

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA

V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

**Problematika dopravní obslužnosti a dotací na řešení ztrát
ve veřejné hromadné dopravě.**

**The problem of transportation services and subsidies for
solving losses in public transport.**

Václav Lacyk

Plzeň 2012

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Problematika dopravní obslužnosti a dotací na řešení ztrát ve veřejné hromadné dopravě“

vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

V Plzni dne 2.4.2012

.....

podpis autora

Děkuji Dr. Ing. Jiřímu Hofmanovi za odborné vedení práce, poskytování podnětných rad, připomínky, konzultace a vstřícný přístup při zpracování této práce.

Obsah

0 ÚVOD	6
1 DOPRAVA	7
1.1. Základní charakteristika	7
1.2. Historie a vývoj	8
1.3. Principy dopravní politiky	11
2 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST	13
2.1. Obsah a význam	13
2.2. Legislativní rámec	14
2.3. Účastníci procesu dopravní obslužnosti	15
2.4. Výběr dopravce, uzavření smlouvy	16
2.5. Kompenzace	18
3 PLZEŇSKÝ KRAJ	20
3.1. Základní údaje	20
3.2. Plán dopravní obslužnosti	24
3.3. Zabezpečení dopravní obslužnosti	25
3.4. Rozsah dopravní obslužnosti	26
3.4.1. Železniční doprava	26
3.4.2. Autobusová doprava	27
3.5. Úhrada dopravcům	29
3.5.1. Úhrada dopravcům v roce 2011	32
3.6. IDP (Integrovaná doprava Plzeňska)	39
4 VYHODNOCENÍ	42
5 ZÁVĚR	45
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	46
SEZNAM PŘÍLOH	

0 Úvod

Dopravní obslužnost zrcadlí stupeň sociální a ekonomické úrovně každé společnosti a je jedním z klíčových aspektů jejího dalšího rozvoje. V regionálním měřítku představuje kvalita zajištění přepravy osob, zejména do škol a zaměstnání, ale i do kulturních, veřejnoprávních nebo zdravotních cílů, významný krok k úspěchu v meziregionální konkurenci.

Regionální dopravní obslužnost na úrovni vyššího územně-samosprávného celku (kraje) je zajišťována veřejnou drážní osobní dopravou a autobusovou veřejnou linkovou dopravou. Regionem, zvoleným pro předkládanou bakalářskou práci je Plzeňský kraj, územní celek, který je polohopisně rozprostřen na jihozápadě České republiky a zaujímá významnou strategickou polohu jak v sousedství Spolkové republiky Německo, tak v dopravním spojení mezi centrální částí státu a západní Evropou.

Vedle naplnění společenské poptávky po zajištění dopravní obslužnosti musí být logickým cílem v uvedené oblasti i efektivní ekonomický rámec, takový, který umožní zajistit přepravu osob v kontextu možností kraje, přičemž podmínkou nemůže být pouze množství disponibilních finančních prostředků, ale i rozsah a kvalita železniční, dálniční a silniční sítě a integrace jednotlivých druhů doprav v dynamické a statické podobě. Zároveň je nezbytné brát zřetel na legislativní předpisy, vytvářející právní podmínky fungování veřejné dopravy a obslužnosti.

Cílem práce je zejména analýza stavu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje v základních rysech na podkladě rozsahu stávající dopravní infrastruktury a finanční náročnosti železniční a autobusové dopravy v Plzeňském kraji v roce 2011 s podrobnějším posouzením finančních kompenzací ztrát v autobusové dopravě. Práce se zabývá počtem dopravců, rozsahem jejich podílu na kompletní dopravní obslužnosti a podílem finanční náročnosti na celkovém objemu prostředků vydávaných Plzeňským krajem v uvedené oblasti.

Přínosem práce jsou na základě analýz a výsledků výzkumu některá doporučení pro zvýšení efektivity dopravní obslužnosti.

1 Doprava

1.1 Základní charakteristika

Vezmeme-li v úvahu sektorovou strukturu národního hospodářství, pak odvětví dopravy je zahrnuto do struktury terciární. V uvedené souvislosti tedy mluvíme o zařazení dopravy do oblasti služeb, resp. do oblasti poskytování služeb.

Z hlediska činnosti je doprava charakterizována přemísťováním osob a věcí prostřednictvím různých dopravních prostředků a různými technologiemi. V této souvislosti mluvíme o dopravě osobní, případně o dopravě nákladní.

Dopravu lze rovněž nazývat infrastrukturním odvětvím ve smyslu zajištění spojení různých jiných odvětví hospodářství. Právě doprava umožňuje spotřebu zboží vyrobeného průmyslem a zemědělstvím a je tedy možné o procesu dopravy uvažovat i jako o procesu nezbytně navazujícím na proces výroby.

Vlastností typickou pro dopravu, stejně jako pro většinu služeb, je neskladovatelnost. Navíc dopravní proces nelze nazvat pravidelným, naopak další ze základních charakteristik je nerovnoměrnost v čase a rovněž nerovnoměrnost v prostoru, z čehož vyplývá značná diferenciací v dopravních špičkách a v dopravních sedlech. Diferencovanost lze zastihnout zároveň v silně urbanizovaných a naopak volných plochách.

Doprava je proces, který není časově ohraničen, na každou přepravu je navázána přeprava další.

Zásadní vlastností dopravy je liniové rozmístění, rozdílně od průmyslu nebo zemědělství, jejichž rozmístění je bodové či plošné. Tato skutečnost zároveň poukazuje na skutečnost, že doprava je obor, který klade obrovské nároky nejen na výrobu dopravních prostředků, ale i na dopravní a technickou infrastrukturu. Tím je doprava provázána nejen s výrobní sférou, ale i s veřejnou správou, na níž je kladena majoritní úloha zajištění infrastrukturních požadavků.

Ve výčtu základních aspektů dopravy je třeba rovněž zmínit významný vliv tohoto odvětví na životní prostředí a přírodní klima, geografické změny území, ale i na zdraví obyvatel, jejich psychologické rozpoložení a sociologické postoje, preference zejména ve vztahu k volbě dopravy a vliv uvedených charakteristik na další vývoj dopravy a nové vzorce v chování obyvatel.

1.2 Historie a vývoj

Úloha dopravy zaznamenává stálý, rostoucí trend, který s rozvojem celosvětového hospodářství nabývá na dynamičnosti. Zatímco téměř celá historie lidstva zná dopravu pouze ve znamení přemístění osob, případně zboží, doprava v současnosti zastává zcela klíčovou roli při ekonomickém růstu a rozvoji, a to jak v místním, tak nadregionálním měřítku.

Historický vývoj dopravy je charakterizován postupnou dominancí jednotlivých druhů dopravy a jejich následným utlumením, což zároveň vytváří i posloupnost jejich využití v současnosti. Zjednodušený seznam začíná říční dopravou následovanou námořní plavbou a pokračuje od druhé poloviny 19. století rozvojem železnice. Druhá polovina 20. století pak přináší dominanci silniční a letecké dopravy, které si svoji stěžejní úlohu zachovávají i v současnosti.

Role dopravy byla především od počátku 20. století kladena na stále vyšší příčky žebříčku hybných sil společnosti, zejména s ohledem na stále se rozšiřující obchod. Prudký rozvoj civilizace nabídl nové dopravní prostředky, rychlejší způsob dopravy, vyšší kvalitu i nové způsoby pohonu.

V souvislosti s růstem obchodu, ale i růstem blahobytu se současně začal objevovat trend spojit rychlost přepravy s její bezpečností, ale i pohodlím, kulturností a rovněž s hospodárností. Doprava se stává stále více zrcadlem úrovně města, regionu nebo státu.

Současná globalizující se Evropa rostoucí roli dopravy přijala již v roce 1957 při podepsání Římské smlouvy vedoucí k založení Evropského hospodářského společenství. Dopravní politiku zahrnuje mezi tzv. společné politiky a tím povýšila dopravu mezi zcela klíčové sektory hospodářství. Pravdou je, že relativně dlouhé období hájily jednotlivé členské země vlastní území a vlastní vnitřní trh a tím dávaly výhodu domácím přepravcům. Zároveň společná politika nezahrnovala leteckou a námořní dopravu, které se staly součástí integračního dopravního procesu až v druhé polovině osmdesátých let dvacátého století. Aktuálně se veškeré úsilí o rozvoj dopravy opírá o tři priority, kterými jsou bezpečnost, ochrana životního prostředí a harmonizace sektoru vedoucí ke skutečně efektivní hospodářské soutěži v dané oblasti.

Strategické cíle EU v sektoru dopravy jsou shrnuty ve dvou klíčových dokumentech EU, a to v Bílé knize a itineráři Doprava 2050. Zmíněné dokumenty byly přijaty v březnu 2011 Evropskou komisí a nastiňují vizi EU do roku 2050 ve čtyřech základních bodech. Vedle

úplného omezení konvenčních paliv u automobilů ve městech a omezení a snížení emisí z lodní a letecké dopravy se jedná o přesun osobní a nákladní dopravy na středních vzdálenostech, tj. přesun na meziměstských úsecích ze silniční na železniční a vodní dopravu, a to o 50%. Železniční dopravě by se měla v plánech EU postupně navracet stěžejní role, kterou hrála v minulosti.

Současná společnost tedy očekává od rozvoje dopravy větší dostupnost vzdálených regionů, zvýšení výkonů při zvyšující se efektivnosti provozu, další aplikaci informačních technologií a snížení environmentálních dopadů na životní prostředí, které se stále více zmiňuje v souvislosti s poměrem k ekonomickému blahobytu.

Vývoj dopravy v České republice po celospolečenských změnách v roce 1989 vykazuje především velice rychlý nárůst automobilizace. Velmi dynamicky roste především počet osobních automobilů, dynamika nárůstu nákladních automobilů je mírně pomalejší. Stejně jako automobilizace, narůstají rovněž dopravní výkony na dopravních komunikacích.

Vývoj jednotlivých druhů dopravy se však vyznačuje značnou nerovnoměrností. Vedle silniční roste i doprava letecká, ovšem výrazně na úkor dopravy železniční. Navíc, mluvíme-li o nárůstu dopravních výkonů, je třeba poznamenat, že většina těchto výkonů připadá na individuální automobilovou dopravu. Níže uvedená tabulka (tab.č.1) pak dokládá vývoj přepravy v ČR z posledních šesti let.

Z tabulky jsou zřejmé, že dlouhodobý trend celkového nárůstu přepravních výkonů se zastavil v roce 2009, v přepravě celkového počtu přepravených osob u autobusové dopravy již dokonce o rok dříve. Ze srovnání jednotlivých druhů dopravy je patrné, že největší podíl v přepravě osob zaujímá dlouhodobě městská hromadná doprava, pro nadměstskou dopravu je nejvíce využívána doprava autobusová, která stále setrvává na růstovém trendu. Naopak odklon cestujících od železniční dopravy je patrný již od roku 2007.

Zajímavá srovnání nabízí tabulka přepravního výkonu, jehož jednotkou jsou osobokilometry (oskm). Zde je odklon od železniční dopravy naprosto markantní, což ve světle strategických cílů EU v oblasti dopadů dopravy na životní prostředí vyznívá velice tristně. Železniční doprava se pohybuje v přepravním výkonu na úrovni zhruba 60% přepravního výkonu dopravy silniční nebo letecké a tento trend rozevírání nůžek je bohužel setrvalý v celém srovnávaném období.

Tab.1: Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Přeprava cestujících celkem (mil.)	4 974,9	4 976,6	5 045,7	5 132,6	5 043,1	4 784,6
Železniční doprava	180,3	183,0	184,2	177,4	165,0	164,8
Autobusová doprava	388,3	387,7	375,0	373,4	367,6	381,2
Letecká doprava	6,3	6,7	7,0	7,2	7,4	7,5
Vnitrozemská vodní doprava	1,1	1,1	1,1	0,9	1,2	0,9
Městská hromadná doprava	2 268,9	2 238,0	2 258,4	2 323,8	2 262,0	2 260,3
<i>Veřejná doprava celkem</i>	<i>2 844,9</i>	<i>2 816,6</i>	<i>2 825,7</i>	<i>2 882,6</i>	<i>2 803,1</i>	<i>2 814,6</i>
Individuální automobilová přeprava osob	2 130,0	2 160,0	2 220,0	2 250,0	2 240,0	1 970,0
Přepočtené údaje						
Přepravní výkon celkem (mil. oskm)	108 602,8	110 611,7	112 799,4	115 045,3	115 183,2	107 508,6
Železniční doprava	6 667,0	6 922,0	6 898,0	6 803,3	6 503,2	6 590,7
Autobusová doprava	8 607,3	9 501,2	9 518,8	9 215,2	9 493,6	10 815,6
Letecká doprava	9 735,7	10 233,1	10 477,3	10 749,0	11 330,9	10 902,0
Vnitrozemská vodní doprava	18,1	12,8	12,8	17,3	10,5	12,8
Městská hromadná doprava	14 934,8	14 312,7	14 352,5	15 880,5	15 555,1	15 617,4
<i>Veřejná doprava celkem</i>	<i>39 962,8</i>	<i>40 981,7</i>	<i>41 259,4</i>	<i>42 665,3</i>	<i>42 893,2</i>	<i>43 938,6</i>
Individuální automobilová přeprava osob	68 640,0	69 630,0	71 540,0	72 380,0	72 290,0	63 570,0

Zdroj: MD ČR (2010)

Dopravní politika v ČR je logicky těsně svázaná se společnou dopravní politikou EU, která je hlavním pramenem a z které vycházejí základní směry ve vývoji českého dopravního sektoru. V současnosti jsou stanoveny principy ve střednědobém horizontu, které vycházejí z několika základních aspektů stávajícího stavu. Mezi ně patří zejména požadavek společnosti na zvýšení mobility a zkvalitnění pomalých a málo kvalitních služeb v osobní dopravě, jak autobusové tak drážní. Nízká kvalita a rychlost vedou k přesunu obyvatel k individuální automobilové dopravě, což je skutečnost, která neposiluje strategické cíle dopravy. Dalším základním požadavkem je optimalizace dopravního systému, zastavení růstu nepoměru jednotlivých druhů dopravy a omezení škodlivých vlivů na životní prostředí. V ČR došlo sice v posledním

období k masivním investicím do infrastruktury, zejména do modernizace železniční sítě, přesto její stav stále neodpovídá mezinárodním standardům, chybí prostředky na údržbu a obnovu a napojení některých regionů na páteřní silniční a železniční trasy. Železniční doprava se potýká s kvalitou vozidlového parku, který nemůže nabídnout dostatečně komfortní prostředí pro cestující. Zásadním nedostatkem zůstává malá integrace dopravních systémů, které jsou provozovány jen v omezeném rozsahu. Drážní a autobusová doprava mezi sebou svádí konkurenční boj o zákazníka, ovšem z důvodu neefektivity Českých drah je železniční doprava málo konkurenceschopná.

1.3 Principy dopravní politiky

Strategickým dokumentem České republiky v dané oblasti je dokument Ministerstva dopravy ČR nazvaný Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013. Jedná se o dokument schvalovaný vládou ČR, který je v současnosti vydán v aktualizovaném znění k roku 2011. Výchozími podklady pro zpracování byla jednak průběžná hodnocení plnění nastavených cílů a jednak dlouhodobá strategie EU nazvaná Evropa 2020. ČR tímto materiálem stanovila zásady vývoje dopravy ve čtyřech základních principiálních oblastech, které rozvinula do strategických a dílčích cílů. Mluvíme o principech dopravně politických, environmentálních, ekonomických a sociálních.

Dopravně politické principy spočívají především v optimalizaci přepravy, což znamená, že by neměla existovat přímá úměra mezi zvyšováním přepravních výkonů a růstem ekonomiky. Měla by se více začít využívat doprava vodní a především značně nevyužitá kapacita železniční dopravy. Samozřejmostí musí být skutečnost, že vývoj dopravy musí cílit své zájmy na uživatele dopravy a dopravci musí veškeré procesy spojené s přepravou přizpůsobovat jejich potřebám.

Hlavním environmentálním cílem je princip obnovitelnosti a nahraditelnosti. Tedy především jejich efektivní využívání a snahou o nahrazení neobnovitelných zdrojů obnovitelnými. Dalším principem je dosažení takové úrovně produkce odpadů, které je schopné eliminovat prostředí, nelze zachovávat nadále stav, kdy odpady přibývají rychleji, než je možné jejich odstranění. Činnosti, které produkují méně nebo žádné škodlivé látky by měly být ekonomicky zvýhodňovány před těmi, které škodlivin produkují velké množství. Cílem je nejen přesun stěžejních přepravních výkonů ze silnice na železnici, tzn. maximální možná náhrada autobusových spojení vlakovými, ale i nastolení trvalého trendu přesunu přepravy z individuální automobilové do veřejné hromadné.

Ekonomické principy chtějí stejné podmínky pro všechny srovnatelné subjekty, které se chtějí dopravy účastnit, zároveň ekonomická stimulace všech subjektů musí směřovat ke snaze o aplikaci inovací a zvyšování efektivity. Náklady, které doprava vyvolává, musí být hrazeny ze všech dostupných zdrojů. Jde tedy o lepší využití prostředků státu, krajů a obcí, zdrojů z EU, ale rovněž o postupné přenášení větší části nákladů na uživatele dopravy.

Sociální principy stojí hlavně na zajištění podmínek pro bezpečnou dopravu, solidaritě a stanovení stejných podmínek. Doprava zachovává zvýhodnění některých skupin obyvatelstva při využívání dopravy, příkladem je udržení systému slev na jízdě pro žáky a studenty základních, středních a vysokých škol, což je jednak sociální kompenzací podporující studium a zvyšování vzdělanosti občanů státu a jednak příspěvek k větší atraktivitě veřejné dopravy na úkor dopravy individuální.

Samostatnou kapitolou je permanentní zajišťování dopravní infrastruktury v kvalitě zajišťující podmínky pro naplnění ostatních cílů. Pro dopravní obslužnost je důležité zajistit nejen permanentní údržbu stávající infrastruktury, ale i její rozvoj, zejména v oblasti silničních obchvatů sídel a zkapacitňování páteřních silničních a železničních koridorů. Současně je nezbytné věnovat pozornost nejen dynamické, ale statické dopravě, a to zejména klíčovými přestupními uzly.

Strategický dokument Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 je jedním z podkladů pro zpracování Plánu dopravní obslužnosti jednotlivých krajů, který navazuje na Celostátní plán dopravní obsluhy území a je jedním z nástrojů krajských samospráv při zajišťování vyšší kvality dopravní obslužnosti jednotlivých regionů. Plán dopravní obslužnosti obsahuje popis služeb, které zajišťuje kraj v oblasti přepravy cestujících, informaci o kompenzaci poskytované jednotlivým dopravcům, způsob a postup při uzavírání smluv s dopravci a integrační postupy a cíle pro případy koordinace jednotlivých druhů doprav a jednotlivých objednatelů dopravní obslužnosti. Mezi další podklady, které Plán dopravní obslužnosti musí respektovat, patří na úrovni státu Politika územního rozvoje ČR, Dopravní politika ČR Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025, v jednotlivých krajích příslušné místní dokumenty Zásady územního rozvoje, Koncepce dopravy, Program rozvoje kraje, Regionální operační program NUTS II, územní plány velkých územních celků (VÚC) a na úrovni obcí především místní územní plány.

2 Dopravní obslužnost

2.1 Obsah a význam

Dopravní obslužnost je termín, který vyjadřuje zajištění dopravních potřeb obyvatelstva prostřednictvím pouze silniční a železniční dopravy buď na území státu, nebo na území kraje, a to ve veřejném zájmu, neboli v zájmu, který je nadindividuální.

Stát (prostřednictvím Ministerstva dopravy) je zodpovědný za zajištění obsluhy dálkovou drážní dopravou, tj. expresními a rychlíkovými spoji. V kompetenci krajů je pak doprava autobusová a regionální železniční doprava, tedy vlaky spěšné, resp. osobní. Do zajištění závazku veřejné služby vstupují rovněž obce, jejichž příspěvek spočívá v provozování především městské hromadné dopravy, ale stále více se objevují i integrované dopravní systémy hrazené z prostředků měst a obcí. Zvláštním typem dopravní obslužnosti je obslužnost pro obranu státu, která je zajišťována ve spolupráci a po dohodě Ministerstva dopravy a Ministerstva obrany.

Význam dopravní obslužnosti lze shrnout do několika základních oblastí. Především se jedná o hledisko sociální ve smyslu umožnit lidem, kteří jsou bez možnosti používat osobní automobil dostat se k lékaři, do školy a zaměstnání, na úřad apod., a to každý den v týdnu, tedy nepřetržitě, tam i zpět. Veřejná doprava má nepoměrně větší šance oproti individuální dopravě zajistit menší dopady na životní prostředí. Rovněž velice významně přispívá k zajištění regionálního rozvoje, například nabídkou přepravy do zaměstnání v regionech, které by za jiných podmínek trpěly vysídlováním.

Z hlediska celkového počtu cestujících ve srovnání s osobní automobilovou přepravou zaznamenává nepoměrně menší nehodovost, zejména u dopravy železniční. Fatální následky nehodovosti vyjadřuje například finanční analýza společenských ztrát v případě zranění při dopravní nehodovosti, která podle výzkumu společnosti CDV dosáhla v roce 2011 následujících hodnot:

- Smrtelné zranění – 10 614 000 Kč
- Těžké zranění – 3 487 000 Kč
- Lehké zranění – 245 000 Kč.

Je patrné, že snaha o snižování počtu zranění přináší vedle primárního aspektu ochrany života a zdraví i obrovskou finanční úsporu nákladů jak přímých (zdravotní péče, HZS), tak nepřímých (policejní vyšetřování, soudní výlohy, pojištění a ztráta z produkce, která tvoří největší objem ztrát).

2.2 Legislativní rámec

Za stěžejní právní předpis v autobusové dopravě lze označit zákon č.194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. V intencích tohoto zákona zajišťují dopravní obslužnost stát, kraje i obce.

Uvedený zákon implementuje do vnitrostátního práva Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č.1191/69 a č.1107/70, které definuje zasahování příslušných orgánů do přepravy osob s cílem zajistit levnější a kvalitnější služby, než nabízí mechanismus trhu.

Mezi právní předpisy přijaté v návaznosti na zákon 194/2010 je nezbytné uvést následující tři. První je Nařízení vlády č.295/2010 Sb. o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících, které nastavuje pravidla pro provázání elektronického odbavování cestujících.

Druhým je Vyhláška Ministerstva dopravy č.296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

Třetím navazujícím předpisem je Vyhláška Ministerstva dopravy č.297/2010 Sb. o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Vzor formuláře je přílohou vyhlášky.

Nastavení podmínek pro provozování silniční dopravy, ustanovení povinností a práv, resp. působnost zúčastněných subjektů jsou obsaženy v zákoně č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. K tomuto zákonu se bezprostředně vztahovalo Nařízení vlády č.493/2004 Sb. kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti. Platnost nařízení zrušil k 1.7.2010 výše uvedený zákon č.194/2010, v legislativním výčtu je však nezbytné toto nařízení uvádět, neboť se jím řídily v současnosti stále platné smlouvy uzavírané před nabytím účinnosti zákona 194/2010.

Předchozí věta zmiňuje časový úsek nazývaný přechodné období. Mezní termín přechodného období určuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, které stanovuje datum 3. prosince 2019 jako den, ke kterému musí všechny členské státy zajistit, aby veškeré smlouvy o veřejných službách byly v souladu s článkem 5 (Uzavírání smluv o veřejných službách) uvedeného nařízení. Další části nařízení však musí být aplikovány již od 3. prosince 2009.

V souvislosti se zajištěním dopravní obslužnosti prostřednictvím drážní dopravy uvádím zákon č.266/1994 Sb. o drahách, který upravuje podmínky provozu a práva a povinnosti subjektů zúčastněných drážní dopravy a Vyhlášku č.241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy.

Legislativním předpisem, který se zabývá stářím vozidel (silničních i železničních) využívaných pro přepravu osob, jejich přizpůsobením a technickým vybavením umožňující přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace a způsobem prokázání kvality, resp. bezpečnosti je Nařízení vlády č.63/2011 Sb. o minimálních hodnotách kvality a bezpečnosti v přepravě cestujících.

2.3 Účastníci procesu dopravní obslužnosti

Prvním, základním a nejdůležitějším účastníkem celého procesu vždy musí být cestující! Zdánlivě jednoduché konstatování, které je bohužel zřídka kdy ostatními stranami respektováno.

Dalším participantem je objednatel. Jak již bylo zmíněno, objednávání dopravní obslužnosti je v rukou státu, krajů a obcí. Konkrétní odpovědnost za přepravu cestujících má Ministerstvo dopravy (pro území ČR), kraj a obce ve svých územních obvodech, přičemž se jedná o výkon v jejich samostatné působnosti. Mnou popisovaná regionální dopravní obslužnost je v gesci Krajského úřadu Plzeňského kraje, resp. jeho odboru dopravy a silničního hospodářství. Pod tímto odborem je dále zřízeno oddělení financování veřejné dopravy a silničního hospodářství. Jednotlivé kraje, Plzeňský nevyjímaje si pro organizaci dopravy zřizují samostatné organizátory, kteří pro svého zřizovatele vykonávají servisní činnost v oblasti veřejné dopravy.

Veřejné služby v přepravě osob mohou tyto subjekty poskytovat buď samy, nebo je mohou svěřit prostřednictvím uzavřených smluv do rukou dopravce. Ten se v takovém případě stává třetím základním členem celého procesu.

2.4 Výběr dopravce, uzavření smlouvy

Každý objednatel veřejné služby v přepravě osob má dvě možnosti jak vybrat dopravce. Jednou z možností je uzavření smlouvy přímým zadáním. Tato možnost je podmíněna několika skutečnostmi. Předně objednatel musí vykonávat nad vybraným subjektem stejnou kontrolu, jako vykonává nad svými vlastními útvary, provozovatel pak může vykonávat přepravu pouze na území, které je v působnosti objednatele (pro případy, kdy je objednatelem kraj nebo obec). Další podmínkou je odhadovaná velikost průměrné roční hodnoty veřejné služby, která nesmí přesáhnout 1 000 000 EUR, nebo případně pokud závazek poskytované služby nepřesáhne 300 000 km/rok. Uvedené hodnoty mohou dosáhnout dvojnásobku u smluv uzavíraných s malým nebo středním podnikem disponujícím maximálně 23 vozidly. Provozovatel navíc musí zajistit převážný rozsah veřejné služby sám, tedy nikoli s podstatným využitím subdodavatelů.

Druhou možností je výběr dopravce prostřednictvím nabídkového řízení z neomezeného množství kvalifikovaných dopravců. Objednatel tak ctí zásadu spravedlnosti, protože nabídkové řízení otevírá všem dopravcům. Základním právním předpisem, kterým se řídí nabídkové řízení je zákon č.137/2006 Sb. o veřejných zakázkách, překročí-li předpokládaný rozsah předmětné veřejné služby 50 000 km/rok, zveřejňuje objednatel oznámení také v Úředním věstníku Evropské unie. Objednatel může dopravce vybrat na základě multikriteriálního hlediska v rámci výběrového řízení bez dalšího projednání, nebo může využít zákonnou možnost projednání nabídek s jednotlivými zájemci ve druhém kole. Objednatel samozřejmě musí takový způsob výběru zahrnout do podmínek nabídkového řízení, následně pak buď jedná se všemi zájemci, nebo jejich okruh variabilními způsoby zužuje. Výsledkem řízení je výběr ekonomicky nejvhodnější nabídky, tzn. nabídky s nejnižší požadovanou kompenzací. Dovolím si přidat vlastní názor k takovému způsobu výběru. Rozumím názorům volajícím po maximální transparentnosti nabídkových řízení a chápu požadavky na minimalizaci finančních nákladů. Ve světle používání demokratických hodnot a šetření veřejných prostředků mně však trochu uniká smysl způsobu, jak vybrat nejlepšího dopravce, když dokonce i zákon mluví v případě nejvyšší výhodnosti pouze o ceně. Hledáme opravdu i kvalitu, odbornost, dobrou pověst, zkušenost, dochvilnost, bezpečnost, ochotu, profesionalitu, manažerské schopnosti, kvalitní zázemí firmy atd.? Nechávám otázku bez odpovědi, necht' si laskavě čtenář udělá názor vlastní.

Uzavření smlouvy probíhá buď mezi objednatelem a vybraným dopravcem, případně ji lze za určitých podmínek uzavřít i mezi objednatelem a právnickou osobou, která nebyla účastna nabídkového řízení. Institucí, která vykonává dohled nad řádným postupem při uzavírání smlouvy a nad úkony objednatele tak, aby byly v souladu s legislativou, je Úřad pro ochranu hospodářské soutěže a každému dopravci je umožněno ve smyslu dodržení zásady ochrany práv podat žádost o přezkoumání správnosti výběru zadavatelem. Sankcí za porušení nastaveného postupu může být pokuta až na úrovni 5% předpokládané kompenzace nebo pokuta do výše 10 milionů Kč. Smutným detailem zákona č.194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů je fakt, že naprosto neřeší dohled nad samotným zajištěním, resp. financováním dopravní obslužnosti.

Smlouvy mezi objednatelem a dopravcem jsou limitovány horní hranicí doby trvání. V silniční dopravě je limitním termínem 10 let s případným prodloužením na 15 let, pokud se takové prodloužení ukáže nezbytné s ohledem na amortizaci majetku dopravce.

V železniční dopravě se doba trvání smluv z analogických důvodů pohybuje na úrovni 15, resp. 22,5 let. Další prodlužování smluv je umožněno z důvodu amortizace kapitálu v případě výjimečných investic do vozidel nebo infrastruktury.

Objednatel je tedy postaven před otázkou, zda je pro něj výhodnější uzavřít smlouvu s dopravci na delší nebo kratší dobu. Delší termín nabízí logicky možnost zajistit oboustranně kvalitní vztah na bázi projevu hlubší vzájemné důvěry, ale musí být podmíněn kvalitní a stálou kontrolou s možností účinných sankcí.

Každá smlouva musí povinně obsahovat vymezení závazku veřejné služby, území, na kterém se služba bude poskytovat, musí být stanoveny ukazatele výpočtu kompenzace, specifikována výlučná práva (tj. udělení práva poskytovat přepravní služby v určité oblasti nebo na konkrétní trase bez možnosti obsluhy dalšími dopravci; v takovém případě nelze poskytovat kompenzace), která byla dopravci udělena a způsob rozdělení nákladů souvisejících s poskytnutím veřejné služby.

Vzhledem k přechodnému období (viz. kapitola 2.2) je současný stav uzavřených smluv charakterizován různými režimy jejich aplikace. Pro smlouvy uzavřené před datem třetího prosince 2009 jsou rozhodující dva aspekty. Datum uzavření smlouvy, a zda byla smlouva uzavřena na základě spravedlivého nabídkového řízení.

Rozhodné datum uzavření smlouvy je 26.7.2000, smlouvy uzavřené před tímto datem mohou zůstat v platnosti nejdéle 30 let. Platnost smluv uzavřených po 26.7.2000 činí 10 nebo 15 let v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1370/2007, stejně tak se uvedeným nařízením řídí jejich případné prodloužení.

Pro smlouvy uzavřené na základě spravedlivého nabídkového řízení zůstávají platné bez ohledu na datum uzavření.

2.5 Kompenzace

Pro drážní dopravce je určujícím předpisem Vyhláška Ministerstva dopravy č.241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy. Pro autobusové dopravce je pak stěžejním legislativním předpisem zákon č.194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, který nahradil dříve platný zákon č.111/1994. Tento zákon změnil rovněž terminologii v případě úhrad objednatel dopravci a původní výraz *prokazatelná ztráta* nahradil výrazem *kompenzace*.

Skutečnost, že se jedná o platbu, kterou poskytuje objednatel smluvně zajištěnému dopravci ze svého rozpočtu, samozřejmě zůstává nadále nezměněna. Objednatel tak hraří závazek veřejné služby, kterou zajišťuje z důvodu absence této dané služby (dopravní obslužnosti), která není zabezpečena běžným tržním prostředím v nezbytném rozsahu a potřebné kvalitě.

V obecné rovině se logicky nabízí otázka, zda má být kompenzace vůbec na účely dopravní obslužnosti poskytována. Odpověď pravděpodobně leží v rovině nastavení kvalitativní úrovně veřejné dopravy, kterou je ochotna společnost akceptovat. Podle mého názoru je v současnosti nastavená úroveň odrazem možností celé společnosti a dosahuje kvality, kterou si může náš region dovolit. Chceme-li nadále stanovenou laťku udržet, resp. zvyšovat, pravděpodobně ani v budoucnu se oblast dopravní obslužnosti bez dotací neobejde.

Jinou otázkou je, co by se stalo v okamžiku zrušení dotačního systému. S největší pravděpodobností by cena jízdného dosáhla takové výše, která by přestala být únosná pro většinu cestujících, a nastal by masivní přesun přepravy k individuální automobilové dopravě. Druhým extrémem by byl stav, při kterém by stát garantoval cestujícím prostřednictvím zákona maximální výši jízdného, ale nízká cena by prakticky zlikvidovala dopravce, protože by nebyli schopni při nízkých příjmech vybalancovat vlastní náklady a dopravní obslužnost

by tak zcela zmizela. Obava představitelů krajů (a nejen kraje Plzeňského) ze sociálních dopadů takových rozhodnutí nepochybně zachová současný status quo.

Zásadou pro poskytování kompenzací je její maximální výše, která nesmí být vyšší, než je nezbytný rozsah nákladů dopravce, přičemž se přihlíží k dosaženým příjmům a přiměřenému zisku. Za přiměřený zisk je označována míra návratnosti kapitálu adekvátní k běžné odvětvové úrovni.

Mezi náklady jsou u autobusových dopravců zahrnuty pohonné hmoty a oleje, pryžové obruče, energie a ostatní přímý materiál, přímé mzdy, odpisy, pronájem dopravních prostředků (leasing), opravy a udržování autobusů, silniční daň, zákonné a havarijní pojištění, cestovné, odvody do fondů, jiné ostatní přímé náklady a režijní náklady. Příjmy tvoří zejména tržby z přeprav a jiné tržby, úhrada ztráty ze žakovského jízdného a dotace na obnovu autobusů.

Náklady železničních dopravců jsou trakční a netrakční energie a palivo, přímý materiál, opravy od externích dodavatelů, ostatní služby, mzdové náklady, zákonné zdravotní a sociální pojištění, odpisy dlouhodobého majetku, ostatní přímé náklady, vnitropodnikové náklady, úhrada za použití ŽDC, provozní a správní režie. Výnosy podobně jako u dopravců autobusových jsou tvořeny zejména tržbami z jízdného, ostatními tržbami z přepravy a ostatními výnosy a úhradou ztráty ze žakovského jízdného.

Veškeré náklady a příjmy jsou jednotlivými dopravci každoročně dokládány objednateli jako podklad pro stanovení výše prokazatelné ztráty, resp. kompenzace. Následuje dohádovací jednání mezi oběma stranami, jehož výsledkem je dohoda o celkové sumě, kterou objednatel dopravci bude vyplácet. V Plzeňském kraji se jedná o platbu hrazenou ve čtvrtletních splátkách.

System kompenzací je bohužel nastaven tak, že objednatel dopravy hradí rozdíl mezi náklady a příjmy, což logicky vede všechny dopravce k hledání maximálních nákladů a naprosto je nenutí ke snaze o získání zákazníka. Počet přepravených osob je pro dopravce nedůležitý, neboť náklady pokryje objednatel a výše tržeb pouze určí výši kompenzace. Celkové náklady včetně dohodnuté části přiměřeného zisku jsou dopravci uhrazeny vždy a dopravcům logicky zcela nezáleží na tom, z jaké kapsy finanční prostředky dostane.

3 Plzeňský kraj

3.1 Základní údaje

Plzeňský kraj se rozkládá v jihozápadní části České republiky, na severozápadě sousedí s krajem Karlovarským, na severovýchodě se Středočeským a na jihovýchodě s krajem Jihočeským. Západní hranice kraje kopíruje státní hranici s Německem, resp. spolkovou zemí Svobodný stát Bavorsko. Geografická poloha kraje určuje i jeho polohu strategickou, na pomezí východní a západní Evropy. Z hlediska statistických jednotek vytvořených v rámci vstupu do EU vytváří Plzeňský kraj spolu s krajem Jihočeským jednu z osmi republikovým jednotek NUTS II Jihozápad.

obr.1: Mapa ČR s vymezením Plzeňského kraje



zdroj: www.kr-plzensky.cz

Přirozeným centrem kraje je město Plzeň, které se od doby svého vzniku stalo nejprve křižovatkou obchodních cest a posléze i jádrem průmyslu, vzdělání, kultury a moderních technologií.

Z hlediska rozlohy, která činí 7 561 m², je Plzeňský kraj třetím největším v České republice (největším krajem je Středočeský s rozlohou 11 014 m²), počtem obyvatel (cca 580 000) však patří až na deváté místo (srovnej např. Středočeský cca 1 250 000).

Přibližně polovina všech osob v kraji je soustředěna v městech nad 5 000 obyvatel, největším je krajské město Plzeň s přibližně 170 000, které se uvedeným počtem řadí na čtvrté místo v rámci celé České republiky. Ostatní populace osidluje menší lokality. Celkový počet měst a obcí činí 501.

V kraji je mimo město Plzeň dalších čtrnáct obcí s rozšířenou působností, v abecedním pořadí Blovice, Domažlice, Horažďovice, Horšovský Týn, Klatovy, Kralovice, Nepomuk, Nýřany, Přeštice, Rokycany, Stod, Stříbro, Sušice a Tachov. Z nich nejvýznamnějšími jsou bývalá

okresní města Domažlice, Klatovy, Rokycany a Tachov. Následující mapa poskytuje přehled o správním členění a geografické poloze jednotlivých sídel.

obr.2: Správní mapa Plzeňského kraje



zdroj: www.spravnimapa.topograf.cz/plzensky-kraj

Přírodní podmínky kraje jsou charakterizovány značnou pestrostí na podkladě rozmanitého reliéfu od hornatého pásma oblastí Šumavy a Českého lesa na bavorských hranicích přes Plzeňskou kotlinu na severovýchodě až k Plzeňské pahorkatině ve zbývajícím území. Značně určujícím přírodním prvkem jsou řeky, příkladně poloha města Plzně na soutoku Úslavy, Úhlavy, Radbuzy a Mže je všeobecně známá.

Z hlediska průmyslových odvětví zastoupených v kraji lze uvést především strojírenství a hutnictví, dále potravinářství, výrobu a distribuci energií a průmysl stavebních hmot a

keramiky. Ekonomická rozvinutost je s ohledem na celkový podíl 5,5% tvorby HDP České republiky v porovnání s dalšími kraji spíše průměrná.

Slušných výsledků dosahuje region v oblasti jednoho ze základních ekonomických ukazatelů – nezaměstnanosti, která se dlouhodobě pohybuje pod průměrnou hodnotou ČR. Žádný z regionů v rámci Plzeňského kraje není dlouhodobě evidován v seznamu strukturálně postižených regionů. Stejně tak se žádná oblast dlouhodobě nenacházela v seznamu slabých regionů, na základě hodnotících kritérií byl až v roce 2010 na uvedený seznam zapsán okres Tachov.

Na krajském území působí dvě vysoké školy, jsou to Lékařská fakulta UK a především Západočeská univerzita. Obě školy svým zaměřením nabízí studijní obory pro studenty nejen z regionu, ale i z ostatních míst ČR a zahraničí.

Silniční síť na území kraje tvoří celkem 5 129km silnic a dálnic, železniční doprava je provozována na 710km železničních tratí.

Tab.2: Délka železnic, silnic a dálnic v ČR podle jednotlivých krajů

ČR, kraje <i>CR, regions</i>	Provozní délka žel. tratí <i>Length of operated railway lines</i>	Délka silnic a dálnic <i>Length of roads and motorways</i>	v tom				
			dálnice <i>Motorways</i>	silnice I. třídy <i>Class I</i>	z toho rychlost. silnice incl.: <i>Express ways</i>	silnice II. třídy <i>Class II</i>	silnice III. třídy <i>Class III</i>
Česká republika <i>Czech Republic</i>	9 578	55 719	729	6 199	370	14 623	34 169
Hl. m. Praha	248	73	11	32	22	30	-
Středočeský	1 278	9 617	194	795	140	2 372	6 255
Jihočeský	981	6 126	15	661	-	1 637	3 813
Plzeňský	710	5 129	109	420	-	1 502	3 098
Karlovarský	494	2 051	-	227	15	471	1 353
Ústecký	1 020	4 203	53	494	14	907	2 750
Liberecký	553	2 427	-	332	22	487	1 608
Královéhradecký	715	3 773	17	443	-	893	2 420
Pardubický	542	3 604	9	462	3	912	2 221
Vysočina	622	5 089	93	419	-	1 637	2 941
Jihomoravský	783	4 494	134	447	28	1 474	2 439
Olomoucký	601	3 582	33	441	91	923	2 185
Zlínský	358	2 122	8	342	3	574	1 199
Moravskoslezský	674	3 428	54	684	32	803	1 888

Zdroj: ŘSD ČR (2010)

Jak vyplývá z tabulky 2, z které je patný i rozsah silnic jednotlivých tříd, v rámci České republiky se jedná z hlediska délky o relativně hustou silniční a průměrnou železniční síť.

Z další tabulky (tab.3) je zřejmý podíl jednotlivých okresů Plzeňského kraje na dálniční a silniční síti. Dálnice D5, která jako jediná prochází Plzeňským krajem a je vedena ve směru Praha – Rozvadov, nejvíce zasahuje okres Tachov. Okresy Domažlice a Klatovy jsou zcela bez dálniční sítě. U silniční sítě je zajímavou skutečností pouhý 1 km

silnice I. třídy v okrese Rokycany. Celkově nejvyšším počtem km silnic disponuje celkem logicky největší okres Klatovy.

Tab.3: Délka silnic a dálnic podle okresů

Kraj, okresy <i>Region, districts</i>	Délka silnic a dálnic (km) <i>Length of roads and motorways</i>	v tom			
		dálnice <i>Motorways</i>	silnice I. třídy <i>Class I</i>	silnice II. třídy <i>Class II</i>	silnice III. třídy <i>Class III</i>
Plzeňský kraj	5 129	109	420	1 502	3 098
Domažlice	754	-	67	202	484
Klatovy	1 131	-	102	355	673
Plzeň-město	250	12	65	56	117
Plzeň-jih	788	8	83	210	488
Plzeň-sever	892	19	80	266	528
Rokycany	486	26	1	139	321
Tachov	829	45	23	274	487

Zdroj: ŘSD ČR, PK (2010)

Pro možnost srovnání přidávám tabulku č.4, která dále doplňuje předchozí informaci údaji o rozloze a počtu obyvatel v jednotlivých okresech. Počet obyvatel uvádím vzhledem k dynamickému vývoji v přibližné hodnotě známé k době zpracování (2011).

Za zmínku nepochybně stojí skutečnost, že podíl silnic je odpovídající rozloze jednotlivých okresů, porovnáme-li však délku dálniční a silniční sítě s počtem obyvatel (s výjimkou okresu Plzeň – město, který je tvořen takřka výhradně jedním městem), lze dojít k závěru, že v tomto aspektu již nelze hovořit o odpovídajícím poměru. Zatímco okresy Domažlice, Klatovy, Plzeň – jih a Plzeň – sever disponují přibližně stejným množstvím komunikací ve vztahu k počtu obyvatel, okresy Rokycany a Tachov se vymykají průměrným hodnotám a rozdíl mezi oběma krajními hodnotami činí 50%. Ještě markantněji je uvedený rozdíl patrný při srovnání hustoty

osídlení, která dosahuje více jak dvojnásobku v okrese Tachov oproti okresu Rokycany, přičemž podíl silniční a dálniční sítě je ve vztahu k počtu obyvatel poloviční.

Tab.4: Délka silnic a dálnic podle okresů, počet obyvatel, rozloha

Kraj, okresy <i>Region, districts</i>	Délka silnic a dálnic (km) <i>Length of roads and motorways</i>	Počet obyvatel <i>Number of inhabitant</i>	Počet ob./ km ² <i>Number of inhabitant/km²</i>	Délka silnic a dálnic/počet obyvatel (km) <i>Length of roads and motorways Number of inhabitant /</i>	Rozloha okresu (km ²) <i>Area</i>
Plzeňský kraj	5 129	580 000	70,71	0,009	7561
Domažlice	754	61 000	54,32	0,012	1123
Klatovy	1 131	89 000	45,74	0,013	1946
Plzeň-město	250	191 000	731,80	0,001	261
Plzeň-jih	788	62 000	62,62	0,013	990
Plzeň-sever	892	75 000	58,28	0,012	1287
Rokycany	486	48 000	83,48	0,010	575
Tachov	829	54 000	39,15	0,015	1379

Zdroj: ŘSD ČR, PK (2010), vlastní zpracování, 2011

3.2 Plán dopravní obslužnosti

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje je zpracován na léta 2012 – 2016 (dle požadavku zákona č.194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících) a jeho zpracovatelem je společnost POVED s.r.o. (Plzeňský organizátor veřejné dopravy), jejímiž vlastníky jsou Plzeňský kraj společně s městem Plzeň. Společnost POVED zároveň vykonává servisní služby pro kraj i město Plzeň v oblasti dopravní obslužnosti.

Smyslem plánu je nastavit podmínky pro zajištění regionální dopravní obslužnosti v následujících pěti letech tak, aby mohla být plněna vize efektivního a hospodárného poskytování této veřejné služby.

Plán je navržen jak v návaznosti na Celostátní plán dopravní obsluhy území, tak s vazbou na analogické dokumenty sousedních krajů (Karlovarský, Ústecký, Středočeský a Jihočeský), s jejichž zpracovateli byl v průběhu zpracování konzultován a harmonizován.

Obsahem plánu je především analýza současného stavu v oblasti přepravy cestujících a návrh opatření pro jeho zlepšení. Využití plánu se předpokládá nejen při zajišťování dopravní

obslužnosti, ale i při přípravě plánovacích dokumentací od územně plánovacích až k realizačním, rozvoji dopravní, technické a občanské infrastruktury i při návrhu municipálních rozpočtů. Rovněž záměry jak veřejnoprávních, tak soukromých investorů by se měly zabývat informacemi, které plán nabízí a musí respektovat rámcové zásady plánem stanovené. Zcela klíčovým dokumentem bude pak při integračních procesech v systémech veřejné dopravy, zejména ve smyslu budování přestupních terminálů mezi železniční a autobusovou dopravou, a to jak veřejnou, tak privátní, s vazbou na individuální automobilovou dopravu.

Plán dopravní obslužnosti je veřejně přístupný dokument, s kterým se lze seznámit prostřednictvím webových stránek Plzeňského kraje.

3.3 Zabezpečení dopravní obslužnosti

Plzeňský kraj zajišťuje dopravní obslužnost dvěma způsoby dopravy, a to veřejnou linkovou autobusovou dopravou a regionální železniční dopravou. Výčet smluvních dopravců je následující:

Železniční doprava

- České dráhy, a.s.

Autobusová doprava

- ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.
- ČSAD Autobusy Plzeň a.s.
- ČSAD STTRANS a.s.
- Jiří Zýka
- Město Kašperské Hory
- Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o.
- RDS bus s.r.o.
- Obec Chanovice
- PROBO BUS a.s.
- VATRA Bohemia, spol. s r.o.
- Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

- Město Blovice
- Autobusy Karlovy Vary, a.s.
- Pavel Pajer

3.4 Rozsah dopravní obslužnosti

3.4.1 Železniční doprava

I když Plzeňský kraj již projevil určitou ochotu k alespoň částečnému uvolnění trhu přepravy osob na železnici v našem regionu (v roce 2009 bylo vyhlášeno a následně bohužel zrušeno výběrové řízení na provozování celkem tří tratí od prosince 2011), je železniční doprava v rámci dopravní obslužnosti kraje v kompletním rozsahu zabezpečována jediným dopravcem, kterým je společnost České dráhy, a.s. Pro rok 2011 se jednalo o zajištění celkem 5.587.000 vlakokilometrů (vlkm). Ve srovnání s rokem 2010 tak došlo k nárůstu o 3,6% (rozsah v roce 2010 činil 5.392.000 vlkm). O dlouhodobém trendu zvyšování smluvního rozsahu zajištění železniční dopravy svědčí například srovnání s rokem 2004 (uváděn z důvodu sepsání smlouvy o závazku veřejné služby mezi ČD, a.s. a Plzeňským krajem v tomto roce), pro který byl zasmluvněn objem přepravy v rozsahu 4.704.290 vlkm. Celkový nárůst mezi roky 2004 a 2011 činí 18,8%.

Při permanentně rostoucí objednávce vlakokilometrů bylo až do roku 2009 možné užít oblíbený termín odpůrců dopravy osob vlakem, a to, že rovněž permanentně rostl podíl vzduchu, který vlaky vozí. Statistický údaj z roku 2010 však nabízí možnost změny dlouhodobého trendu a snad i zlom ve spotřebitelském chování obyvatel v oblasti užívání veřejné vlakové dopravy. Jak vyplývá z již zveřejněných statistik Ministerstva dopravy, počet přepravených osob v rámci regionální železniční přepravy byl v Plzeňském kraji při takřka neměnné celkové délce železničních kolejí následující:

- rok 2006 – 8.793.000 osob
- rok 2007 – 8.516.000 osob
- rok 2008 – 7.387.000 osob
- rok 2009 – 6.817.000 osob
- rok 2010 – 7.040.000 osob

Plzeňský kraj tedy statisticky neodpovídá trendu celkového objemu přepravených osob na železnici v celé ČR, kde je klesající počet cestujících setrvalým jevem (viz. tab.1, str. 10).

3.4.2 Autobusová doprava

Na zabezpečení dopravní obslužnosti autobusovou dopravou se v roce 2011 podílí, jak je výše uvedeno, celkem 14 dopravců. Následující tabulka (tab.5) uvádí rozsah ujetých km (dle jízdnicích řádů) jednotlivými dopravci v rámci Plzeňského kraje. Ve srovnání s železniční dopravou je celkový rozsah téměř trojnásobný.

Tab.5: Rozsah ujetých km jednotlivými autobusovými dopravci (2011)

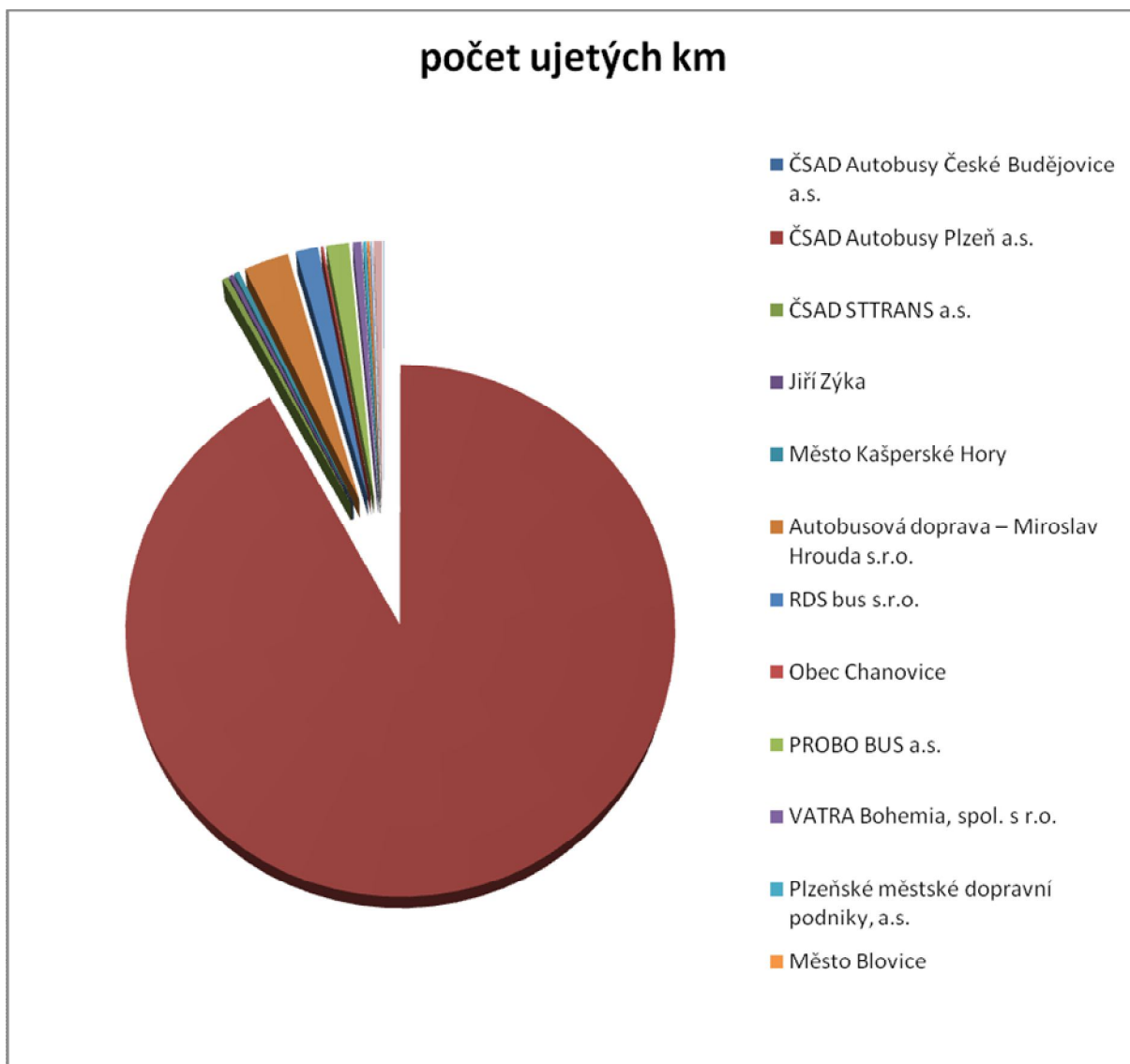
Dopravce	počet km (dle jízdnicích řádů)	podíl na celkovém výkonu (%)
ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.	4.950	0,03
ČSAD Autobusy Plzeň a.s.	13.531.349	91,94
ČSAD STTRANS a.s.	53.712	0,36
Jiří Zýka	40.188	0,27
Město Kašperské Hory	48.773	0,33
Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o.	399.384	2,71
RDS bus s.r.o.	197.384	1,34
Obec Chanovice	20.160	0,14
PROBO BUS a.s.	200.354	1,36
VATRA Bohemia, spol. s r.o.	76.241	0,52
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	29.449	0,20
Město Blovice	20.266	0,14
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	20.240	0,14
Pavel Pajer	75.184	0,51
celkem	14.717.634	100%

Zdroj: PK (2011), vlastní zpracování, 2011

Ze symbolického výsečového grafu (graf č.1) je zřejmý markantní podíl společnosti ČSAD Autobusy Plzeň a.s., která zajišťuje z hlediska ujetých kilometrů téměř 92% dopravního výkonu. Jak drtivý je podíl uvedené společnosti, dokládá tab.5, z které lze například dovodit skutečnost, že ze zbývajících třinácti dopravců se pouze dva další podílejí na dopravním výkonu z hlediska ujetých kilometrů v rozsahu větším než 1%. Těmito dopravci jsou společnosti Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o. (2,71%) a RDS bus s.r.o. (1,34%).

Ostatní společnosti jsou buď dopravci z jiných krajů, kteří na území Plzeňského kraje provozují část vlastních linek (příkladně ČSAD autobusy České Budějovice), nebo dopravci lokální, kteří provozují omezený počet linek ať už z důvodu vlastních kapacit, nebo z důvodu účelového zřízení pro potřeby omezené skupiny obyvatel (například Město Blovice, které provozuje jedinou linku pro ranní a odpolední přepravu obyvatel z nejbližších obcí).

Graf 1: Rozsah ujetých km jednotlivými autobusovými dopravci



Zdroj: MD (2011), vlastní zpracování, 2011

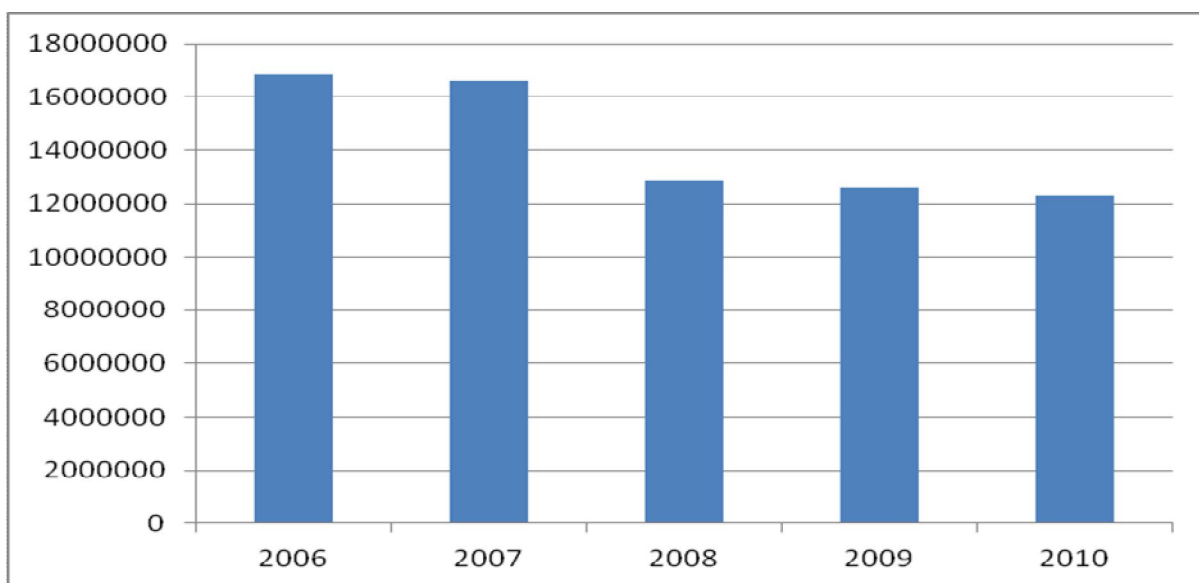
Na rozdíl od železniční dopravy vykazuje autobusová doprava klesající trend v celkové přepravě osob. Z grafu 2 je však patrné, že v letech 2008 – 2010 klesá počet osob přepravených autobusovou dopravou velmi pozvolně. Opět následují data dostupná ze statistik Ministerstva dopravy pro přepravu osob v Plzeňském kraji:

- rok 2006 – 16.855.000 osob

- rok 2007 – 16.636.000 osob
- rok 2008 – 12.887.000 osob
- rok 2009 – 12.590.000 osob
- rok 2010 – 12.303.000 osob

Uvedl-li jsem u železniční dopravy v Plzeňském kraji opačný trend v celkovém objemu přepravených osob na železnici v celé ČR, nezbyvá než podobný závěr učinit u dopravy autobusové. Rovněž zde je Plzeňský kraj trendově odlišný od celé ČR (viz. tab.1, str. 11) a na rozdíl od vývoje na úrovni státní, zaznamenává kraj trvalý pokles.

Graf 2: Přeprava cestujících ve veřejné autobusové dopravě – Plzeňský kraj



Zdroj: MD (2011), vlastní zpracování, 2011

3.5 Úhrada dopravcům

Úhrady jsou odvozeny z principu dorovnání předpokládaných tržeb dopravců po odečtení nákladů a přiměřeného zisku. Stanovení úhrady drážním a autobusovým dopravcům zmiňuje kapitola 2.5. Kompenzace.

Úhrada drážním dopravcům je stanovena na základě Vyhlášky Ministerstva dopravy č.241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy. Součástí smlouvy je i Výkaz nákladů a výnosů z přepravní činnosti ve veřejné drážní osobní dopravě, jehož sestava je přílohou č.1 uvedené vyhlášky a je rovněž přílohou B.1 bakalářské práce.

Veškeré smlouvy uzavírané mezi Plzeňským krajem a jednotlivými autobusovými dopravci obsahují mj. Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti (dle přílohy k Nařízení vlády č.493/2004 Sb. kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti – viz. příloha B.2 této práce) a výpočet přiměřeného zisku včetně výpočtu celkové výše prokazatelné ztráty pro daný kalendářní rok. Tyto výpočty jsou vykazovány v přehledu, do kterého jsou jednak převzaty hodnoty z Výkazu nákladů a tržeb z přepravní činnosti, dále obsahují další skutečnosti nezbytné pro výpočet výše prokazatelné ztráty a jednak je z tabulky patrná i konstrukce výpočtu. Pro účely předkládané bakalářské práce jsem provedl vlastní souhrn výpočtu přiměřeného zisku a prokazatelné ztráty do přehledných tabulek dle jednotlivých autobusových dopravců. Zmíněné tabulky jsou obsaženy v příloze A této práce.

Postup při výpočtu výše prokazatelné ztráty, který vychází z Nařízení vlády č.493/2004 Sb., je následující:

1. Výpočet přiměřeného zisku v Kč. Proveďte se dle vzorce:

$$PZ = \left(\frac{Qa * Pa}{8} * \frac{1}{\kappa} \right) - odpisy - dotace$$

kde: PZ ... přiměřený zisk

Qa ... počet autobusů, kterými dopravce disponuje

Pa ... cena autobusu

κ - koeficient (pro rok 2011 dosazován v konstantní hodnotě 0,81 – dovozen ze sazby daně z příjmu právnických osob ve výši 19%, viz Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů)

2. Výpočet prokazatelné ztráty v Kč. Proveďte se dle vzorce:

$$PZT = N + PZ - V$$

kde: PZT ... prokazatelná ztráta

N ... náklady (převzato z Výkazu nákladů a tržeb z přepravní činnosti)

PZ ... přiměřený zisk (viz. bod 1)

V ... výnosy (převzato z Výkazu nákladů a tržeb z přepravní činnosti)

Takto vypočtená prokazatelná ztráta není konečná, protože do konstrukce výpočtu vstupuje *dohoda o úpravě přiměřeného zisku s výslednou cenou jako cenou dopravního výkonu pro daný rok mezi Plzeňským krajem a jednotlivými dopravci*. Výpočet tedy pokračuje dále.

3. Výpočet ceny za 1 km linek. Proveďte se dle vzorce:

$$P_{km} = \frac{N + PZ}{U_{km}}$$

kde: P_{km} ... cena za 1 kilometr linek

N ... náklady (převzato z Výkazu nákladů a tržeb z přepravní činnosti)

PZ ... přiměřený zisk (viz. bod 1)

U_{km} ... ujeté kilometry na linkách

Prakticky se uvedeným výpočtem získá součet nákladů přepočtený na 1km linek a přiměřeného zisku přepočtený na 1 km linek.

4. Plzeňský kraj upraví výši přiměřeného zisku a tím se získá cena dopravního výkonu na 1 km linek ($P_{km} \rightarrow P_{km}'$).

5. Výpočet celkové výše prokazatelné ztráty pro Plzeňský kraj. Proveďte se dle vzorce:

$$PZT_{PK} = (P_{km}' - PT_{km_{PK}}) * U_{km_{PK}}$$

kde: PZT_{PK} ... celková výše prokazatelné ztráty

P_{km}' ... cena dopravního výkonu upravená dohodou mezi Plzeňským krajem a dopravcem za 1 km linek

$PT_{km_{PK}}$... předpokládané tržby přepočtené na 1 km linek provozovaných pro Plzeňský kraj

$U_{km_{PK}}$... ujeté kilometry na linkách provozovaných pro Plzeňský kraj

Předpokládané tržby a předpoklad ujetých kilometrů pro Plzeňský kraj jsou u dopravců, které provozují dopravu výhradně pro Plzeňský kraj totožné s výnosy, resp. celkovými ujetými kilometry na linkách. Jsou ovšem společnosti, které svoji činnost zaměřují i do dalších regionů a pro ty samozřejmě platí, že vykazují tržby a kilometry, které se týkají pouze smlouvy s Plzeňským krajem.

3.5.1 Úhrada v roce 2011

Drážní dopravce:

Jak bylo výše uvedeno, železniční doprava je v kompletním rozsahu zabezpečována jediným dopravcem, kterým je společnost České dráhy, a.s., což je z hlediska možnosti porovnání v rámci předkládané práce značně nezajímavé.

Úhrady dopravci včetně rozsahu zasmluvněných vlakokilometrů byly následující:

- Rok 2011 - 5.587.000 vlkm, prokazatelná ztráta 395.518.000 Kč
- Rok 2010 - 5.392.000 vlkm, prokazatelná ztráta 372.363.000 Kč
- Rok 2004 - 4.704.290 vlkm, prokazatelná ztráta 178.800.000 Kč

Rok 2004 uvádím orientačně, bez podrobné analýzy důvodů prudkého zvýšení ceny k roku 2010. Lze však konstatovat, že ani nárůst vlakokilometrů do roku 2010 o 14,5% ani ekonomický vývoj v ČR v uvedeném období nemohl natolik zásadně způsobit dramatický vývoj výše prokazatelné ztráty (cca 108%).

Ve srovnání let 2010 a 2011 došlo k nárůstu vlakokilometrů o 3,6% a nárůstu prokazatelné ztráty o 6,2%.

Pro srovnání ekonomické náročnosti železniční a autobusové dopravy uvádím, že smluvní částka kompenzace mezi Plzeňským krajem a společností ČD a.s. pro rok 2011 činí 94,98 Kč/vlkm.

Porovnání autobusových dopravců:

Autobusových dopravců bylo v roce 2011 celkem čtrnáct, polovina z nich působí pouze v hranicích Plzeňského kraje, polovina zabezpečuje dopravní obslužnost i v jiných krajích.

Na území Plzeňského kraje jsou to Město Blovice, Město Kašperské Hory a Obec Chanovice, které působí ve svých městech, resp. obci a blízkém okolí a dále společnosti VATRA Bohemia, spol. s r.o. působící v okolí města Kralovice, Pavel Pajer na Tachovsku a Jiří Zýka a Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o. působící na Rokycansku.

Mezi dopravce, kteří zajišťují dopravní obslužnost i v jiných krajích patří RDS bus s.r.o., PMDP a.s., ČSAD Autobusy Plzeň a.s., jihočeští ČSAD Autobusy České Budějovice a.s. a ČSAD STTRANS a.s., PROBO BUS a.s. ze střeďočeského kraje a Autobusy Karlovy Vary, a.s. z kraje Karlovarského.

Výše prokazatelné ztráty, vypočtená dle konstrukce uvedené v kapitole 3.5, je převzata z příloh smluv mezi Plzeňským krajem a jednotlivými dopravci. Celková výše a procentuelní podíl jednotlivých dopravců na celkovém objemu je patrný z tabulky 6.

Tab.6: Výše prokazatelné ztráty uhrazená jednotlivým autobusovým dopravcům (2011)

Dopravce	Prokazatelná ztráta za rok 2011 (Kč) PZT _{PK}	Podíl na celkové prokazatelné ztrátě (%)
ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.	144.837	0,04
ČSAD Autobusy Plzeň a.s.	319.881.090	91,27
ČSAD STTRANS a.s.	1.450.110	0,41
Jiří Zýka	889.762	0,25
Město Kašperské Hory	1.361.254	0,39
Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o.	10.220.237	2,92
RDS bus s.r.o.	5.637.287	1,61
Obec Chanovice	418.723	0,12
PROBO BUS a.s.	4.532.007	1,29
VATRA Bohemia, spol. s r.o.	2.323.826	0,66
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	1.185.484	0,34
Město Blovice	514.351	0,15
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	376.262	0,11
Pavel Pajer	1.539.016	0,44
celkem	350.474.246	100%

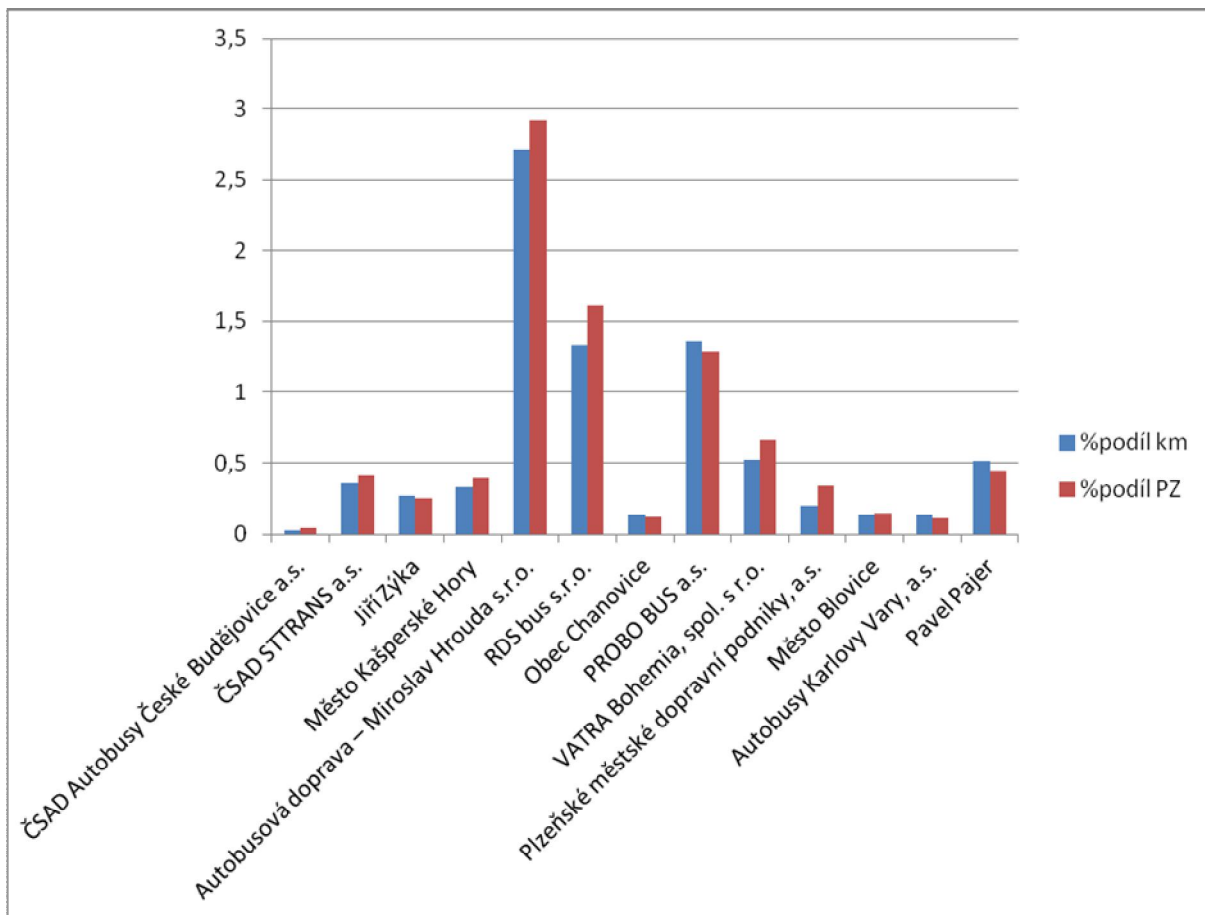
Zdroj: PK (2011), vlastní zpracování, 2011

Ve srovnání tabulky 6 a tabulky 5 (str. 27), vychází sloupcový graf (graf č.2), ze kterého je pro přehlednost vynechána společnost ČSAD Autobusy Plzeň a.s. Z grafu lze vypočítat zajímavou skutečnost, že celkem osm dopravců se podílí větším procentem na celkové prokazatelné ztrátě, šest zbývajících (včetně ČSAD Autobusy Plzeň a.s.) zaujímá větší rozsah v procentuelním podílu ujetých kilometrů.

Důvodem této disproporce je dle mého soudu konstrukce výpočtu přiměřeného zisku a celkové výše prokazatelné ztráty, do které vstupuje zvláštní aspekt nazývaný „úprava výše přiměřeného zisku s výslednou cenou jako cenou dopravního výkonu“ (viz. kap.3.5.). Tato

úprava je provedena vždy pro každý následující kalendářní rok bez jasného exaktního podkladu a je založena na pouhé dohodě mezi objednatelem a jednotlivými dopravci.

Graf 2: Porovnání % podílů ujetých km a uhrazené prokazatelné ztráty u jednotlivých autobusových dopravců (mimo ČSAD Autobusy Plzeň a.s.)



Zdroj: vlastní zpracování, 2011

Následující přehled ukazuje hodnoty ceny za 1 km linek před a po dohodě jednotlivých dopravců s objednatelem, tj. Plzeňským krajem prostřednictvím společnosti POVED.

Tab.7: Výše ceny za 1 km linek dle jednotlivých dopravců (2011)

Dopravce	Cena za 1 km linek – požadavek před dohodou (Kč/km) P_{km}	Cena za 1 km linek po dohodě (Kč/km) P_{km}'	Rozdíl (%)
ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.	41,71	33,30	20,16
ČSAD Autobusy Plzeň a.s.	41,13	33,70	18,06

ČSAD STTRANS a.s.	40,80	33,30	18,38
Jiří Zýka	60,62	30,50	49,69
Město Kašperské Hory	38,92	33,50	13,93
Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o.	39,76	33,30	16,25
RDS bus s.r.o.	43,75	33,65	23,09
Obec Chanovice	28,31	23,50	16,99
PROBO BUS a.s.	37,17	33,30	10,41
VATRA Bohemia, spol. s r.o.	40,78	34,34	15,79
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	72,45	62,45	13,8
Město Blovice	38,78	27,75	28,44
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	46,69	33,95	27,29
Pavel Pajer	36,54	26,50	27,48

Zdroj: PK (2011), vlastní zpracování, 2012

Výsledky v rozdílu snižování celkové výše ceny za 1 km linek dokazují skutečnost, že dohoda mezi objednatelem a dopravci rozhodně nemá žádný matematický základ, ze všech čtrnácti případů nelze nalézt ani jednu shodu. U dohodnutých částek naopak vidíme shodu na hodnotě 33,30 Kč/km u 4 dopravců a na hodnotě 33,50 u 2 dopravců. Ze statistického hlediska bychom mohli považovat rozptyl hodnot za relativně malý a částku uzavřenou mezi Plzeňským krajem a dopravcem Jiřím Zýkou za náhodnou veličinu, ale realita je taková, že jednomu z dopravců byla hodnota prokazatelné ztráty snížena téměř o polovinu a ostatní se pohybují v intervalu 10,41 – 28,44%.

Skutečně zvláštní je ve světle předchozích zjištění fakt, že pokud dojde při vyúčtování předchozího kalendářního roku k situaci, že by dopravce měl vracet určitou částku z poskytnuté dotace na prokazatelnou ztrátu (tedy nadkompenzaci), nevrací ji, ale zahrne si ji do svého zisku, a to po dohodě s Plzeňským krajem!?

Mohlo by se zdát, že objednatel se snaží při dohodě o úpravě výše ceny za 1 km linek prakticky pouze snížit smluvní cenu na úroveň nákladů vykazovaných jednotlivými společnostmi a tím v podstatě odebrat z konečné výše ceny přiměřený zisk. V následující tabulce ukazují rozdíl mezi snížením ceny za 1 km linek, tedy změnu $P_{km} \rightarrow P_{km}'$ a vyšší přiměřeného zisku vypočteného dle kroku 1 v kapitole 3.5 a přepočtenou na 1 km linek.

Tab.8: Výše přiměřeného zisku za 1 km linek a ceny za 1 km linek před a po dohodě s objednatel dle jednotlivých dopravců (2011)

Dopravce	Rozdíl (Kč/km) $P_{km} - P_{km}'$	Vykázaná výše přiměřeného zisku (Kč/km)	Upravená výše přiměřeného zisku (Kč/km)
ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.	8,41	9,64	1,23
ČSAD Autobusy Plzeň a.s.	7,43	8,26	0,83
ČSAD STTRANS a.s.	7,50	9,20	1,70
Jiří Zýka	30,12	32,06	1,94
Město Kašperské Hory	5,42	5,51	0,09
Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o.	6,46	10,70	4,24
RDS bus s.r.o.	10,10	10,12	0,02
Obec Chanovice	4,81	10,45	5,64
PROBO BUS a.s.	3,87	6,67	2,80
VATRA Bohemia, spol. s r.o.	6,44	6,46	0,02
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	10,00	12,31	2,31
Město Blovice	11,03	11,04	0,01
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	12,74	13,04	0,3
Pavel Pajer	10,04	10,91	0,87

Zdroj: PK (2011), vlastní zpracování, 2012

Je patrné, že ani úvaha o jakémisi odebrání přiměřeného zisku není pravdivá. Zatímco čtyři dopravci prakticky zcela o svůj přiměřený zisk přicházejí (jejich přiměřený zisk se pohybuje v rozmezí 0,02 – 0,09 Kč/1 km linek), jiným dopravcům zůstává zisk nepoměrně vyšší. Nelze ani například podpořit myšlenku o principu neziskovosti municipalit, neboť na hranicích seříděné řady hodnot se nacházejí Město Blovice a Obec Chanovice s hodnotami 0,01 a 5,64 Kč/1km linek.

Pokusme se nyní uvažovat situaci, ve které by došlo k jednotnému snížení ceny přiměřeného zisku na 1 km na střední hodnotu $Q_{50} = 1,05$ Kč/1 km linek. Ukažme si, jakých výsledků by bylo dosaženo při jednotném použití nalezené hodnoty u jednotlivých dopravců (viz. tab. 9) a jaká by nastala změna u celkové výše prokazatelné ztráty, pokud by objednatel zvolil takový postup (kompletní výsledky výpočtů viz. příloha C).

Tab.9: Výše prokazatelné ztráty při snížení ceny přiměřeného zisku na 1 km linek na hodnotu 1,05 Kč/1km linek.

Dopravce	Prokazatelná ztráta – skutečnost (Kč)	Prokazatelná ztráta při jednotném snížení výše přiměřeného zisku za 1 km linek na 1,05 Kč
ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.	144.837	143.946
ČSAD Autobusy Plzeň a.s.	319.881.090	322.857.987
ČSAD STTRANS a.s.	1.450.110	1.415.311
Jiří Zýka	889.762	853.995
Město Kašperské Hory	1.361.254	1.408.077
Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o.	10.220.237	8.942.208
RDS bus s.r.o.	5.637.287	5.840.593
Obec Chanovice	418.723	326.189
PROBO BUS a.s.	4.532.007	4.181.338
VATRA Bohemia, spol. s r.o.	2.323.826	2.402.354
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	1.185.484	1.148.805
Město Blovice	514.351	535.428
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	376.262	391.442
Pavel Pajer	1.539.016	1.552.550
celkem	350.474.246	352.000.273

Zdroj: PK (2011), vlastní zpracování, 2012

Při jednotném snížení výše přiměřeného zisku u všech dopravců na částku 1,05 Kč/1 km linek dochází k celkovému zvýšení prokazatelné ztráty o 1.525.780,- Kč. Jednotné snížení na $Q_{50}=1,05$ Kč/1km se tedy evidentně ukazuje jako nevýhodné pro objednatele dopravní obslužnosti, i když je dosaženo navenek spravedlivějšího systému dohod se všemi dopravci.

Co by pak například znamenalo sjednocení celkové hodnoty přiměřeného zisku na maximální úroveň 0,01 Kč/1 km linek, který je použit ve smlouvě s Městem Blovice, je uvedeno v tabulce 10, kde uvádím vedle skutečně zaslupněných částek rovněž teoretickou hodnotu prokazatelné ztráty dopočtenou z hodnot v tabulkách obsažených v příloze 1 postupem

uvedeným v kapitole 3.5. (kompletní výsledky výpočtů viz. příloha C). Výsledkem pokusu snížit hodnotu prokazatelné ztráty na jednotnou sazbu, je snížení celkové finanční sumy, kterou Plzeňský kraj v roce 2011 vyplatil o 15.306.342 Kč.

Tab.10: Výše prokazatelné ztráty při snížení ceny přiměřeného zisku na 1 km linek na hodnotu 0,01 Kč/1km linek.

Dopravce	Prokazatelná ztráta – skutečnost (Kč)	Prokazatelná ztráta při jednotném snížení výše přiměřeného zisku za 1 km linek na 0,01 Kč
ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.	144.837	138.798
ČSAD Autobusy Plzeň a.s.	319.881.090	308.785.384
ČSAD STTRANS a.s.	1.450.110	1.359.451
Jiří Zýka	889.762	812.199
Město Kašperské Hory	1.361.254	1.357.353
Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o.	10.220.237	8.526.848
RDS bus s.r.o.	5.637.287	5.635.313
Obec Chanovice	418.723	305.222
PROBO BUS a.s.	4.532.007	3.973.020
VATRA Bohemia, spol. s r.o.	2.323.826	2.323.063
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	1.185.484	1.118.179
Město Blovice	514.351	514.351
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	376.262	370.393
Pavel Pajer	1.539.016	1.474.358
celkem	350.474.246	336.693.931

Zdroj: PK (2011), vlastní zpracování, 2012

Pro úplnost uvádím, že ve výsledcích lze zaznamenat dva drobné rozpory, a to u skutečné výše prokazatelné ztráty dopravců ČSAD STTRANS a.s. a Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., u nichž jsem v jejich vlastních výkazech zaznamenal chybu v koncovém součinu ceny za ztrátu u dopravního výkonu za 1 km linek a předpokladu ujetých kilometrů. Vzhledem ke skutečnosti, že celková chyba činí 114, resp.133 Kč, rozhodl jsem se chybu

abstrahovat a pro zachování kontinuity hodnot v předchozím a následujícím textu s touto chybou dále pracovat.

Shrnu-li své pokusy o změnu postupu při výpočtu celkové výše prokazatelné ztráty, musím připustit, že si uvědomuji skutečnost, že lze nepochybně navrhnout množství jiných konstrukcí při stanovení celkové výše prokazatelné ztráty a jistě lze najít i návrhy oponentní, které by dokazovaly, jak malé finanční prostředky do dopravní obslužnosti ze strany objednatele plynou, ze strany objednatele bychom se pravděpodobně dočkali obhajoby systému současného. Předloženými návrhy jsem však chtěl demonstrovat skutečnost stávajícího ne zcela transparentního systému a rovněž možnost dosáhnout úspor minimálně v řádu jednotek miliónů Kč.

3.6 IDP (Integrovaná doprava Plzeňska)

Integrovaná doprava je obecně směr, který by měl v budoucnu největší měrou přispět k zefektivnění a zlevnění veřejné dopravy zajišťované krajem. Jedná se o integraci městské hromadné dopravy jednotlivých měst, kterou města zajišťují v rámci vlastní samosprávy a veřejné regionální dopravy, která je v gesci Plzeňského kraje. Příkladem budiž město Plzeň, ve kterém je většina autobusových linek veřejné hromadné dopravy ukončena na Centrálním autobusovém nádraží a přestup na městskou hromadnou dopravu lze uskutečnit prakticky na jediném místě, ačkoli se nabízí praktičtější místa pro přestup, zejména ve vzdálenějších částech města. Chybějící vazba mezi centrálním autobusovým a hlavním vlakovým nádražím budiž pro ostatní města skutečně odstrašujícím příkladem. Mezi města, která v Plzeňském kraji provozují městskou hromadnou dopravu, patří:

- Plzeň
- Klatovy
- Tachov
- Rokycany
- Domažlice
- Stříbro
- Přeštice
- Železná Ruda

V současnosti je do systému IDP zahrnuto celkem 44 obcí (9% z celkového počtu), které jsou soustředěny v převážné míře kolem Statutárního města Plzeň. Tato skutečnost má logický základ ve velikosti města, jeho institucionální a ekonomické úloze v rámci kraje a také ve skutečnosti, že mnozí odborníci staví celkovou úroveň plzeňské městské hromadné dopravy na špičku středoevropských systémů městské dopravy.

Do systému IDP jsou v současnosti zapojeni mimo výhradního drážního dopravce, České dráhy a.s., rovněž čtyři autobusoví dopravci (Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., ČSAD autobusy Plzeň, a.s., PROBO BUS, a.s. a Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o.).

Široký rozvoj IDP je předpokládán již v roce 2012, ve kterém se do systému zapojí dalších 152 obcí. V roce 2013 je pak uvažováno s rozšířením IDP do oblasti Radnicka, čímž celkový počet obcí zapojených do IDP dosáhne počtu 214, tj. 42,7% z celkového počtu 501 obcí v Plzeňském kraji. Ještě výrazněji rozšíření IDP vyznívá v procentuelním vyjádření počtu osob zahrnutých do celého systému, neboť zmíněných 214 obcí znamená cca 350 000 obyvatel. Tento počet přinese zajištění integrované dopravy pro více než 60% obyvatel Plzeňského kraje. Dlouhodobým cílem IDP je samozřejmě začlenění všech obcí do systému, střednědobý cíl je vytýčen ve smyslu zajištění dopravní obsluhy do zmíněných 196 obcí do konce roku 2016 tak, aby obce měly zajištěno spojení všechny dny v týdnu.

Výhody IDS (integrovaný dopravní systém) lze obecně spatřovat především v integraci jednotlivých druhů dopravy, ale je dobré upozornit i na snazší možnost integrace tarifů a vymezení tarifních zón, rovněž tak na lepší nastavení a koordinaci jízdnicích řádů, lepší koordinaci přestupů ve vymezených dopravních uzlech, širší možnost převedení přepravy osob ze silnic na železnici a samozřejmě na celkové zrychlení přepravy.

Výhodou pro cestující, která se zároveň musí stát standardem pro dopravce, je možnost používání jednoho cestovního kupónu (pravděpodobně již využívané Plzeňské karty) pro všechny. Skutečnost, že každý provozovatel veřejné dopravy musí být schopen tento jediný doklad přijmout, přispěje jak ke zjednodušení cestování díky snadnému způsobu placení, tak díky provázanosti elektronických platebních systémů k jednoduššímu získávání dat o množství cestujících a výnosech z jízdnicích. Elektronický systém podporovaný sofistikovaným softwarem by jak dopravci, tak objednatel, resp. organizátor dopravy využili i pro účely plánování a organizace dopravy nebo pro účetnictví. Výsledkem může být vedle vyšší kvality a úrovně cestování také efektivnější kontrola ze strany objednatele dopravy,

transparentnost a možnost zlepšení dotačního systému formou úhrady prokazatelné ztráty jak při návrhu smluv, resp. jejich dodatků, tak při následném vyúčtování.

Integrovaná doprava Plzeňska je rovněž krokem pro možné rozšíření konkurence. Ucházet se o možnost zajistit dopravní obslužnost prostřednictvím nabídkových řízení může neomezený počet uchazečů a úkolem servisní společnosti bude nastavit dostatečně kvalitní multikriteriální výběrové podmínky, resp. standardy (v současnosti zcela chybějící) tak, aby bylo možné maximálně předejít výběru nevhodného uchazeče.

Fakt, že rozvoj IDP je nepochybně velice příznivým krokem v rozvoji kvality a efektivity regionální dopravní obslužnosti, podporuje i pohled do dalších velkých měst ČR. Příkladně Praha obsluhuje prostřednictvím integrovaného dopravního systému 300 obcí, Ostrava 220 a Brno dokonce již 730 obcí. Všechna tato města obsluhují území v řádu tisíců km² a do systému zapojují již více než milión obyvatel.

4 Vyhodnocení

Plzeňský kraj je region, který v rámci České republiky patří rozlohou mezi tři největší, ale počtem obyvatel se řadí až na deváté místo. Navíc krajské město Plzeň a jeho nejbližší okolí je destinací soustřeďující na malém prostoru přibližně 40% ze všech obyvatel kraje, zbylých 60% obyvatel žije v dalších 500 městech a obcích.

Z hlediska dopravní obslužnosti se tedy jedná o zabezpečení přepravy osob na území relativně velkém a zároveň s menší hustotou osídlení. Zároveň je Plzeňský kraj místem s částečně horským reliéfem tvořeným Šumavou a Českým lesem, tedy oblastí náročnou na zabezpečení kvalitní dopravní infrastruktury. Ta je na celém území kraje tvořena celkem 5 129 km silnic a dálnic a 710 km železničních tratí, což v celorepublikovém měřítku znamená hustou silniční a dálniční a průměrnou železniční síť. Bohužel celá silniční a dálniční síť je značně nerovnoměrně rozprostřena na celém území z hlediska počtu obyvatel. Zatímco oblasti Klatovska nebo Tachovska vykazují nadprůměrné hodnoty délky silnic a dálnic, například oblast Rokycanska dosahuje délky silniční sítě vzhledem k počtu obyvatel hodnot až o 50% nižších. Město Rokycany a okolní oblast tak má nejméně vhodné dispozice v nabídce dopravní infrastruktury a tudíž nejmenší nabídku pro dopravní obslužnost.

Dopravní obslužnost v kraji je zabezpečována dvěma způsoby přeprav, a to veřejnou linkovou autobusovou a regionální železniční. Celkem v regionu působí čtrnáct autobusových dopravců a jediný dopravce drážní.

Drážním dopravcem je společnost ČD, a.s., která v roce 2011 zabezpečovala celkem 5.587.000 vlakokilometrů. Z hlediska objednaného rozsahu dopravní obslužnosti drážní dopravou je v Plzeňském kraji trend pravidelného nárůstu. Bohužel nelze stejné konstatování užít u trendu celkového počtu přepravených osob. Z dostupných dat je patrné, že počet osob využívajících služby vlakové přepravy permanentně klesal až do roku 2009. Rok 2010 pak přináší mírné zvýšení přepravených osob (celkem 7.040.000) a tím i snad obrat klesajícího trendu.

Autobusová doprava zabezpečovala prostřednictvím všech smluvních dopravců celkem 14.717.634 km v roce 2011. Ze srovnání je patrné, že autobusová doprava zajišťuje takřka trojnásobek přepravy drážní. Je pravdou, že zatímco drážní doprava zaznamenává jediného dopravce, autobusovou přepravu zajišťuje celkem 14 dopravců. Ovšem skutečností je, že mezi těmito dopravci plných 92% přepravního výkonu zajišťuje společnost ČSAD Autobusy

Plzeň, a.s. a ostatní dopravci se podílejí pouze minimálním rozsahem. V počtu přepravených osob vykazuje autobusová doprava stejně jako železniční dlouhodobý pokles s tím rozdílem, že ačkoli lze hovořit o mírnějším poklesu v posledních letech, nelze zaznamenat podobnou změnu trendu, jako u dopravy drážní. Poslední dostupný statistický údaj ukazuje počet přepravených osob v roce 2010, kdy se jednalo o 12.303.000 osob. Autobusová doprava tak přepravila přibližně o polovinu více cestujících, než doprava železniční, ovšem při najetí trojnásobku kilometrů.

Dopravní obslužnost je veřejná služba, kterou zabezpečuje v rámci regionu Krajský úřad Plzeňského kraje spolu se svojí servisní organizací POVED s.r.o. Finanční prostředky, které Plzeňský kraj na dopravní obslužnost vynakládá, se nazývají kompenzace, případně lze užit dřívější výraz prokazatelná ztráta. Jedná se o částku, která je rozdílem mezi součtem nákladů a přiměřeného zisku a výnosy jednotlivých dopravců a kterou Plzeňský kraj své smluvní dopravce dotuje. Prokazatelná ztráta, kterou hradí Plzeňský kraj společnosti ČD, a.s. dosáhla v roce 2011 výše 395.518.000 Kč, což znamenalo nárůst o 6,2% oproti roku 2010 při zvýšení vlakokilometrů o 3,6%. Vzhledem k absenci jakékoli konkurence nebyl další výzkum prováděn.

V bakalářské práci se autor zabýval zejména kompenzacemi poskytovanými autobusovým dopravcům. V roce 2011 dosáhla celková výše kompenzace částky 350.474.246. To mj. znamená, že autobusová doprava přepravila mnohem více cestujících při mnohem vyšším počtu kilometrů a celkově inkasovala o téměř padesát miliónů Kč méně než doprava drážní.

Z porovnání jednotlivých autobusových dopravců vyplynula jedna naprosto zásadní informace. Výše prokazatelné ztráty, která by se měla jednoznačně řídit pouze jasnou konstrukcí výpočtu z hodnot legislativně nastavených položek nákladů a výnosů, je „dotvořena“ dohodou mezi objednatelem a dopravci. Dochází pak ke skutečnosti, že někteří z dopravců se větší měrou podílí na procentuelním podílu ujetých kilometrů než na podílu prokazatelné ztráty a naopak, aniž by tento rozdíl měl relevantní základ.

Výzkumem byla z dostupných dat zjištěna souvislost mezi výší prokazatelné ztráty požadovanou dopravci a výší této ztráty upravenou dohodou s objednatelem. Z výzkumu je patrné, že úprava nemá žádný matematický podklad a je tedy zcela netransparentní. Snížení prokazatelné ztráty dohodou se pohybuje v širokém pásmu 10,41% - 49,69%.

Na příkladech změny výše prokazatelné ztráty, ať už o konstantní hodnotu maximálního snížení, nebo konstantní hodnotu odpovídající střední hodnotě všech snížených úrovní

přiměřeného zisku, jsme demonstrovali možnosti změny celkové výše finančních prostředků poskytovaných objednatelem, tj. Plzeňským krajem, na dopravní obslužnost. Dle výsledků demonstrativních příkladů je možné konstatovat, že lze dosáhnout jak spravedlivějšího rozdělení celkové částky určené na dopravní obslužnost, tak lze dosáhnout i na úspory, které mohou dosáhnout řádu jednotek, ale i desítek miliónů Kč, což je nejen částka, kterou lze samozřejmě využít efektivněji v rámci krajského rozpočtu, ale i potvrzení skutečnosti, že u nakládání s finančními prostředky v rámci dopravní obslužnosti chybí jasný a transparentní postup.

Závěrečná kapitola je věnována systému Integrované dopravy Plzeňska (IDP). Lze konstatovat, že region Plzeňský kraj má hustou silniční a železniční síť a správně nastavenou cestu pro optimalizaci vztahů s dopravci prostřednictvím sofistikované servisní organizace. Problémy současného stavu spočívají především v kvalitě dopravní infrastruktury, zejména přestupních uzlů, celkové kultuře cestování a ve vysokých nákladech vydávaných Plzeňským krajem na dopravní obslužnost.

Příležitostí pro zlepšení může být právě integrace jednotlivých druhů doprav, koordinace se sousedními kraji jak České republiky, tak Spolkové republiky Německo a zvyšování úrovně cestování, což může v konečném důsledku přivést zákazníka a změnit tak negativní trend v počtu přepravených osob veřejnou dopravou. Současně je nezbytné veškeré kroky provádět s myšlenkou na environmentální dopady dopravy na společnost a upřednostňovat železniční dopravu před autobusovou.

Systém integrované dopravy, ve kterém vidím největší potenciál pro celkový růst kvality dopravní obslužnosti, je již v Plzeňském kraji zahájen. V současnosti zahrnuje oblast centrálního sídla, tj. města Plzně a nejbližšího okolí, což znamená, že do systému je zapojeno pouhých 9% obcí Plzeňského kraje, ale již jsou připravovány plány rozvoje Integrované dopravy Plzeňska tak, aby v konečném důsledku mohlo být součástí všech 501 obcí.

Hrozbou pro kladný a rychle dosažený výsledek mohou být jednak nízké finanční možnosti municipalit, související časový posun přípravy a realizace nezbytných staveb, zejména přestupních uzlů, nižší investice do vozového parku, finanční ztráty v systému a absence důsledné kontroly nastavených mechanismů.

5 Závěr

Plzeňský kraj je region, který díky své geografické poloze zaujímá strategické postavení nejen v bezprostřední blízkosti centra České republiky, ale i na hranici mezi východní a západní Evropou. Sídla regionu jsou charakterizována především vysoce rozvinutým krajským městem Plzeň, ale dalších 500 měst a obcí, které spoluvytváří Plzeňský kraj, již takové úrovně nedosahuje.

Je naprosto stěžejním úkolem dopravní obslužnosti zajistit maximálně komfortní a zároveň efektivní dopravní spojení mezi jednotlivými sídly, tím umožnit obyvatelům všech obcí dostupnost především pracovních a školních, ale i zdravotnických nebo veřejnoprávních cílů a zároveň tak zajistit kontinuitu života ve všech oblastech regionu. Dopravní obslužnost musí hrát klíčovou roli jak při urbanizaci Plzeňského kraje, tak v meziregionální soutěži jednotlivých krajů České republiky. Je zřejmé, že vysoká úroveň přepravy osob bude odrážet i úroveň života obyvatel regionu.

Bakalářská práce ukázala, že dopravní obslužnost v regionu Plzeňského kraje nelze hodnotit příliš kladně, neboť Plzeňský kraj sice nastolil nepochybně správnou cestu integrace veřejné dopravy, která jistě zkvalitní celý proces dopravní obslužnosti, ale zároveň se ukazuje, že poskytování finančních prostředků jednotlivým dopravcům neprobíhá zcela transparentně a v celém procesu se dají najít místa, která by si zasloužila přinejmenším větší pozornost kompetentních orgánů.

V případné diplomové práci by se autor rád podrobněji zabýval problematikou financování dopravní obslužnosti, především pak nastavením stabilnějšího postupu při sestavování prokazatelné ztráty, resp. kompenzace a exaktnějšího způsobu jejího výpočtu. Může tak dojít nejen k úsporám finančních prostředků v celém systému, ale i ke spravedlivému přerozdělení mezi jednotlivé dopravce.

Seznam použitých zdrojů

1. BRŮHOVÁ – FOLTÝNOVÁ, Hana. Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelnosti dopravy. Praha: Nakladatelství Karolinum, 208 s., ISBN 978-80-246-1610-0.
2. DUCHOŇ, Bedřich. Ekonomika dopravy. Praha: Vydavatelství ČVUT, 101 s., ISBN 80-01-02014-2
3. EGER, Ludvík. Metodika k vypracování bakalářské / diplomové práce. Plzeň: ZČU v Plzni, FEK, CECEV, 2011, 34 s.
4. EISLER, Jan. Ekonomika dopravy. Praha: Nakladatelství FORTUNA, 135 s., ISBN 80-7168-699-9
5. EISLER, Jan. Úvod do ekonomiky dopravy. Praha: Nakladatelství CODEX Bohemia, 288 s., ISBN 80-85963-54-X
6. Evropa. Evropa 2020. [online] (cit.8.11.2011). Dostupné na http://ec.europa.eu/europe2020/index_cs.htm
7. MARADA, Miroslav; KVĚTOŇ, Viktor.; VONDRÁČKOVÁ, Petra. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha: Edice Geographica, CGS, 165 s., ISBN 978-80-904521-2-1
8. MELION, Miloslav. Finance územních samospráv. Hradec Králové: Ekonomická a informační agentura, 213 s., ISBN 80-85490-79-X.
9. MD ČR. Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013. Aktualizace 2011. [online] (cit.8.11.2011). Dostupné na http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/.
10. MD ČR. Ročenka dopravy. [online] (cit.1.11.2011). Dostupné na https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2010/rocenka/htm_cz/cz10_511000.html
11. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č.1191/69 a č.1107/70.
12. Nařízení vlády č.63/2011 Sb. o minimálních hodnotách kvality a bezpečnosti v přepravě cestujících.

13. Nařízení vlády č.295/2010 Sb. o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících.
14. Nařízení vlády č.493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti.
15. Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 - 2016. [online] (cit.01/2012). Dostupné na <http://www.kr-plzensky.cz/article.asp?itm=43082>
16. Plzeňský kraj. [online] (cit.12/2011 – 04/2012). Dostupné na <http://www.kr-plzensky.cz/>
17. ŠENK, Petr; AMBROS, Jiří. Predikce ekonomických škod z dopravních nehod na okružních křižovatkách. Silniční obzor. 2011. 351-354, ISSN 0322-7154.
18. Správní mapa Plzeňského kraje. [online] (cit. 3.12.2011). Dostupné na <http://spravnimapa.topograf.cz/plzensky-kraj>
19. TSK hl. m. Prahy - ÚDI. Ročenka dopravy velkých měst ČR 2010. Praha: Sofiprin Praha, 52 s.
20. Vyhláška Ministerstva dopravy č.241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy
21. Vyhláška Ministerstva dopravy č.296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.
22. Vyhláška Ministerstva dopravy č.297/2010 Sb. o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.
23. Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě.
24. Zákon č.137/2006 Sb. o veřejných zakázkách.
25. Zákon č.194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.
26. Zákon č.266/1994 Sb. o drahách.
27. Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů.
28. ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 352 s., ISBN 978-80-7357-266-2.