustanovení o dopravě a výkonech v obecném zájmu ve všech smlouvách o ES a EU

Doc Ing. Antonín Peltrám, CSc. (styl Jméno2)

Katedra ekonomie

Ekonomicko-správní fakulta

Masarykova univerzita

Lipová 41a

602 00 Brno

antonin.peltram@gmail.com

z

POTENCIÁL MODERNÍ ŽELEZNICE PRO RŮST KVALITY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

The Potential of Modern Railway in the Growth of Quality of Transport Services

ING. JIŘÍ POHL, SIEMENS, S.R.O.

Abstract

The railway is usually seen through the lens of extrapolation of its historical development to the next years. However, such a valuable business asset deserves a completely different approach: we must define what we expect from the railway in future and manage the railway to attain this goal. The European Parliament and the Council expressed this will in Regulations (EU) No 1315/2013 and (EU) No 1316/2013. These documents also indicate resources (in the order of tens of billions EUR) that will be used to achieve these goals. A functional TEN-T network railway lines in the Czech Republic is important for the EU. This mainly concerns the newly built high-speed railway lines in the following routes: Northwest – Southeast, Southwest – Northeast and North – South and the three corridors: Baltic – Adriatic, Orient/East-Med and Rhine – Danube. There are two horizons for implementation: 2030 (the core network) and 2050 (the comprehensive network). These are the needs and goals of the EU.

It is likewise appropriate to define, on the national level, the role of the railway in the Czech Republic and its function in the transport needs of the country and the regions. To this end, we need to realise both the current and future transport needs of the country and the regions and the existing technical possibilities of the structural subsystems of modern railway: tracks, supply of energy, control, safety and cars. This is true since, if the railway is to be beneficial and successful, it is essential to align the structural subsystems with a quality business and operational model.

Regional Operational Programmes have matured, moving from separate programmes to the policy of integrated territorial investments (ITI). It becomes apparent that the railway is one of the fields where it is beneficial to use the synergistic effects of investments co-ordinated within regions in order

to create an offer of forms of rail transport that will stimulate the development of the economy, society and family life in the given region. Technological advances in rail construction, in the area of supply of electricity, safety technology and cars may bring substantial assets both in the field of regional development and in the field of energy and protection of the environment.

Abstrakt

Na železnici je zpravidla nazíráno uhlém pohledu extrapolace jejího dějinného vývoje do nejbližších let. Tak hodnotný podnikatelský statek si zaslouží zcela jiný přístup: definovat to, co od železnice v budoucnu očekáváme, a řídit ji k dosažení tohoto cíle. Evropský parlament a rada toto vůli vyjádřili v nařízeních 1315/2013 a 1316/2013. Tyto dokumenty též citují zdroje (řádu desítek miliard EUR), které budou k dosažení těchto cílů použity. EU má zájem, aby na území ČR fungovaly tratě sítě TEN-T, a to zejména nově vybudované vysokorychlostní tratě v relacích severozápad – jihovýchod, jihozápad – severovýchod a sever – jih a tři nákladní koridory: Baltsko-jadranský, Východní a východostředomořský, a Rýnsko-dunajský. A to se dvěma horizonty realizace: 2030 (hlavní síť) a 2050 (globální síť). Takové jsou potřeby a cíle EU.

Podobně je vhodné definovat vnitrostátní roli železnice v ČR, její poslání v dopravních potřebách státu a krajů. K tomu je nezbytné si uvědomit jak současná a budoucí přepravní potřeby státu i regionů, tak i aktuální technické možnosti strukturálních subsystémů moderní železnice: tratí, energetického napájení, řízení a zabezpečení i vozidel. Neboť jen soulad strukturálních subsystémů a kvalitního obchodně provozního modelu vytváří nutný předpoklad prospěšnosti a úspěšnosti železnice.

Regionální operační programy dospěly od oddělených projektů k politice integrovaných teritoriálních investic (ITI). I na železnici se ukazuje prospěšné využívat synergické efekty teritoriálně koordinovaných investic k vytvoření nabídky takových forem železniční dopravy, které budou stimulovat rozvoj hospodářského, společenského i rodinného života v příslušném území. Technologický pokrok v železničním stavitelství, v oblasti elektrického napájení železnic, zabezpečovací techniky i vozidel, mohou společnosti přinést zásadní hodnoty jak v oblasti teritoriálního rozvoje, tak i v oblastech energetických a environmentálních.

Keywords

Mobility development; energy and environmental aspects of transportation; increase in transportation outputs; railway network; coordination of investments.

Klíčová slova

Rozvoj mobility; energetické a environmentální aspekty dopravy; růst přepravních výkonů; železniční síť; koordinace investic.

Úvod

Na železnici je všeobecně nazíráno jako na problémový subjekt. Zdravá míra nespokojenosti je pochopitelně namístě, služby železnic je potřebné a možné zlepšovat. Avšak statistiky nabízejí poněkud jiný pohled na pozici železnice v dopravní soustavě České republiky.

Pohled zpět

Železnice vstupovala v roce 1990 do éry obnovené tržní ekonomiky nepřipravená na nové úlohy. Stratěmi se zanedbanou údržbou, s nevhodnou strukturou parku vozidel a s prioritní orientací na aktivity, které ztrácely na významu.

Výsledkem byl trend poklesu zájmu cestujících i přepravců o služby nabízené železnicí. Prioritní pozici obsadila silniční doprava, která díky početným moderním automobilům a rozvíjející se silniční a dálniční síti získala 77% podíl přepravních výkonů v nákladní dopravě a 63% podíl přepravních výkonů v osobní dopravě. To bylo vykoupeno nejen bilionovými investicemi do rozvoje silniční infrastruktury i vozidlového parku, ale též enormním růstem spotřeby energie pro dopravu a exhalací produkovaných dopravou. Oboje vzrostlo za posledních 20 let na 2,3násobek, zatímco podíl elektřiny v energiích pro dopravu poklesl na pouhých 3 %. Energie pro dopravu se v ČR stala z 97 % závislá na importované ropě a jejích náhražkách.

Tyto negativní energetické a environmentální výsledky byly též obrazem významného a dlouhodobého poklesu podílu energeticky efektivní a k životnímu prostředí příznivé železniční dopravy na přepravních výkonech státu (na 6 % v osobní dopravě a na 20 % v nákladní dopravě).

Strategické cíle

Nejen Česká republika, ale zejména EU si je vědoma neudržitelnosti současné podoby mobility. Cíle dopravní politiky EU jsou zřetelně kodifikovány v programovém dokumentu Evropské komise (144) KOM 2011 Bílá kniha o dopravě – plán jednotného evropského dopravního prostoru: neomezovat, ale rozvíjet mobilitu a zbavit ji závislosti na ropě i negativních vlivů na životní prostředí. Podobné cíle si klade i Aktualizovaná statní energetická koncepce ČR, předložená Vládě ČR Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR v roce 2012 – kontinuálně zvyšovat podíl elektrické energie v dopravě.

S těmito cíli souvisí snaha přebudovat železnici, postavenou v 19. století, na moderní dopravní systém, schopný převzít důležité dopravní úlohy 21. století a dalších let. V České republice je tato snaha spojena s modernizací čtyř národních tranzitních koridorů. Ty sice představují zhruba jen 14 % železniční sítě, ale zajišťují přibližně 70 % všech dopravních výkonů české železnice. Dokončeny jsou zatím jen dva ze čtyř koridorů, ale příznivé výsledky investic do jejich upgrade i do nových vozidel jsou zjevné.

Údaje statistických přehledů Ministerstva dopravy ČR

V období uplynulých čtyř let (2009 až 2013) individuální osobní automobilová doprava v ČR prakticky stagnovala, podržela si svůj 60% podíl. Vlivem růstu počtu automobilů ze 4,435 milionů vozů na 4,729 milionů vozů poklesla v témže období produktivita osobního automobilu na pouhých 37 osobových kilometrů za den. To znamená, že při střední cestovní rychlosti 80 km/h a středním obsazení dvěma osobami je průměrný automobil v ČR denně využíván 14 minut a zbývajících 23 hodin a 46 minut jen generuje odpisy, stárne a překáží. Obrovský kapitál investovaný do parku vozidel individuální automobilové dopravy přináší společnosti jen zcela minimální efekt.

Ve sledovaném období 2009 až 2013 však podle statistik Ministerstva dopravy ČR:

- poklesly přepravní výkony autobusové dopravy o 5 %,
- poklesly přepravní výkony osobní letecké dopravy o 15 %,
- poklesly přepravní výkony osobní lodní dopravy o 7 %,
- vzrostly přepravní výkony osobní železniční dopravy o 17 %.

To ukazuje, že investice do modernizace železničních tratí i vozidel se neminuly účinkem, setrvalý, v průměru 4% roční nárůst přepravní výkonů osobní železniční dopravy je pěkným výsledkem. Ano, jistě, i zde je na místě zdravá nespokojenost a příští cíl investice optimalizovat s cílem dosažení ještě vyššího efektu.

V průběhu posledních čtyř let (2009 až 2013) vzrostla střední přepravní vzdálenost osob na železnici z 39 km na 44 km. To ukazuje, že tahounem růstu přepravních výkonů osobní železniční dopravy v ČR je především dálková doprava. Z poměrných hodnot lze usuzovat, že se přepravní výkony dálkové železniční dopravy každoročně zvyšují zhruba o 6 %. Významný růst cestujících první vozovou třídou i zahraničních přeprav dokládá, že se mění struktura cestujících ve vlacích směrem k zámožnější klientele. Druhou rozvíjející se skupinou je příměstská doprava v okolí velkých měst, a to zejména v souvislosti s dekoncentrací koncentrovaného osídlení do širšího okolí měst.

Avšak bylo by chybou interpretovat růst přepravních výkonů železniční dopravy jako návrat k minulosti, k někdejšímu období dominantní pozice železnice. Naopak, je to úspěch moderních forem železniční dopravy. Rychlosti, pohodlí, linkového vedení dálkových vlaků v pravidelném taktu, značkových přepravních produktů nejvyšší kvality.

Polarizace železniční dopravy

Železniční doprava se výrazně polarizuje. V dobrém souladu s Paretovým pravidlem teorie elit je na cca 20 % délky sítě, tvořených modernizovanými kvalitními tratěmi v atraktivních relacích, vykonáváno cca 80 % přepravních výkonů. Jsou kapacitně přetíženy souběhem dálkové osobní dopravy, regionální osobní dopravy a nákladní dopravy. Zbylých 80 % sítě zabezpečuje jen 20 % přepravních výkonů, jejich efektivita je pro slabé vytížení nízká, mnohé z nich se potýkají se zcela opačnými problémy než přetížené tratě.

Příčinou zmíněné polarizace železniční sítě je především změna v osídlení krajiny. Tradiční rozptýlené osídlení, vázané na zemědělskou půdu, se v důsledku poklesu počtu pracovních příležitostí na venkově vlivem mechanizace a chemizace zemědělství (a v posledních letech i vlivem rozšiřování na venkově nevyužitelného vysokoškolského vzdělání) koncentrovalo do velkých měst a jejich blízkého okolí. V řídké osídleném území odlehleho venkova nemá železnice dobré předpoklady k ekonomické

rentabilitě. K hospodárnému provozování tak výkonného dopravního systému chybí náležitě velká přepravní poptávka. Snaha nabídnout pravidelnou dopravu v krátkém taktu vede k neudržitelně malému počtu cestujících připadajících na jeden vlak. Avšak ani úsporností motivovaný redukovaný rozsah dopravy s malým počtem vlaků není řešením, z důvodu dlouhých intervalů je pro cestující nezajímavým.

Zcela logicky a v souladu s ekonomickými zákonitostmi se kolejová doprava, která je systémem s vysokými fixními a nízkými variabilními náklady, soustřeďuje do oblasti silných přepravních proudů, které generují města. A to jak v dopravě městské, tak i příměstské (aglomerační) a meziměstské. Dopravní obsluha řídce osídlených území se stává doménou dopravy individuální, případně autobusové, které jsou pro zvládnutí slabých přepravních proudů levnější. Automobil se stal dopravním prostředkem chudších krajů.

Změna podoby železniční sítě

Velice zásadním způsobem formuje přepravní poptávku zpětná vazba investic. Silná poptávka generuje výnosy, které opravňují k investování do rozvoje dopravní infrastruktury i parku vozidel. To vede ke zkvalitnění přepravní nabídky, která svým účinkem přepravní poptávku stimuluje, což vytváří faktor růstu. Naopak slabá poptávka vede k nedostatku zdrojů pro údržbu a rozvoj, systém upadá a přestává být uživatelsky atraktivní. Čím lépe tím lépe, čím hůře tím hůře.

Tyto zákonitosti mění charakter železniční sítě i linkového vedení:

- Původní mřížová struktura železniční sítě (vzniklé v 19. století jako jedinečný dopravní systém, doplněný jen navazující rozvázkovou dopravou koňskými potahy) byla určena osnovou hlavních tratí a na ně navazujících tratí vedlejších. Tato síť umožňovala propojení libovolných dvou bodů a byla tak používána.
- Vznik dominantní pozice silniční dopravy v průběhu 20. století modifikoval železniční síť do její současné podoby. Tu tvoří hlavní tratě propojující velká města a radiály příměstských tratí v okolí velkých měst. Zbývající část železniční sítě ještě existuje, ale již nemá zásadní význam a v zásadě ani neplní charakter síťového systému. Jde o tratě, na kterých nejedí ani nákladní vlaky, ani dálkové osobní vlaky. Dopravu na nich po celý den zajišťují ta samá

vozidla (respektive to samé vozidlo), která nepřecházejí na jiné tratě. Spíše mají charakter polní tramvaje a s ostatní sítíově fungující železnici je spíše spojují tarif a jízdní řád, než vozidla a infrastruktura.

- Současná podoba železniční sítě, pro kterou je charakteristické přetížení (a s ním související neuspokojování přepravní poptávky a nespolehlivost plnění jízdního řádu) nejdůležitějších páteřových tratí a slabé využívání značné části vedlejších tratí, není dlouhodobě stabilní. Investováním, respektive neinvestováním, bude železnice změněna do podoby odpovídající aktuální přepravní poptávce.
- Ve směru nejsilnějších přepravních proudů vzniknou dvojice paralelních tratí:
 - původní konvenční, ponechané nákladní dopravě a místní osobní dopravě,
 - nové vysokorychlostní, pro rychlou dálkovou dopravu osob a kusového zboží.
- Ve směrech středních přepravních proudů bude železnice modernizována.
- Ve směrech slabých přepravních proudů bude chřádnout a dožít.

Je nanejvýš potřebné, aby výše naznačený proces přeměny železniční sítě, z podoby odpovídající potřebám a přepravním vztahům 19. století do podoby odpovídající potřebám a přepravním vztahům 21. století, proběhl efektivně a řízeným způsobem. Jen tak lze dosáhnout toho, aby nástroje formující železnici do její budoucí podoby, byly silnější, než setrvačné účinky minulosti. První podmínkou k tomu je jasná vize budoucí role železnice.

V období růstu

Bylo by chybou, kdyby se železnice stala obětí svého vlastního úspěchu, kdyby nebyly schopna uspokojit přepravní poptávku, kterou kvalitními vozidly, kvalitními tratěmi a kvalitním jízdním řádem vyvolává. K tomu je potřebné povšimnout si dvou důležitých jevů, které s růstem přepravní poptávky přímo souvisejí:

-
- Při růstu přepravní poptávky o 6 % ročně, což je průměrná hodnota růstu přepravních výkonů dálkové osobní železniční dopravy v ČR v průběhu posledních čtyř let, je potřeba ročně nakupovat a zařazovat do provozu nová vozidla v množství, odpovídající zhruba 9% kapacity parku vozidel (cca 3 % prostá reprodukce při životnosti 30 let plus 6 % pro pokrytí nárůstu poptávky). To je trojnásobek částky, kterou v nákladech dopravce generují odpisy. Navýšení kapitálu dopravce je nutností. V případě dopravní služby ve veřejném zájmu je v zájmu objednatele zajistit zdroje pro růst potřebný přepravní kapacity vozidel dopravce, jinak se investice do rozvoje dopravní infrastruktury či opatření v oblasti organizace dopravy (atraktivní jízdní řád) minou účinkem, neboť i kvantita je součástí kvality přepravní nabídky.

Navýšení přepravní nabídky (zvýšením kapacity vlaku či zvýšením četnosti vlaků) je důležité zejména v případě státem činěných investic do rozvoje dopravní cesty, které vedou ke zkvalitnění veřejné dopravy a tím indukují vyšší přepravní poptávku. Soulad investic do tratí a vozidel je nutnou podmínkou fungování veřejné dopravy. Proto je potřebné, aby investice do rozvoje železniční infrastruktury byly provázené i investicemi do vozidel. Bez nových vozidel není železnice schopna vyhovět přepravní poptávce ani kvalitativně, ani kvantitativně. Při podpoře železnice z veřejných zdrojů je nutností udržovat proporcionálnost finančních toků do tratí a vozidel. Racionálním cílem je vytvářet přepravní poptávkou motivované komplexní projekty a tím využívat synergických efektů koordinovaného rozvoje všech subsystémů železničního subsystému. V opačném případě, kdy vozidla nedokáží využít parametrů infrastruktury, dochází k neefektivnímu odepisování infrastrukturních investic, aniž by železnici i společnosti přinášely možný efekt.

- Růstu přepravní poptávky je potřebné přizpůsobit koncepci vozidel. V aplikacích, ve kterých kontinuálně roste přepravní nabídka, je nutno volit otevřené systémy. Tedy vozidla, která umožňují zvyšovat přepravní nabídku (počet sedadel). Při ročním růstu o 6 % je již po pěti letech potřebné zvýšit kapacitu soupravy o 34 % a po deseti letech o dalších 45 %. Tyto hodnoty růstu jsou reálné, neboť

při současné dělbě přepravních výkonů osobní železniční dopravy (železnice 7 %, individuální automobilová doprava 60 %) je potenciál růstu přepravních výkonů železnice velmi značný. Trakční jednotky s fixním složením soupravy postupné zvyšování kapacity neumožňují, lze je pouze násobit (zdvojením či vložením dalších vlaků v kratším intervalu). Postupné zvyšování přepravní kapacity sice umožňují jednotlivé vozy, avšak ty se s ohledem na nepříznivý vliv standardních mezivozových rozhraní na kulturu cestování (hluk, chlad, prach, netlakotěsnost, obtížná průchodnost) do rychlé dálkové dopravy již nehodí. Racionálním řešením jsou proto pro dálkovou dopravu na konvenčních tratích netrakční jednotky (uvnitř těsně spojené a volně průchodné, vně vybavené tradičním tažným a narážejícím ústrojím). Jejich kapacitu lze postupně zvyšovat jak dlouhodobě (vkládáním dalších vložených vozů), tak i příležitostně (připojováním vozů vně).

Zavedením lehkých jednoduše řešených motorových vozů se před několika desetiletími snažila železnice přizpůsobit velmi slabé a nepřilíš majetné přepravní poptávce. Nyní je situace na mnohých linkách jiná. Cestující žádají rychlost, pohodlí a větší přepravní kapacitu. Je potřebné jim vyhovět. Nástroje k tomu železnice má.

Závěr

Stalo se všeobecnou zvyklostí nahlížet na železnici jako na útlumový obor. Léta pečlivého snažení o zvýšení kvality přepravní nabídky a nemalých investic přinesla úspěch. Propad podílu železnice na přepravních výkonech osobní dopravy se po dosažení minima 5,9 % v roce 2009 obrátil v růst a v roce 2013 již železnice dosáhla 7,1 %. Tento úspěšný výsledek by neměl železnici zaskočit. Železnice se v posledních desetiletích naučila přizpůsobit poklesu přepravní poptávky. Nepochybně bude na mnohých neatraktivních linkách trend útlumu pokračovat. Avšak zároveň lze na řadě atraktivních linek očekávat pokračování růstového trendu. Železnice jej musí zvládnout, potřebuje se naučit žít na vlně úspěchu.

Ing. Jiří Pohl

Siemens, s.r.o.

Divize Mobility

Siemensova 1

155 00 Praha 13 - Stodůlky
jiri.pohl@siemens.com

BRATISLAVSKÝ INTEGROVANÝ DOPRAVNÝ SYSTÉM

Bratislava integrated transport system

JÁN PONICKÝ, MARTIN KENDRA, VLADIMÍR ĽUPTÁK

Abstract

The article describes the development of an integrated transport system in the Bratislava Region. Deals with the cross-section and time evolution of building integrated transport system, from the first attempts in the past to the system functioning nowadays. Presents a comprehensive picture of how to resolve the transport of persons, with reference to the different variants of transporting people and a combination of modes of transport. It is also evident from the article, the problems they had creators of this concept in the implementation of an integrated transport system to deal with if such solutions are gradually be finished. It is also pointed out tariff policy, the enforcement problems at individual carriers involved in this issue. The final part is credited to the positive and negative aspects of the whole integrated transport system and outline a brief vision of the future.

Abstrakt

Príspevok popisuje vývoj integrovaného dopravného systému v Bratislavskom samosprávnom kraji. Zaoberá sa prierezom a časovým vývojom budovania integrovaného dopravného systému, od prvých pokusov z minulosti až po systém fungujúci v dnešnej dobe. Predkladá ucelený obraz o spôsobe riešenia hromadnej dopravy osôb, s poukázaním na rôzne varianty prepravy osôb a kombinácie jednotlivých druhov dopravných prostriedkov. Taktiež je z príspevku zrejmé, s akými problémami sa museli tvorcovia tejto koncepcie pri realizácii integrovaného dopravného systému zaoberať a k akým riešeniam sa postupne dopracovali. Tiež je poukázané na tarifnú politiku, problémy s jej uplatňovaním pri jednotlivých dopravcoch zapojených do tejto problematiky. V záverečnej časti je poukázané na kladné aj záporné stránky celého integrovaného dopravného systému a načrtnutá stručná vízia do budúcnosti.

Keywords

Integrated transport systém; Bratislava region;

Kľúčové slová

Integrovaný dopravný systém; Bratislavský samosprávny kraj;

Úvod

Súčasná životná úroveň prináša prudký rozvoj automobilizmu. Ľudia čoraz častejšie uprednostňujú automobilový spôsob dopravy na premiestnenie sa do práce, využívanie voľného času a rekreáciu. Nárast tejto dopravy má negatívny vplyv na svoje okolie. Dopad na životné prostredie (znečistenie ovzdušia), záber pôdy (výstavba nových ciest a parkovacích plôch), ale aj kongescie sú faktory, s ktorými sa stretávame čoraz častejšie a to najmä vo veľkých aglomeráciách. Tieto, ale aj mnohé iné negatívne, vplyvy prinútili spoločnosť zaoberať sa otázkou vybudovania funkčného dopravného systému ako nosného prvku na odstránenie negatívnych vplyvov individuálnej automobilovej dopravy.

Bratislavský samosprávny kraj (BSK) svojim dobre rozvinutým priemyslom zabezpečuje prácu čoraz viac ľuďom. Zvýšená migrácia obyvateľstva v kraji priam predurčila vytvorenie integrovaného dopravného systému podľa poznatkov zo zahraničia.

Cieľom príspevku je popísať vývoj integrovaného dopravného systému v BSK a analyzovať jeho kladné a negatívne stránky.

Integrovaný dopravný systém

Integrovaný dopravný systém (IDS) zabezpečuje obsluhu vybranej aglomerácie verejnou osobnou dopravou. IDS zahŕňa viacero druhov dopravy, rovnako aj linky viacerých dopravcov, kde sú cestujúci prepravovaní podľa spoločných tarifných podmienok. Cestujúci, pri svojej ceste, môže využiť jeden druh cestovného lístka, bez ohľadu na dopravcu a použitý dopravný prostriedok.

Významným faktorom, ktorý je potrebné brať do úvahy pri IDS, je koordinácia cestovných poriadkov. Cestujúci kladie dôraz na čo najmenšie časové straty pri prestupe medzi jednotlivými druhmi dopravy.

Spoločne fungujúci IDS prináša úžitok všetkým zúčastneným stranám. Cestujúcim prináša úžitok vo forme uspokojenia prepravných potrieb a zjednodušenie tarifného vybavenia. Pre dopravcov efektívnejšie

využívanie dopravných prostriedkov – odstránenie súbehu liniek. V neposlednom rade IDS prináša úžitok vo zvýšení podielu verejnej osobnej dopravy oproti automobilovej doprave, čím sa významne znižuje dopad na životné prostredie.

História Bratislavského dopravného systému

Koncom roku 1999 bol do prevádzky zavedený **Experiment integrovanej dopravy** na území hlavného mesta Bratislavy. Pre cestujúceho to prinieslo prínos v tom, že okrem liniek mestskej hromadnej dopravy (MHD) mohol využívať osobné a zrýchlené vlaky Železníc Slovenskej republiky (v súčasnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.) na prepravu na celom území Bratislavy. Jedinou podmienkou bolo zakúpenie mesačného cestovného kupónu k predplatnému cestovnému lístku Dopravného podniku Bratislava (DPB). Cestovný kupón si cestujúci mohol zakúpiť na staniciach Železníc Slovenskej republiky (ŽSR).

Po zavedení **Experimentu integrovanej dopravy** bola spustená, začiatkom roku 2001, na základe zmluvných vzťahov medzi hlavným mestom Bratislava, Dopravným podnikom Bratislava, Železnicami Slovenskej republiky a Slovenskou autobusovou dopravou Bratislava, a. s. (v súčasnosti Slovak Lines), tzv. Bratislavská integrovaná doprava (BID). Cestujúci po zakúpení predplatného cestovného lístka BID mohli využívať okrem liniek MHD, osobných a zrýchlených vlakov aj regionálne autobusové linky v smere do Záhorskej Bystrice, prevádzkované dopravcom Slovenská autobusová doprava, a. s. (v súčasnosti Slovak Lines).

Zavedením tejto etapy nastala zmena aj v predaji kupónov, predaj zabezpečoval Dopravný podnik Bratislava, vo forme tzv. električky – čipová karta. Cestujúci využíval čipovú kartu ako doklad o zaplatení v MHD a prímestských autobusoch. Vo vlakoch sa cestujúci preukázal papierovou potvrdenkou o kúpe „električky“. [1]

Tabuľka 2: Vývoj počtu platných mesačných kupónov BID

Rok	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Platné kupóny	859	6830	14668	18303	19840	22573	24767	26164

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Platné	28236	30108	30112	29494	30289	32054	15359	70

kupóny								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Zdroj: <http://www.bid.sk/cestovne-listky/cipove-karty/>

Graf 3: Vývoj počtu platných mesačných kupónov BID



Zdroj: <http://www.bid.sk/cestovne-listky/cipove-karty/>

Začiatkom roku 2001 bolo navrhnuté vytvorenie organizácie, ktorá bude zabezpečovať koordináciu vzájomného pôsobenia obstarávateľov dopravy a dopravcov. Túto funkciu zabezpečoval Bratislavský organizátor a koordinátor integrovanej dopravy (BOKID). Následne bolo definované vytvorenie integrovaného dopravného systému – Bratislavskej integrovanej dopravy spolu s Hlavným mestom Bratislava (HMB) a Trnavským samosprávnym krajom (TSK). Nakoľko ale pri trojstranných rokovaniach nedošlo k dohode, bolo navrhnuté aby Bratislavský samosprávny kraj a Hlavné mesto Bratislava uzavreli zmluvu o spolupráci – objednávatelia dopravných výkonov vo verejnom záujme. [1]

Spoločnosť (Bratislavská integrovaná doprava, s. r. o.) vznikla v polovici roku 2005, cieľom bolo integrovať dopravné služby v bratislavskom regióne. 65 - percentným vlastníkom je Bratislavský samosprávny kraj a 35 - percentným vlastníkom Hlavné mesto SR Bratislava. Spoločnosť zabezpečuje úlohy a úkony pri realizácii projektu dopravy na základe

zmluvných vzťahov s objednávatel'mi dopravy. Spoločnosť v roku 2009 zmenila právnu formu zo spoločnosti s ručením obmedzeným na akciovú spoločnosť. [2]

Súčasný stav Bratislavského integrovaného dopravného systému

IDS je určený predovšetkým pravidelným cestujúcim, ktorí využívajú predplatné cestovné lístky – bezkontaktné čipové karty (BČK), tzv. električky. Cestujúci môže cestovať neobmedzene v rámci zvolenej časovej platnosti (30, 90 alebo 365 dní) a územnej platnosti (zvolené zóny).

Cestujúci si môže zakúpiť predplatný cestovný lístok u zmluvných emitovaných predajcov. Na všetky karty je možné zakúpiť ktorýkoľvek predplatný cestovný lístok. Podmienky vydania a používania bezkontaktných čipových kariet sú pri jednotlivých čipových kartách rozdielne. [3]

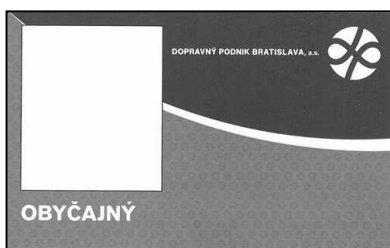
Druhy bezkontaktných čipových kariet vydávaných dopravcami:

- Dopravný podnik Bratislava, a. s.,
- Slovak Lines, a. s.,
- Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.,
- Vybrané vysoké a stredné školy,
- Bratislavská mestská karta.

Dopravný podnik Bratislava, a. s. (DPB) – BČK je neprenosná, vydávaná na meno. Je možné požiadať o ňu vo vybraných predajniach DPB. Samotná karta má platnosť 5 rokov. Kartou je možné využiť ako nosič dopravnej peňaženky ¹. Cena za vydanie BČK je 5,30 €.

Obrázok 4: Vzor BČK Dopravného podniku Bratislava, a. s.

¹ Dopravná peňaženka – služba umožňujúca naplnenie BČK finančným kreditom, ktorý je možné následne využiť pri cestovaní prímestskými autobusmi.



Zdroj: <http://www.bid.sk/cestovne-listky/cipove-karty/>

Slovak Lines, a. s. – BČK je neprenosná, vydávaná na meno. Je možné požiadať o ňu v predajných miestach Slovak Lines, a. s. Samotná karta má platnosť 10 rokov. Kartú je možné využiť ako nosič dopravnej peňaženky. Cena za vydanie BČK sú 3 €.

Obrázok 2: Vzor BČK Slovak Lines, a. s.



Zdroj: <http://www.bid.sk/cestovne-listky/cipove-karty/>

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK) – BČK je neprenosná, vydávaná na meno. Zakúpenie karty je možné v ktorejkoľvek pokladnici ZSSK. Samotná platnosť karty je 10 rokov. Cena za vydanie karty je 5 €. Kartú nie je možné využiť ako nosič dopravnej peňaženky.

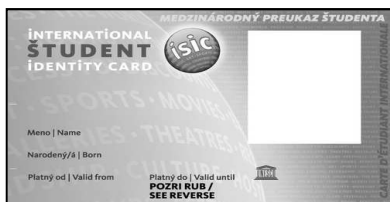
Obrázok 3: Vzor BČK Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s.



Zdroj: <http://www.bid.sk/cestovne-listky/cipove-karty/>

Vybrané vysoké a stredné školy – BČK sú vydávané školami svojim žiakom a študentom v zmysle zásad školy, ktorá ich vydáva. Kartu je možné využiť aj ako nosič dopravnej peňaženky.

Obrázok 4: Vzor BČK pre vybrané vysoké a stredné školy



Zdroj: <http://www.bid.sk/cestovne-listky/cipove-karty/>

Bratislavská mestská karta (BMK) – vydávaná občanom s trvalým pobytom na území Bratislavy, v súlade s obchodnými podmienkami vybranej banky zapojenej do projektu BMK. BČK je štandardná karta rozšírená o možnosti využitia v doprave. Platnosť čipovej karty je 3 roky. Karta je neprenosná a platí len s príslušným dokladom totožnosti. Kartu nie je možné využiť ako nosič dopravnej peňaženky.

Obrázok 5: Vzor BČK Bratislavská mestská karta



Zdroj: <http://www.bid.sk/cestovne-listky/cipove-karty/>

Cestujúci, ktorí nemajú záujem využívať predplatné cestovné lístky, môžu naďalej využívať jednorazové cestovné lístky – cestujúci platí len u dopravcu, u ktorého si ich zakúpi. [4]

Územné rozdelenie Bratislavského integrovaného dopravného systému

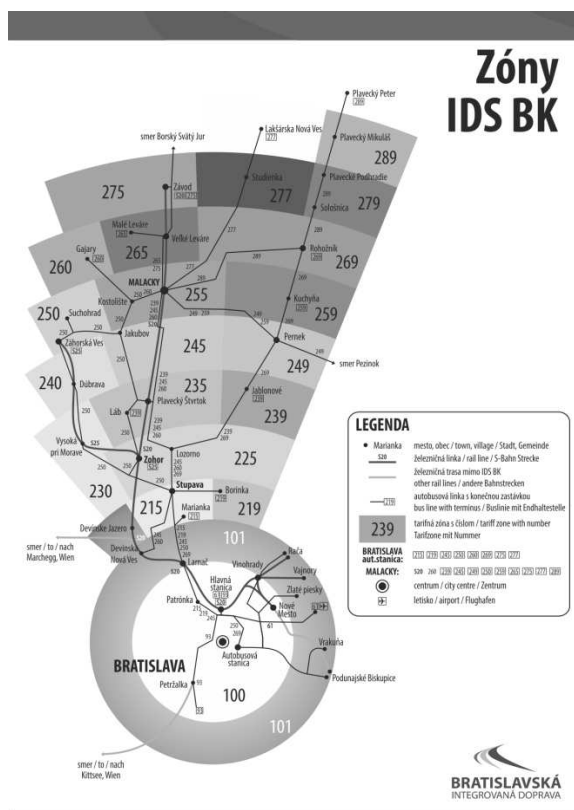
Územie IDS je rozdelené do tarifných zón, ktoré sú prezentované na obrázku 6. Podľa počtu a druhu zvolených zón si cestujúci môže vypočítať cestovné. Do výpočtu ceny sa počíta každá zóna, aj tá cez ktorú bude cestujúci len prechádzať. Každá zóna sa počíta len jeden krát, čo umožňuje

prechádzať cez zónu viac krát. Každá zóna je číselne označená a je vhodné vedieť zoznam zón, ktoré si cestujúci želá zakúpiť. [3]

Zóny IDS sú rozdelené nasledovne:

- Dve mestské zóny (územie Bratislavy),
- Devätnásť regionálnych zón (územie regiónu). [5]

Obrázok 6: Zóny integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja



Zdroj: <http://www.bid.sk/cestovne-listky/schema-zon/>

Budúcnosť Bratislavského integrovaného dopravného systému

V budúcnosti budú môcť integrovaný dopravný systém využívať aj obyvatelia pezinského okresu, seneckého okresu a vybraných obcí Trnavského kraja. Predpokladá sa rozšírenie o dvadsaťdeväť nových zón (šesť zón v regióne Záhorie, dvadsať tri zón v pezinskom a seneckom okrese

[illegible]

Záver

76

Integrovaný dopravný systém v rámci BSK sa už od svojho počiatku stretol s mnohými problémami. Nekoncepčné ale hlavne zdĺhavé zavedenie vyústilo k tomu, že ani po 15 rokoch nie je vybudovaný systém, ktorý by fungoval tak ako má.

Vo svojich začiatkoch v roku 1999 umožňoval využívať len dva druhy dopravy, t. j. MHD a osobné a zrýchlené vlaky v rámci uzla Bratislava. Cestujúci, ktorí sa rozhodli využiť prímestské linky, nemohli využiť vtedajší IDS, pretože nadväznosť liniek neexistovala. Už na začiatku mala byť vybudovaná nadväznosť liniek aj na iné druhy dopravy. Po tarifnej stránke bola koncepcia zameraná len na pravidelných cestujúcich, ktorí si museli zakúpiť mesačný cestovný kupón. Možnosť využitia jednorazového cestovného kupónu neexistovala.

Po experimentálnej etape nasledovalo zlepšenie v podobe možnosti využitia viacerých druhov dopravy a to MHD, prímestských liniek a osobných a zrýchlených vlakov. Pre cestujúceho teda priniesla táto zmena zlepšenie v podobe nadväznosti viacerých druhov dopravy ale neodstránil sa súbeh spojov. Pravidelný cestujúci si môže zakúpiť predplatný cestovný lístok – BČK. Nevýhodou, ktorú sa nepodarilo odstrániť, je nejednotnosť predplatných kariet, ktoré si každý dopravca vydáva sám za rôzne sumy a na rôznu dobu platnosti. Zlepšením by bolo vytvorenie jednej predplatnej karty BID. Opäť sa však pri tejto koncepcii nemyslelo na cestujúcich, ktorí nevyužívajú IDS pravidelne. Jednorazový cestovný lístok si môžu zakúpiť u dopravcu, ale jeho platnosť sa nevzťahuje na ostatných dopravcov.

Posledná etapa prinesie svoje výhody v podobe rozšírenia prevádzkovaných zón. Cestujúci bude môcť ľubovoľne kombinovať viaceré druhy dopravy, bez ohľadu na to ktorý dopravca ich prevádzkuje. Opäť sa však nemyslelo na cestujúceho, ktorý nevyužíva IDS pravidelne. Táto problematika sa stále odkladá a nie je vypracovaná koncepcia IDS BSK ako ucelený celok pre nepravidelných cestujúcich.

Literatúra

- [15] Bratislavská integrovaná doprava [online]. [cit. 30. 9. 2014]. Dostupné z: <http://www.bid.sk/ids-bk/historia/>
- [16] Bratislavská integrovaná doprava [online]. [cit. 30. 9. 2014]. Dostupné z: <http://www.bid.sk/spolocnost/>

- [17] Bratislavská integrovaná doprava [online]. [cit. 30. 9. 2014]. Dostupné z: <http://www.bid.sk/cestovne-listky/>
- [18] Bratislavská integrovaná doprava [online]. [cit. 1. 10. 2014]. Dostupné z: <http://www.bid.sk/cestovne-listky/cipove-karty/>
- [19] Bratislavská integrovaná doprava [online]. [cit. 2. 10. 2014]. Dostupné z: <http://www.bid.sk/cestovne-listky/schema-zon/>
- [20] Bratislavská integrovaná doprava [online]. [cit. 2. 10. 2014]. Dostupné z: <http://www.bid.sk/prihovor/vazeni-navstevnici/>

Ing. Ján Ponický

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
tel.:+421 – 41 – 513 3434
e-mail: jan.ponicky@fpedas.uniza.sk

doc. Ing. Martin Kendra, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
tel.:+421 – 41 – 513 3429
e-mail: martin.kendra@fpedas.uniza.sk

Ing. Vladimír Ľupták

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
tel.:+421 – 41 – 513 3434
e-mail:vladimir.luptak@fpedas.uniza.sk

VEŘEJNÁ DOPRAVA V ČESKÉ REPUBLICE – JEJÍ MILNÍKY A VLIV SPOLEČNÉ DOPRAVNÍ POLITIKY EU

Public transport in the Czech Republic - its milestones and the impact of the community's transport policy

VÁCLAV REDERER

Abstract:

In spite of the fact that public transport has only a short history, it is typical by often but mostly contradictory changes in its organization. New direction of its development was given by community's transport policy which is being implemented as a response to long-term decline in public transport performance. The aim of this paper is to briefly describe developmental milestones of public transport in the Czech Republic and asses the effectiveness of transport policy in period 2005 – 2013.

Abstrakt:

Přestože institut veřejné dopravy je charakteristický poměrně krátkou historií, v oblasti jeho organizace docházelo k zásadním, často však nesystematickým, změnám. Nový trend přinesla evropská integrace ve formě komplexní reformy systému veřejné dopravy, která je uplatňována jako reakce na dlouhodobý pokles přepravních výkonů. Cílem tohoto článku je stručně popsat milníky vývoje dopravy na území České republiky a zhodnotit úspěšnost opatření dopravní politiky z období 2005 - 2013.

Keywords:

Public transport; transport polic; railway packages;

Klíčová slova:

Veřejná doprava; dopravní politika; železniční balíčky;

Úvod

Přestože vznik dopravního systému, který by odpovídal pojmu „veřejná doprava“ v dnešním významu, je obtížné časově definovat, počátky jeho vývoje jsou spojené se vznikem železniční dopravy (např. Mykl, 2006). V devatenáctém století zastávala železniční doprava jedinou možnost veřejně dostupného a dostatečně kapacitního spojení venkovských oblastí s místními centry. Její rozvoj tak představoval historicky bezprecedentní zlepšení dopravní obslužnosti. Nicméně tento systém železničních linek nelze přirovnávat k modernímu pojetí veřejné dopravy kvůli podstatným rozdílům od jeho charakteru až po způsob fungování a organizaci. Hlavním znakem systému železničních linek byla jeho vnitřní nesourodost, jelikož výstavba sítě probíhala střídavě z iniciativy státu a soukromých subjektů, kteří vzájemně nespolupracovali na plánování tras ani na jejich provozu. Mezi linkami tak neexistovala návaznost ani jednotný tarifní systém. Proti současnému stavu (bez veřejné silniční dopravy) se navíc jednalo o poměrně řídkou síť linek, a to i přes to, že do konce devatenáctého století byla již většina současných linek v provozu. Dalším rozdílným prvkem byla také cenová dostupnost železniční dopravy, která ve svých počátcích představovala luxusní statek.

Na počátku dvacátého století začala vznikat také autobusová doprava provozovaná jak státem, tak soukromými provozovateli. Autobusové linky fungovaly zejména na krátkých linkách, kde vozily cestující k železničním stanicím a doplňovaly tak dosavadní železniční síť. K vlastnické koncentraci ve veřejné dopravě docházelo od sedmdesátých let devatenáctého století v rámci procesu zestátnování drah (např. Petr, 2006). Tento proces byl však postupný a k jeho završení došlo až po konci první světové války vznikem Československých státních drah. Do ČSD byly také v roce 1934 začleněny veškeré autobusové linky provozované státem, tedy 172 linek. Celý proces vlastnické koncentrace byl dokončen v roce 1948, kdy došlo ke znárodnění veškeré autobusové dopravy v počtu dalších 234 živností (Harák, 2005). V následujícím roce sice došlo k oddělení autobusové dopravy od státních drah, nicméně zavedení jednotné, ucelené sítě autobusové dopravy s jednotnými tarifními podmínkami znamenala více homogenní dopravní systém než v období do konce první republiky.

Vývoj po roce 1989 byl charakteristický dlouhodobým poklesem přepravních výkonů veřejné dopravy a současnými snahami o reformu

v souladu s dopravní politikou Evropské unie. Mezi lety 1990 a 2013 se podíl železniční dopravy na celkových přepravních výkonech snížil z téměř dvaceti procent na sedm a podíl autobusové dopravy se ve stejném období snížil z osmnácti procent na osm. Tento pokles měl více příčin, mezi které patří lepší dostupnost osobních automobilů, změna přepravních proudů a nízká kvalita nabízených služeb ve veřejné dopravě. Právě kvalita služeb se dostala do popředí zájmu v polistopadovém období a množství nových opatření bylo zaváděno s cílem jejich zlepšení.

Dopravní politika prováděná po roce 1989

V první polovině devadesátých let bylo nutné celý systém nejprve stabilizovat s ohledem na probíhající transformaci ekonomiky a rozdělení Československého státu. Kvůli přetrvávajícím problémům (rostoucí ceny pohonných hmot, pokles přepravních výkonů, zastaralá technika, nevyrovnaná dopravní obslužnost v autobusové dopravě vlivem liberalizace) bylo v roce 1992 schváleno usnesení vlády o řešení naléhavých problémů dopravy. Hlavním cílem tohoto usnesení byla stabilizace systému veřejné dopravy a zajištění dopravní obslužnosti v regionech na alespoň stejné úrovni jako před rokem 1989. Dopravní politika z roku 1998 byla schválena usnesením vlády č. 413/1998, nicméně ve svém směřování již reflektovala hlavní trendy evropské dopravní politiky a její cíle byly stanoveny tak, aby byla zajištěna koherence v zásadních otázkách. Těmito cíli bylo dokončení privatizace státních dopravních společností, dokončení transformace Českých drah, zabezpečení rovného přístupu na dopravní trh pro soukromé dopravce, zajištění základní dopravní obsluhy obcí regionů a harmonizace podmínek trhu pro jednotlivé druhy dopravy.

Zásadní význam pro fungování veřejné dopravy má dopravní politika pro následující programové období (2005 – 2013), která byla schválena vládním usnesením č.882/2005 a ve svých cílech přímo navazuje na předchozí dopravní politiku. Východiska, nástroje a cíle jsou popsány v dokumentu Dopravní politika 2005 - 2013 a v navazujících dokumentech Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury a Strategie podpory dopravní obsluhy území, kde jsou rozpracovány některé dílčí problémy. Koncepce pro toto období byla vypracována ze tří hlavních důvodů. Za prvé, koncept je přímým důsledkem vstupu do EU a implementací opatření v rámci společné dopravní politiky. Její vznik sahá do osmdesátých let

dvacátého století a je odpovědí na snižující se význam veřejné dopravy na celkových přepravních výkonech. Cíle jsou popsány v Bílé knize z roku 2001 „Evropská dopravní politika 2010 – čas rozhodnout“. Ta kritizuje zvyšující se přepravní výkony dopravních modů, které neúměrně zatěžují životní prostředí a představuje nástroje k revizi tohoto vývoje. Dalším impulzem pro zpracování nové dopravní politiky pak byly závěry Johannesburgského summitu o udržitelném rozvoji, které vedly taktéž k re-evaluaci dopravního vývoje ve prospěch dopravních modů šetrných k životnímu prostředí. Třetím důvodem přijetí nové dopravní politiky bylo schválení Strategie pro udržitelný rozvoj, která se stala pilířem pro vypracování více sektorových strategií (Ministerstvo dopravy, 2005). Cíle a nástroje národní dopravní politiky jsou v období 2005 – 2013 shodné s cíly uvedenými v Bílé knize (2001), přičemž za hlavní cíl v oblasti hromadné dopravy osob lze považovat revitalizaci železniční a autobusové dopravy, která povede ke zvýšení jejich podílu na celkových přepravních výkonech. K naplnění tohoto cíle slouží několik dílčích cílů, z nichž lze zařadit mezi nejvýznamnější

- zajištění rovných podmínek k přístupu na dopravní trh
- harmonizaci podmínek pro zajištění dopravní obslužnosti v regionech pro železniční a autobusovou dopravu
- liberalizaci veřejné dopravy a zajištění funkčních výběrových řízení na zajištění veřejné dopravy
- integrace systémů veřejné dopravy
- převedení odpovědnosti za zajišťování veřejné dopravy na různých úrovních podle principu subsidiarity.

Vývoj po roce 1989

Systém veřejné dopravy nebyl v první polovině devadesátých let jednotně organizován a fungoval na základě značného množství legislativních norem. Mezi nejvýznamnější patří zákon č. 266/1994 Sb., o drahách a zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Na základě těchto zákonů bylo opět povoleno provozování autobusových a železničních linek soukromými dopravci. Zejména železniční doprava však zůstala velice uzavřená konkurenci z důvodu skrytých legislativních bariér, monopolního postavení státního dopravce České dráhy (vlastnictví jak dopravní infrastrukturu, tak veškeré nezbytné vybavení pro provoz) a vysokých fixních nákladů. V autobusové dopravě sice došlo na základě zákona o silniční dopravě

k částečné liberalizaci díky umožnění poskytování dopravních služeb na komerční riziko, nicméně udělení příslušné licence bylo podmíněno přísnými kritérii, která upřednostňují dopravu v závazku veřejné služby. Ta byla od roku 1994 zajišťována podniky vzniklými z privatizované Československé státní autobusové dopravy (ČSAD) převážně na základě přímých zadání bez výběrových řízení.

Další impulsy k otevírání trhu veřejné dopravy tak přicházely díky opatřením společné dopravní politiky EU. Prvním výrazným krokem se stalo přijetí tzv. prvního železničního balíčku, souboru čtyř směrnic upravujících zejména přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za její užívání a vydávání licencí železničním dopravcům. Jeho nejvýznamnějším důsledkem se stalo přijetí zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, na jehož základě došlo k vertikálnímu rozdělení Českých drah v lednu 2003 na vlastníka dopravní infrastruktury, Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) a poskytovatele dopravních služeb České dráhy. V dalších letech, zejména v roce 2008 a 2011 pak následovala další opatření s cílem převedení dalších kompetencí spojených s železničním provozem (zejm. v oblasti řízení drážní dopravy) na SŽDC. Toto oddělení odstranilo významnou bariéru vstupu soukromých dopravců na síť a bylo nutnou podmínkou otevření železniční dopravy.

Milníkem integrace veřejné dopravy se stalo přenesení odpovědnosti za její plánování na krajské úřady od 1. ledna 2003. Toto opatření bylo motivováno zejména snahou o dosažení vyšší subsidiarity, kdy je dopravní obslužnost objednáвана úřadem, který má nejbližší místní příslušnost. Veřejná doprava je tedy v současnosti objednáвана a plánována na třech úrovních. Do kompetencí Ministerstva dopravy nově spadá objednávka veřejné drážní dopravy, která má nadregionální nebo mezinárodní charakter. Kraje objednávají regionální dopravní služby v oblasti drážní i silniční veřejné dopravy a obce dopravní služby, které tvoří dopravní obslužnost obce. Proti předchozímu stavu, kdy zejména v případě železnice objednávky okresních úřadů sloužily v podstatě pouze jako subjekt předávající prostředky ze státního rozpočtu, jsou kraje nyní odpovědné nejen za provedení objednávek, ale také za zajištění finančních prostředků. Finanční prostředky na železniční a autobusovou dopravu již také nejsou striktně oddělené, ale jsou alokovány z jednoho rozpočtu místně odpovědné instituce (Ministerstvo dopravy, 2014). Tento vývoj měl za následek vyšší

angažovanost krajů v organizaci veřejné dopravy a také vznik integrovaných dopravních systémů, které fungují jako organizátoři veřejné dopravy. Mezi nejvýznamnější přínosy patří lepší návaznost linek různých dopravních módů a zavedení jednotných zónových tarifů pro železniční dopravu, autobusové linky a městskou hromadnou dopravu. Takového stupně integrace se však dosud podařilo dosáhnout pouze v některých krajích (Praha, Jihomoravský, Moravskoslezský a částečně Královéhradecký a Pardubický). Z hlediska efektivity alokace zdrojů došlo k rušení paralelních linek, kdy byla totožná trasa obsluhována jak vlakem, tak autobusem.

Přes to, že zejména v autobusové dopravě kraje získaly formální možnost výběru dopravců, z důvodu absence jasných norem upravujících spojené problémy (např. způsob výběru nebo výpočet prokazatelné ztráty), docházelo k přímému zadávání zakázek stále stejným dopravcům. Většina z těchto dopravců vznikla transformací z bývalého ČSAD a od počátku devadesátých let se pouze měnili vlastníci těchto podniků (např. Veolia/Arriva). Tento stav trval do roku 2010, kdy došlo ke schválení zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Tento zákon byl připravován v souběhu s přípravou Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 (o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici) a ve své konečné verzi obsahoval požadavky tohoto Nařízení. Kromě toho, že zákon upravuje pravidla pro plánování a dotování veřejné dopravy, udává kritéria pro hodnocení výkonnosti veřejné dopravy, udává kritéria pro výběr dopravce, přesněji vymezuje odpovědnost státu, krajů a obcí, tak také do značné míry sjednocuje předchozí roztržitou legislativu. Podle nařízení č. 1370/2007 byl do zákona také implementován požadavek na výběr dopravců, kteří vykonávají dopravu v závazku veřejné služby, na základě transparentních výběrových řízení. Toto nařízení vstoupilo v platnost v roce 2009 a jeho součástí je přechodné desetileté období pro autobusovou dopravu a také bloková výjimka pro drážní dopravu na regionální a dálkové spoje. Přestože většina krajů má uzavřené platné smlouvy s autobusovými dopravci až do konce tohoto přechodného období, některé z nich začaly již v předstihu uplatňovat výběr dopravců ve výběrových řízeních z důvodu nespokojenosti se stávajícími službami (např. Ústecký, Jihomoravský, Liberecký). Také Ministerstvo dopravy přes absenci zákonné povinnosti

připravilo harmonogram soutěží na dálkových linkách. Potenciálními soutěžiteli však byla kritizována nestálost termínů uvedených v harmonogramu a netransparentní vedení již proběhlých řízení (např. linka Pardubice-Liberec nebo Olomouc-Krnov-Ostrava). Mezi lety 2012 a 2014 došlo například k výraznému odsunutí nejbližších termínů až o tři roky (např. R 27 nebo Ex 2).

Tabulka 2: Časový plán soutěží na výběr dopravců na dálkových železničních linkách -porovnání z let 2012 a 2014

Zahájení plnění stav 2012 (stav 2014)	Zahrnuté linky	Zahájení plnění (stav 2012) (stav 2014)	Zahrnuté linky
2014/2015 (2017/2018)	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc	2019/2020 (2020/2021)	R 6: Praha – Plzeň – Cheb
2015/2016 (2016/2017)	R 5: Praha – Cheb R 20: Praha – Děčín	2020/2021 (2020/2021)	R 26: Praha – České Budějovice
2014/2015 (2016-2017)	R 14: Liberec – Pardubice R 15: Liberec – Ústí nad Labem	2021/2022 (2021/2022)	R/Ex: Praha – Ostrava
2014/2015 (2016/2017)	R 16: Plzeň – Most	2022/2023 (2022/2023)	R 7: Praha – České Budějovice
2015/2016 (2018/2019)	Ex 2: Praha – Luháčovice	2024/2025 (2024/2025)	R 11: Plzeň – České Budějovice
2016/2017 (2017/2018)	R 6: Praha – Plzeň – Klatovy R 10: Praha – Hradec Králové	2025/2026 (2025/2026)	R 8: Brno –Bohumín R 12: Brno – Šumperk R 13: Brno–Olomouc
2017/2018 (2017/2018)	R 9: Praha – Brno R 19: Praha – Brno	2026/2027 (2026/2027)	Ex: Brno–Bohumín Ex 4: Břeclav – Ostrava
2018/2019 (2018/2019)	R 21: Praha – Tanvald R 24: Praha – Rakovník	2027/2028 (2027/2028)	Ex 3: Děčín – Břeclav

Zdroj: vlastní tvorba, zdroj dat: Ministerstvo dopravy 2012 a 2014, pozn.: odsunutě termíny vyznačeny kurzívou

Kromě zákona veřejných službách v přepravě cestujících ovlivnilo fungování osobní železniční dopravy zejména přijetí třetího železničního

balíčku a následná implementace směrnic v něm obsažených do národní legislativy v roce 2007 (s platností od roku 2010). Přijatá nařízení jasně stanovují a upravují práva a povinnosti cestujících v železniční přepravě, upravují způsob přidělování kapacity a zpoplatnění železniční dopravní cesty a dalšími směrnicemi a nařízeními odstraňují další skryté legislativní bariéry vstupu soukromých dopravců na železniční linky. Důležitým aspektem implementace těchto opatření je liberalizace mezinárodní železniční dopravy a také liberalizace vnitrostátní nedotované železniční dopravy. V dálkovém komerčním segmentu železniční dopravy také můžeme pozorovat zatím nejvýznamnější reálné dopady evropské dopravní politiky na výkony veřejné dopravy. Úplnou liberalizaci vnitrostátní železniční dopravy by mělo umožnit přijetí čtvrtého železničního balíčku, který je zatím (2014) ve stadiu příprav.

Plnění cílů dopravní politiky 2005 - 2013

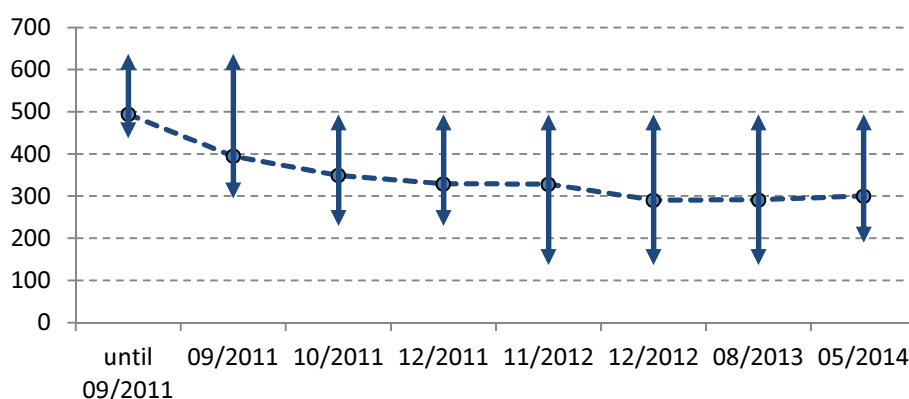
Přestože kvůli dlouhému přechodnému období pro zavedení povinných výběrových řízení pro autobusovou dopravu a uplatnění blokové výjimky pro železniční dopravu nedošlo ve sledovaném období v dotované dopravě k významným změnám, podstatné dopady lze pozorovat v komerčním segmentu železniční dopravy. V tomto ohledu se stal zásadní vývoj na lince Praha-Ostrava, která se po vstupu dvou soukromých dopravců stala unikátní díky neregulované konkurenci mezi třemi železničními dopravci. Se vstupem prvního soukromého dopravce Regiojetu v září 2011 byly zrušeny téměř veškeré státní dotace na přímé spoje mezi Prahou a Ostravou a veřejná doprava, dříve provozovaná z větší části¹ v závazku veřejné služby, začala být provozována na komerčním principu. V lednu 2012 na linku vstoupil druhý komerční dopravce Leo Express a v polovině roku 2014 lze pozorovat první reálné dopady na přepravní trh.

Celkový přínos volné soutěže na lince sice nelze jednoduše odhadnout, lze však shrnout, že volná jejím dosavadním výsledkem jsou jak významné přínosy pro zákazníky, tak i vážné problémy na straně nabídky a řízení

¹ České dráhy na této lince v rámci JŘ 2009/2010 provozovaly 15 spojů v závazku veřejné služby (kategorie R, Ex, EC) a 8 spojů vypravovaných na komerční riziko (kategorie SC)

provozu. Co se týká kvality služeb a cen jízdného, je zřejmé, že i přes absenci státních dotací se úroveň kvality služeb výrazně zlepšila zatímco se ceny jízdného se významně snížily. Na obrázku č.1 je znázorněn vývoj cen obyčejného jednosměrného jízdného z Prahy do Ostravy s vyznačeným cenovým rozpětím (konce šipek) a přibližnou průměrnou cenou jízdného (přerušovanou čarou). Průměrná ceny se mezi lety 2011 a 2014 snížila až o 40 %, přičemž došlo ke zvýšení rozpětí cen z důvodu širší nabídky služeb a uplatňované cenové diskriminace podle data a času jízdy.

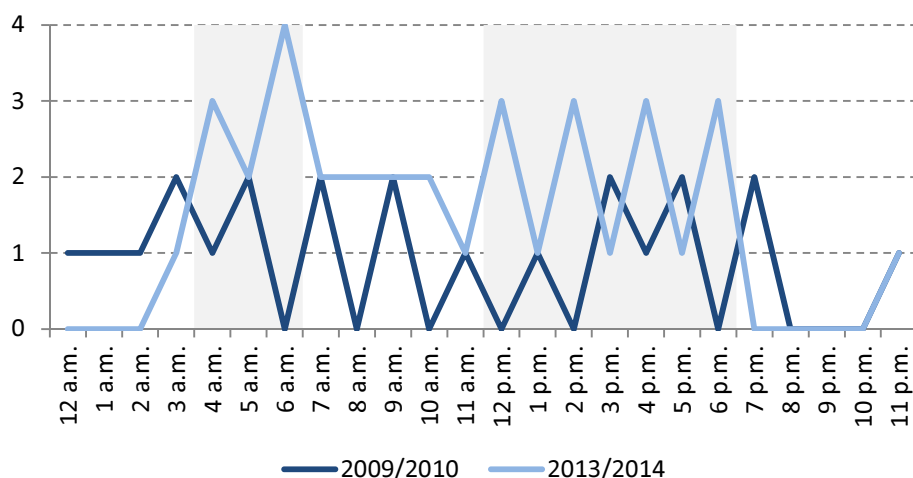
Obrázek 5: Rozpětí cen obyčejného jízdného na lince (2. tř, Kč)



Zdroj: Jandová – Rederer, Milníky vývoje na dopravním rameni Praha-Ostrava, 2013

Naopak mezi negativa lze zařadit nápor na kapacitu dopravní cesty. Zřetelným trendem na lince se totiž stalo zkracování souprav, které nyní obíhají ve významně kraších intervalech. Mezi lety 2010 a 2013 se na lince téměř zdvojnásobil počet spojů vypravených za den (40 proti 23), přičemž došlo ke snížení průměrné kapacity jednoho spoje z 464 na 335 míst (Jandová, Rederer, 2013). Vyšší frekvence spojení představuje sice další výhodu pro zákazníky, nicméně vážný problém je zde spojen s nedostatkem kapacity dopravní cesty, která komplikuje provoz regionální dopravy v okolí velkých měst a zcela znemožňuje provoz nákladní dopravy v určitých hodinách.

Obrázek 6: Počet spojů vyjíždějících z Ostravy do Prahy



Zdroj: Tomeš – Kvizda – Jandová – Rederer, *Open access passenger rail competition in the Czech Republic, v přípravě 2015*

Mezi další problémy patří nerentabilita provozu všech dopravců, která vážně ohrožuje ekonomickou udržitelnost existence všech současných dopravců na lince a také pravděpodobně zvyšuje objem kompenzací pro státní České dráhy. Nicméně podle přibližných odhadů se zdá, že počet nových zákazníků společností Regiojet a Leo Express převýšil propad poptávky po službách Českých drah a celkový přepravní výkon na lince se mezi lety 2010 a 2013 zvýšil (Tomeš, Kvizda, Jandová, Rederer, v přípravě). Na druhou stranu, tento růst mohl být ze značné části zapříčiněn kanibalizací železniční dopravy na autobusové dopravě. Svaz cestujících ve veřejné dopravě například uvádí, že významný růst počtu cestujících v železniční dálkové dopravě v roce 2012 byl doprovázen významným poklesem počtu přepravených cestujících v autobusové dopravě (v tomto roce také Student Agency zrušila přímou autobusovou linku Praha-Ostrava a nahradila ji železničními spoji).

Co se týká vlivu dopravní politiky na podíl přepravních výkonů veřejné dopravy, zde do konce roku 2013 nelze pozorovat příliš významný dopad uskutečněných opatření. Podíl výkonů železniční a autobusové dopravy na celkových výkonech po roce 2000 sice již významně neklesal, ale ani nerostl. Přestože pokles výkonů byl od roku 1990 jak tak absolutní (mld. oskm), tak relativní (procentní podíl na přepravních výkonech), při bližším

pohledu na uvedené hodnoty je také nutné zmínit pozitivní trend ve zvýšení počtu cestujících v železniční dopravě mezi lety 2011 a 2013. Nejen, že se počet přepravených cestujících v tomto období zvýšil přibližně o čtyři procenta (z 167,9 mil na 174,5 mil; CZSO, 2014), ale celkový přepravní výkon v osobní železniční dopravě vzrostl ve stejném období o více než třináct procent (z 6,7 mld. oskm. na 7,6 mld. oskm.).

Tabulka 3: Vývoj přepravních výkonů železniční a autobusové dopravy v porovnání s IAD

Rok	Individuální automobilová doprava		Železniční doprava		Silniční veřejná doprava	
	<i>mld. oskm.</i>	<i>% z celk. výkonů</i>	<i>mld. oskm.</i>	<i>% z celk. výkonů</i>	<i>mld. oskm.</i>	<i>% z celk. výkonů</i>
1990	39,9	58,87	13,36	19,71	12,34	18,21
1992	44,3	64,56	11,76	17,14	10,14	14,78
1993	49	71,13	8,55	12,41	9,09	13,19
1994	51,7	72,84	8,48	11,95	8,2	11,55
1995	54,5	62,12	8,01	9,13	7,67	8,74
1996	57,9	64,22	8,11	8,99	6,32	7,01
1997	59	65,37	7,27	8,05	5,8	6,43
1998	59,73	63,77	7,02	7,5	8,68	9,27
1999	62,38	64,13	6,95	7,15	8,65	8,89
2000	63,92	63,09	7,3	7,21	9,35	9,23
2001	63,42	61,65	7,3	7,1	10,61	10,31
2002	65,19	62,97	6,6	6,37	9,67	9,34
2003	67,36	63,57	6,52	6,15	9,45	8,92
2004	67,57	63,2	6,59	6,16	8,52	7,97
2005	68,64	63,21	6,67	6,14	8,61	7,93
2006	69,63	62,96	6,92	6,26	9,5	8,59
2007	71,54	63,43	6,9	6,12	9,52	8,44

2008	72,38	62,93	6,8	5,91	9,21	8,01
2009	72,29	62,77	6,5	5,65	9,49	8,24
2010	63	60,04	6,59	6,28	10,34	9,85
2011	65,49	60,49	6,71	6,2	9,19	8,49
2012	64,26	60,08	7,26	6,79	9,02	8,43
2013	64,7	60,32	7,6	7,09	9	8,42

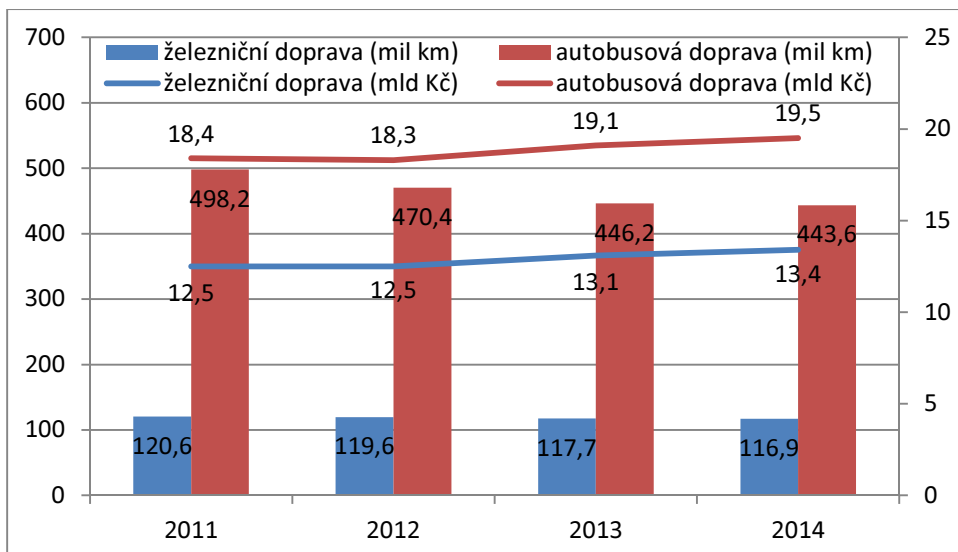
Zdroj: vlastní tvorba na základě ISSaR, pozn. tabulka neobsahuje údaje o MHD a letecké přepravě (ve výpočtu podílů jsou však výkony těchto modů zohledněny)

Podle evidence ministerstva dopravy bylo v roce 2013 objednáno 446,2 mil. km výkonů autobusové dopravy, za které bylo vyplaceno 19,1 miliardy Kč na kompenzacích. Největší část z těchto výkonů byla objednána kraji (277,5 mil. km. za 5,2 mld Kč). Obce objednaly 95,1 milionů kilometrů za 2,7 miliardy Kč a hlavní město Praha pak 73,5 milionů kilometrů². Zanedbatelnou část objednalo Ministerstvo obrany (0,1 mil km).

V roce 2013 bylo také objednáno 117,6 mil. km železničních výkonů za 13,1 miliardy Kč. Největší část byla objednána kraji (79 mil km za 8,4 mld Kč) a Ministerstvem dopravy (33,9 mil km za 4 mld Kč). Hlavním městem Prahou bylo objednáno 4,7 mil km výkonů za 0,7 mld Kč, zatímco souhrn objednávek ostatních obcí činil zanedbatelných 6 928 vlakových kilometrů za 375 000 Kč. Průměrná kompenzace za jeden kilometr činila 19,9 Kč v případě autobusové dopravy, 105 Kč v případě železniční dopravy objednané kraji a 119 Kč v případě dálkových spojů objednaných ministerstvem dopravy.

² V Případě Prahy nejsou kompenzace určené pro autobusovou dopravu oddělené od kompenzací na ostatní drážní dopravu (tramvaj a metro) a na rozdíl od objednaných výkonů jsou uvedené dohromady. Celkový objem kompenzací pro autobusy a ostatní drážní dopravu činil v roce 2013 11,1 miliardy Kč při celkových výkonech 176,3 mil. km.

Obrázek 7: Celková objednávka veřejných služeb v přepravě cestujících (železniční a autobusová) a hrazené kompenzace (přepravní výkon na levé ose)



Zdroj: vlastní tvorba na základě přehledů o objednávkách veřejných služeb v přepravě cestujících pro období 2011/2012 až 2013/2014 (Ministerstvo dopravy, 2014)

Závěr

Článek „Veřejná doprava v České republice – její milníky a vliv společné dopravní politiky EU“ podává chronologický přehled o milnících vývoje veřejné dopravy se zaměřením na polistopadové reformy a vliv společné dopravní politiky EU na národní dopravní politiku. Přestože počátky vývoje hromadné dopravy sahají do první poloviny devatenáctého století, moderní organizace veřejné dopravy je v České republice vytvářena až od přelomu tisíciletí, kdy prováděná dopravní politika začala vycházet ze společné dopravní politiky Evropské unie. Hlavní podstatou zaváděných opatření je zvýšení konkurenceschopnosti sektoru veřejné dopravy, čehož má být dosaženo zejména harmonizací podmínek vstupu na trh v celém společenství a faktickou liberalizací autobusové i železniční dopravy. Přestože tento cíl zatím nebyl zcela naplněn, v již liberalizovaném dopravním segmentu dálkové železniční dopravy lze pozorovat významné zlepšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Na druhou stranu,

vzhledem k problémům spojených s open access v železniční přepravě a omezenému počtu linek vhodných pro tento typ konkurence, budou zásadní změny v organizaci teprve následovat v dalších programových obdobích. Úspěšnost těchto změn bude přitom záviset nejvíce na kvalitě výběru autobusových dopravců ve veřejných soutěžích a schválení čtvrtého železničního balíčku, který je zásadní pro liberalizaci železniční dopravy.

Literatura

- [21] HARÁK, M.: *Encyklopedie československých autobusů a trolejbusů*, Corona, Praha, 2005, ISBN 80-86116-30-1, kap. 2.2 Poštovní autobusy, str. 35
- [22] MYKL, T.: Obecný přehled o veřejné dopravě, *Dopravní web* [online]. 2006 [cit. 5.10.2014], dostupné z: <<http://www.archiv.dopravni.net/view.php?nazevclanku=&cislocclanku=2006020704>>
- [23] MINISTERSTVO DOPRAVY. Přehled o objednávkách veřejných služeb v přepravě cestujících a hrazených kompenzacích a Souhrnná zpráva o závazcích veřejné služby, *přehledové tabulky 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014*, [online]. 2014 [cit. 5.10.2014], dostupné z: <http://www.mdcr.cz/cs/verejna-doprava/prehled_o_objednavkach_verejnych_sluzeb/prehled_o_objednavkach.htm>
- [24] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika 2005 – 2013*. [online]. 2005 [cit. 28.8.2014], dostupné z: <<http://www.mdcr.cz/en/Strategy/Transportation+Policy+for+2005+%E2%80%93+2013/>>
- [25] MINISTERSTVO DOPRAVY. Koncepce veřejné dopravy. In: *Zelená kniha: Diskusní dokument k aktuálním tématům v oblasti veřejné dopravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014. str. 5
- [26] MINISTERSTVO DOPRAVY. Časový plán otevírání trhu, *Nabídkové řízení na výběr dopravců v dálkové železniční dopravě*, [online]. 2014 a 2012 [cit. 5.10.2014 a 2012], dostupné pro rok 2014 z: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6EC63747-E1E2-444C-9186-16B34BC42761/0/aktualizovanycasovyplanoteviranitrhu.pdf>>

-
- [27] INFORMAČNÍ SYSTÉM STATISTIKY A REPORTINGU. Výkony dopravy a infrastruktura – vyhodnocení indikátoru [online]. 2014 [28.8.2014]. Dostupné z: <<http://issar.cenia.cz/issar/page.php?id=1587>>
- [28] JANDOVÁ, Monika a Václav REDERER. Milníky vývoje na dopravním rameni Praha-Ostrava. In Kvizda, Tomeš. *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita MuniPress, 2013. str. 77-93, 17 s. ISBN 978-80-210-6425-6.
- [29] PETR, M. Úspěchy a neúspěchy výstavby železnic v Rakouském Slezsku v 70. letech 19. století [online]. Brno: Masarykova univerzita Brno, 2006. str. 99, Dostupné z: <is.muni.cz/th/65024/ff_m/diplomka_text.doc>
- [30] SVAZ CESTUJÍCÍCH VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ. Přeprava cestujících na železnici vzrostla o 8 %, nejvíce za 18 let. [online]. 2013 [cit. 5.10.2014]. Dostupné z: <<http://www.svazcestujicich.cz/tiskove-zpravy/495/preprava-cestujicich-na-zeleznici-vzrostla-o-8-nejvice-za-18-let/>>
- [31] TOMEŠ, Zdeněk, Martin KVIZDA, Monika JANDOVÁ a Václav REDERER. Open Access Passenger Rail Competition in the Czech Republic. V recenzním řízení (2015). str. 8

Ing. Václav Rederer

Masarykova univerzita

Lipová 41a

Brno-Pisárky

rederer@mail.muni.cz



Standardy dopravní obslužnosti: centrální strategie vs. krajské priority

Standards of Public Transport: Central Strategy vs. Regional Priorities

Sborník příspěvků ze semináře Telč 2014

Conference Proceedings of Telč 2014

Editoři: Ing. Martin Kvizda, Ph.D., Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D.

Vydala Masarykova univerzita v roce 2014

1. vydání, 2014, náklad 70 výtisků

Tisk: Tiskárna DIDOT, spol. s.r.o., Trnkova 119, 628 00 Brno-Líšeň

ISBN 978-80-210-7287-9