

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje

Ostrava, listopad 2011

Úvod	3
1.Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.....	3
1.1.Železniční doprava.....	3
1.2.Autobusová doprava.....	4
1.3.Městská hromadná doprava.....	5
1.4.Stávající zapojení dopravy do IDS Moravskoslezského kraje ODIS.....	6
1.5.Popis stávající koordinace jednotlivých dopravních systémů a definice problémů	7
2.Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace.....	8
2.1.Předpokládaný vývoj nákladů dopravců.....	8
2.2.Předpokládaný vývoj tržeb.....	9
2.3.Předpokládaný vývoj kompenzace.....	10
2.4.Model financování postavený na financování ze strany kraje a dále měst a obcí se zohledněním počtu obyvatel a výkonů na jejich území.....	12
3.Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv.....	14
3.1.Možnosti uzavírání smluv.....	14
3.2.Návrh časového harmonogramu.....	17
4.Harmonogram a způsob integrace (pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrováných veřejných služeb v přepravě cestujících).....	21
4.1.Návrh postupu rozšiřování IDS (orientační nezávazné termíny).....	21
4.2.Návrh postupu úprav dopravního řešení v oblastech.....	22
4.3.Rozsah jednotlivých dopravních subsystémů ve výkonech.....	25
4.4.Koncepce bezbariérové dopravy.....	25
4.5.Požadavky na infrastrukturu.....	26
4.6.Podpora veřejné dopravy - informační kampaně, marketing	28
Závěr.....	29

Úvod

Plán dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje je zpracován na základě a v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb. ze dne 20. května o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

V § 5 (Dopravní plánování a integrované veřejné služby) je mimo jiné uvedeno:

- (1) Dopravní plánování zajišťují Ministerstvo dopravy a kraje prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti.
- (2) Plán obslužnosti území jsou povinni pořizovat Ministerstvo dopravy a kraj.
- (3) Plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména:
 - a) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
 - b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
 - c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
 - d) harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.
- (4) Plán dopravní obslužnosti území pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Cílem plánu je formulace představ Moravskoslezského kraje o rozvoji veřejné osobní dopravy v kraji, a to z pohledu kvality dopravy, organizace dopravy, rozvoje dopravní infrastruktury včetně zohlednění ekonomického a tarifního. Praktické naplňování plánu je podmíněno vytvořením zejména ekonomických, případně i provozních podmínek, a to na základě schválených dílčích projektů a záměrů. Plán vychází z analýzy a stavu současného zajišťování přepravních potřeb.

1. Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

Veřejná doprava v Moravskoslezském kraji je zajištěna prostřednictvím železniční, příměstské autobusové a městské hromadné dopravy. Větší část linek je již zařazena do Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS.

1.1. Železniční doprava

Železniční osobní doprava v Moravskoslezském kraji je zajištěna příměstskými spoji osobních a spěšných vlaků a dálkovou železniční dopravou s kategorií vlaků rychlík,

expres, Euronight, Intercity, Eurocity a Supercity. Osobní železniční dopravu v kraji zajišťují České dráhy a.s., Viamont Regio a.s. a RegioJet, a.s.

Délka provozní sítě na území kraje činí 583 km a délka železničních linek činí 739 km. Na území Moravskoslezského kraje se nachází 162 stanic a zastávek.

V roce 2010 byly na území Moravskoslezského kraje realizovány výkony Českými drahami a.s. ve výši 6 996 tis. vlakokm při dotacích na dopravní obslužnost ve výši 858 775 tis. Kč. Společnost Viamont Regio a.s. realizovala výkony ve výši 112 tis. vlakokm při dotacích 8 157 tis. Kč.

Železniční síť v Moravskoslezském kraji tvoří hlavní (páteřní) tratě a do nich zaústěné tratě vedlejší.

Od prosince 2008 byl zaveden linkový systém Esko – Moravskoslezský kraj, do kterého byly zapojeny hlavní železniční tratě. Linky Eska jsou označovány písmeny S – u osobních vlaků a R – u spěšných vlaků a rychlíků. Na linkách S je zaveden interval 60 minutový nebo kratší a na linkách R interval 120 minutový nebo kratší.

Problémy stávajícího systému příměstské železniční dopravy jsou zejména:

celkově nízká kvalita přepravy na trati č. 323 v úseku Ostrava – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm (cestovní rychlost, vozidla, umístění a četnost zastávek),

nedostatečné využití potenciálu modernizovaného a elektrifikovaného úseku Ostrava hl.n. – Ostrava-Kunčice pro příměstskou železniční dopravu (zčásti limitováno propustností odbočení v Ostravě hl.n.).

1.2. Autobusová doprava

Území Moravskoslezského kraje je obsluhováno 49 mezinárodními, 16 dálkovými a 384 příměstskými autobusovými linkami.

Dopravní obslužnost na území Moravskoslezského kraje v rámci závazku veřejné služby zajišťují dopravci Veolia Transport Morava a.s., TQM – holding s.r.o., ČSAD Frýdek-Místek a.s., ČSAD Havířov a.s., ČSAD Karviná a.s., Dopravní podnik Ostrava a.s., Městský dopravní podnik Opava, a.s., Osoblažská dopravní společnost, s.r.o., Radovan Maxner, Ján Kypús – BUS s.r.o., Jiří Kantor a ČSAD Vsetín a.s. Ostatní dopravní obslužnost na území Moravskoslezského kraje včetně sezónních linek je zajišťována i dalšími dopravci.

Nejvýznamnějším dopravcem zajišťujícím pravidelnou autobusovou dopravu je společnost Veolia Transport Morava a.s., která zajišťuje dopravu na většině území Moravskoslezského kraje s ročním výkonem 15 770 tis. vozokm.

Dalším významným provozovatelem autobusové dopravy je společnost TQM – holding s.r.o., která zajišťuje spojení zejména v okrese Opava, ale také spojení města Opavy a okolních obcí s Bílovcem, Bruntálem, Fulnekem, Krnovem, Novým Jičínem, Odrami a Ostravou. TQM – holding s.r.o. provozuje 39 autobusových linek s ročním výkonem 4 064 tis. vozokm.

Další velkou dopravní společností zabývající se osobní dopravou na území Moravskoslezského kraje je trojice společností ČSAD Frýdek-Místek a.s., ČSAD Havířov a.s. a ČSAD Karviná a.s. Společnost ČSAD Frýdek-Místek a.s. zajišťuje dopravní spojení města Frýdek-Místek s okolními obcemi a městy Havířov, Kopřivnice, Nový Jičín, Ostrava a Příbor na 39 linkách s ročním výkonem 2 836 tis. vozokm. ČSAD Havířov a.s. obsluhuje město Havířov a spojení do okolních obcí a také spojení s městy Bohumín, Frýdek-Místek, Karviná, Orlová a Ostrava na 21 příměstských autobusových linkách a 3 linkách dálkových. Roční výkon společnosti činí 2 182 tis. vozokm. Společnost ČSAD Karviná a.s. je rozdělena do dvou provozoven, a to Karviná a Orlová. Provozovna Karviná vypravuje 18 linek příměstských a 1 linku dálkovou. Provozovna Orlová vypravuje 17 příměstských linek. Celkový roční výkon obou provozoven činí 3 755 tis. vozokm. ČSAD Karviná zajišťuje spojení měst Karviná a Orlová s okolními obci a městy Bohumín, Český Těšín, Havířov a Ostrava.

Osoblažská dopravní společnost s.r.o. provozuje 5 autobusových linek v okolí Krnova a Města Albrechtic. Roční výkon autobusů činí 476 tis. vozokm.

Dopravce Ján Kypús – BUS s.r.o. provozuje 2 autobusové linky spojující Karvinou a Stonavu s Horní Suchou a Albrechticemi. Roční výkon dopravce činí 261 tis. vozokm.

Jiří Kantor provozuje 2 autobusové linky z Fulneka přes Suchdol nad Odrou nebo Hladké Životice do Kunína, Šenova u N. Jičína a Nového Jičína. Roční výkon dopravce činí 64 tis. vozokm.

Radovan Maxner zajišťuje dopravní obslužnost s výkonem 43 tis. vozokm na lince obsluhující Ludgeřovice a lince spojující Hlučín s Ostravou Porubou.

ČSAD Vsetín a.s. zajíždí na území Moravskoslezského kraje 7 příměstskými autobusovými linkami a 4 dálkovými autobusovými linkami. Roční výkon dopravce na území kraje činí 301 tis. vozokm.

Problémy stávajícího systému příměstské autobusové dopravy jsou zejména:

malý počet bezbariérových vozidel (s pomocí fondu ROP je řešeno),

nevyhovující stav zastávek zejména v malých obcích,

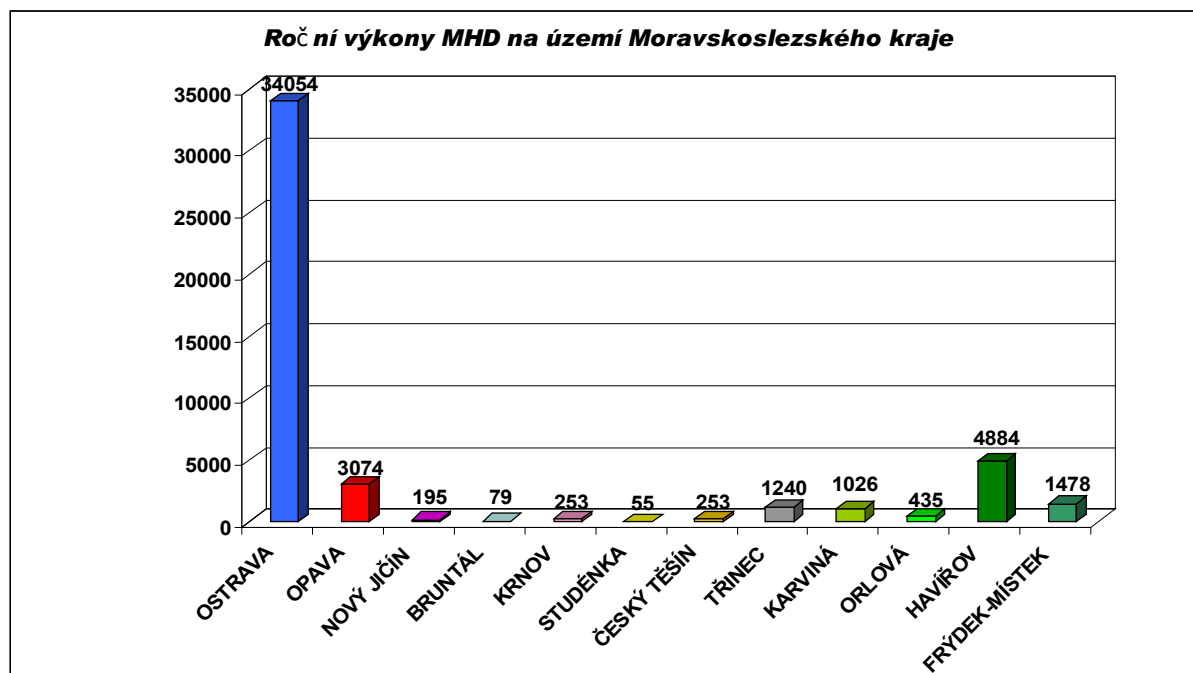
nedokonalá provázanost autobusové a železniční dopravy (v rámci začleňování do ODIS je postupně řešeno).

1.3. Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava je provozována ve městech Bruntál, Krnov, Opava, Nový Jičín, Studénka, Ostrava, Havířov, Frýdek-Místek, Orlová, Karviná, Český Těšín a Třinec.

Mezi velkými městy a jejich blízkým okolím existují významné přepravní vazby, které vysoce překračují běžné vazby zajišťované příměstskou dopravou. Jedná se většinou o zájmové území města, do kterého jsou z městského území vedeny linky MHD,

většinou jako intervalová doprava. Na provozu těchto linek MHD se kromě jádrového města finančně podílí na svém území i obec či menší město, do kterého je linka MHD vedena, resp. i Moravskoslezský kraj.



1.4. Stávající zapojení dopravy do IDS Moravskoslezského kraje ODIS

Na území Moravskoslezského kraje zajišťuje k 31. 8. 2011 dopravní obsluhu celkem 677 linek, z toho:

z 49 mezinárodních linek celkem je 1 linka v ODIS, tj. 2,04 %,

z 16 dálkových linek celkem je 0 linek v ODIS,

z 384 příměstských linek celkem je 246 linek v ODIS, tj. 64,06 %,

z 196 linek MHD celkem je 158 linek v ODIS, tj. 80,61 %,

z 3 linek Skibusu celkem je 0 linek v ODIS,

z 4 linek Cyklobusu celkem je 0 linek v ODIS,

z 25 železničních linek je 25 linek v ODIS, tj. 100 %.

V Integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje ODIS jsou zařazeny linky s různým stupněm tarifní integrace. Nachází se zde čtyři druhy zintegrováných linek, a to:

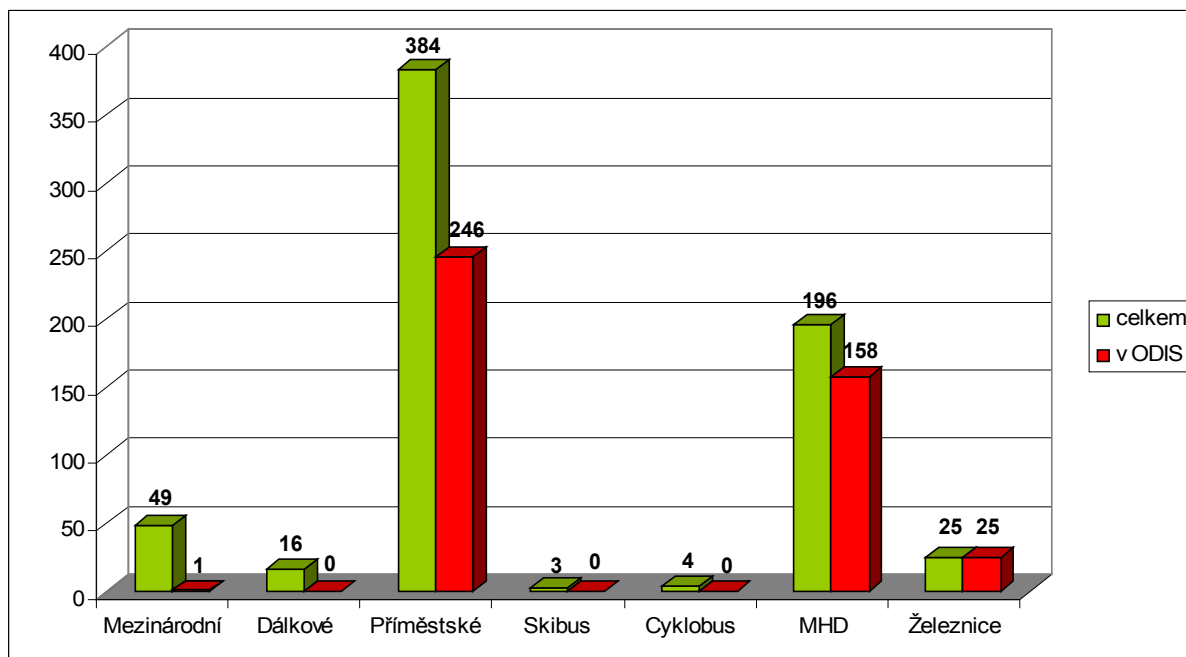
linky s plnou tarifní integrací,

linky s částečnou tarifní integrací, tzn. vydávání a uznávání předplatního a jednotlivého regionálního jízdného ODIS,

linky s částečnou tarifní integrací, tzn. vydávání a uznávání předplatního jízdného ODIS,

linky s uznáváním předplatního jízdného ODIS.

Cílem je postupně dosáhnout nejvyššího stupně tarifní integrace na všech linkách, tedy plné tarifní integrace, což znamená, že na všech linkách všech dopravců je uznáván veškerý sortiment jízdného z Tarifu ODIS v dané tarifní oblasti.



1.5. Popis stávající koordinace jednotlivých dopravních systémů a definice problémů

Tarifní koordinace – v rámci ODIS jsou jednotlivé dopravní systémy propojeny jednotným tarifem, který umožňuje cestujícímu volbu dopravního prostředku nebo dopravce v jednotlivých úsecích své cesty. U linek, které do ODIS dosud zařazeny nejsou, tarifní propojení neexistuje (s výjimkou lokální IDS v Karviné a Orlové).

Problémem je přetrvávající nekompatibilita odbavovacích systémů jednotlivých dopravců, problém je v současnosti řešen s předpokladem dokončení do konce roku 2012.

Dopravní koordinace – vytváření přestupních uzlů a návazností mezi jednotlivými spoji různých linek a různých dopravních subsystémů včetně záchytných parkovišť pro přestup mezi dopravou individuální a hromadnou. Cestujícím je nabídnut jednotný vzhled jízdních řádů pro snazší přehlednost.

Problémem je absence některých potřebných přestupních uzlů pro stávající přestup mezi jednotlivými druhy dopravy.

Dalším problémem je chybějící preference veřejné dopravy před dopravou individuální ve městech. Tento problém se týká nejen dopravy tramvajové v Ostravě,

kteřá by měla tvořit rychlé spojení ve městě, ale i veřejné dopravy silniční ve velkých městech – např. formou vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy.

2. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

Výše kompenzace je všeobecně bezprostředně závislá na výši nákladů nezbytných k zajištění veřejných služeb na straně jedné a výši inkasovaných tržeb od cestujících.

2.1. Předpokládaný vývoj nákladů dopravců

Náklady dopravců, a tedy i ceny poskytovaných služeb veřejné dopravy, jsou determinovány mnoha faktory. Jde zejména o druh nabídnuté dopravy cestujícím. Náklady jsou značně rozdílné mezi železniční a autobusovou dopravou a u autobusové dopravy jsou náklady rozdílné také mezi příměstskou dopravou a městskou dopravou provozovanou v rámci příměstské dopravy. Dále jsou náklady ovlivňovány typem, stářím, kapacitou a kvalitou vozového parku. Rovněž nabízený rozsah služeb ovlivňuje celkové náklady.

V Moravskoslezském kraji provozují příměstskou osobní železniční dopravu pouze dva dopravci, a to dominantní dopravce České dráhy, a.s. a dále minoritní dopravce VIAMONT a.s.

Hlavní náklady na železnici jsou tvořeny především náklady na provoz železniční dopravní cesty a kolejových vozidel a o osobní náklady na pracovníky, kteří zajišťují provoz (strojvedoucí, vlakvedoucí, průvodčí, posunovače, zavazadlové manipulanty, prodejce jízdenek, pracovníky, kteří zajišťují údržbu a opravy vozidel a samozřejmě management). Další části nákladů jsou odpisy na nová vozidla. Vzhledem k velmi zanedbanému stavu kolejových vozidel bude tato část nákladů v budoucnu jistě stoupat.

Cestou k budoucím úsporám na železnici by mělo být nasazování moderních jednodušších a lehkých vozidel, které nebudou tak náročné na energie, údržbu a poplatky za použití dopravní cesty. V současné době používaný několik desítek let starý vozový park, při jehož konstrukci se nehledělo na ekonomiku provozu, železniční dopravu jen podražuje.

Nákladovou jednici autobusových dopravců provozujících příměstskou dopravu v Moravskoslezském kraji lze rozřídít do 4 skupin hlavních nákladů. Jde o odpisy vozidel, mzdy zaměstnanců, pohonné hmoty a ostatní přímé a režijní náklady. Hlavní náklady tvoří základní rozložení a zahrnují stovky drobnějších položek. V tomto složení tvoří hlavní náklady ve struktuře nákladové jednice téměř totožné procentuální podíly a tyto podíly se pohybují u dopravců v rozmezí 23 – 27 % pro každý jednotlivý hlavní náklad. Dopady na celkovou nákladovou jednici tak jsou u těchto hlavních nákladů dost podobné. Tzn., že v případě nárůstu jakékoliv z hlavních nákladových položek (odpisy, mzdy, nafta, ostatní náklady) bude dopad na cenu služby téměř stejný.

K nárůstu nákladů dopravců může snadno dojít, a to z více důvodů:

cena pohonných hmot, ovlivňována nestálými cenami ropy na světové burze a dále kurzovými výkyvy české koruny vůči měnám, za které je ropa nakupována, se za poslední rok zvýšila o cca 13 %, proto její další zvýšení je velice snadné a rychlé,

položka odpisů je ovlivnitelná požadovaným průměrným stářím vozového parku a kvalitativními požadavky objednatele (nizkopodlažnost, klimatizaci ve vozidlech apod.). V případě, že na tento nákup nevyužije dopravce dotační prostředky, ať už státu, nebo Evropské unie, pak se snadno zvýší položka odpisů,

mzdové náklady mohou růst v závislosti na aktivitě zaměstnanců dopravců sdružených v odborech, kteří pro své cíle zvolí nástroj stávkové pohotovosti.

2.2. Předpokládaný vývoj tržeb

Vývoj tržeb závisí především na atraktivitě veřejné dopravy. V případě, že bude veřejná doprava provozována rychle, v co nejpravidelnějších intervalech komfortními vozidly za přiměřenou cenu jízdného a přitom se nebudou klást cestujícímu tarifní a odbavovací překážky, pak může veřejná doprava být skutečně konkurenceschopná individuální automobilové dopravě a vývoj tržeb bude mít růstový trend. Samotné zdražování jízdného s očekávaným nárůstem tržeb nemá odpovídající efekt. Zvýšení ceny o jednu celou korunu, přinese v konečném důsledku skutečný nárůst tržeb jen o cca padesát haléřů. Zbývajících padesát haléřů jde na vrub odlivu stávajících cestujících z veřejné dopravy, kteří nebyli ochotni zvýšení ceny akceptovat.

Jedním z důležitých faktorů stabilního vývoje tržeb je odbourání tarifních bariér pro cestujícího nabídnutím integrovaného dopravního systému, ve kterém má cestující jeden jízdní doklad napříč všemi druhy dopravy.

Při porovnání vývoje tržeb za poslední rok došlo k porovnání tržeb dopravců, kteří jsou zařazeni do Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS a dopravců, kteří jsou zatím mimo tento systém. Jde o aktuální data z poloviny roku 2011 vyjádřena v procentuální meziroční změně.

Tržby dopravců na linkách v závazku veřejné služby mimo ODIS	
Veolia Transport Morava a.s.	-4,38%
ČSAD Havířov a.s.	-6,59%
ČSAD Frýdek-Místek a.s.	-7,72%

Tržby dopravců na linkách v závazku veřejné služby v ODIS	
Osoblažská dopravní společnost s.r.o.	12,00%
Veolia Transport Morava a.s.	11,49%
České dráhy, a.s.	5,88%
TQM-holding s.r.o.	3,73%
Dopravní podnik Ostrava a.s.	-1,56% *
ČSAD Karviná a.s.	-1,73% **
Městský dopravní podnik Opava, a.s.	-2,14%

* propad tržeb v letošním 1. pololetí byl způsoben tím, že v době zvýšených limitů koncentrací prachových částic a oxidu dusičitého byla zajišťována přeprava zdarma (17 dnů), navíc byla 6 dnů stávka, kdy nebyla provozována plná kapacita spojů

** propad tržeb je způsoben odlivem nepravidelných cestujících zakupujících si jednotlivé jízdné, pravidelných cestujících přibývá, což se odráží v nárůstu tržeb za předplatní jízdné

Z uvedeného srovnání vyplývá, že linky dopravců zařazených do ODIS mají v polovině roku 2011 lepší výsledky, co se týče tržeb, než linky dopravců mimo ODIS. Tento poznatek je přímo znatelný na dopravci Veolia Transport Morava a.s., který má část linek zařazenou v ODIS a část linek mimo ODIS. Ta část linek, která v ODIS není, má meziroční propad tržeb ve výši - 4,38 %. Část linek, která v ODIS zařazena je, má meziroční nárůst tržeb + 11,49 %. U Dopravního podniku Ostrava a.s. by v případě vyrušení vlivu těch dnů, kdy byla poskytována přeprava zdarma, nedošlo k poklesu v tržbách, ale naopak by došlo k nárůstu tržeb za 1. pololetí 2011 o cca 2 %.

Zaváděním integrovaného dopravního systému a nabídnutím jednotného a společného tarifu u několika dopravců bývá pro cestující docíleno obvykle nižšího jízdného, než je tomu u tarifů jednotlivých samostatných dopravců. Nastavením nižší cenové hladiny samozřejmě vznikají protarifovací ztráty, které je nutno dopravci dofinancovat z rozpočtu Moravskoslezského kraje. Ale z výše uvedeného srovnání je patrné, že ze střednědobého hlediska jsou tyto prostředky kraje efektivně vynakládány, a že se vyplatí systém zpočátku financovat. Po určité době se cestující se systémem integrované dopravy sžijí a dochází k obratu, kdy počty cestujících přestanou klesat, trend se zvrátí a počty cestujících se buď drží na stabilní úrovni, nebo mírně rostou. Tam, kde integrovaný dopravní systém zaveden není, dochází naopak k poklesu zájmu o veřejnou dopravu s negativním dopadem na výši tržeb. Záměr Moravskoslezského kraje směřujícího k pokrytí celého kraje integrovaným dopravním systémem tak má pozitivní dopad nejen na cestující, ale také na výši tržeb ve veřejné dopravě.

2.3. Předpokládaný vývoj kompenzace

V rozpočtu Moravskoslezského kraje na rok 2011 byla na dopravní obslužnost kraje vyčleněna celková částka 1.312.472.000,- Kč, z toho 480.000.000,- Kč bylo určeno na linkovou dopravu a 832.472.000,- Kč bylo na drážní dopravu. K 31. 5. 2011 došlo k navýšení kapitoly na 1.337.472.000,- Kč z důvodu zvýšení částky určené na linkovou dopravu o 25 mil. Kč v souvislosti s nárůstem nákladů na pohonné hmoty u dopravců. Na základě uzavřeného Memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou příměstskou železniční osobní dopravou bude Moravskoslezskému kraji poskytnuta v roce 2011 státní účelová dotace ve výši 198.587.000,- Kč.

Moravskoslezský kraj má ve svém rozpočtovém výhledu naplánovány finanční prostředky pro zajištění dopravní obslužnosti kraje na následujících 5 let, které zahrnují i další záměry rozšiřování ODIS v příštích letech – viz dále.

Název akce	Upravený rozpočet	Rozpočtový výhled na rok				
	k 31. 5. 2011	2012	2013	2014	2015	2016

Dopravní obslužnost - drážní doprava (vč. účelové dotace MD)	832 472	876 016	920 890	936 516	952 611	969 190
Dopravní obslužnost - linková doprava	505 000	538 150	554 295	570 923	588 051	605 693

- Z toho nárůst z důvodu integrace Frýdecko-Míšecka (odhad)	-	1 500	4 000	4 000	4 000	4 000
- Z toho nárůst z důvodu integrace Bruntálska (odhad)	-	-	2 000	3 000	3 000	3 000
- Z toho nárůst z důvodu integrace Havířovska (odhad)	-	-	2 500	7 000	7 000	7 000
- Z toho nárůst z důvodu integrace malých dopravců (odhad)	-	-	500	800	800	800

Z výše uvedeného rozpočtového výhledu je zřejmé, že Moravskoslezský kraj má v příštích pěti letech předběžně alokovány prostředky nejen na zachování současného rozsahu veřejné dopravy, ale také na určité rozvojové záměry. Průměrný nárůst objemů prostředků určených pro veřejnou dopravu je cca 3 % ročně, což je více, než je predikován průměrný růst míry inflace. Tento předpoklad je dobrým základem pro dokončení integrace všech příměstských autobusových linek ve zbývajících doposud neintegrováných oblastech. Na konci roku 2013 by měly být již všechny příměstské linky zapojeny do ODIS. Jelikož přechod cestujících z jednotlivých jízdének na předplatní, které jsou nejvíce dotovány, se děje pozvolně, pak i prostředky vynaložené na realizaci integrace není třeba dopravcům vydávat ihned v prvním roce integrace v odhadované celkové výši. Odhad celkového potřebného navýšení dotací z důvodu nabídnutí výhodnějšího tarifu je pro zbývajících část příměstských linek ve výši cca 14,8 mil. Kč. Tyto prostředky budou nejdříve potřebné dle harmonogramu zapojení do ODIS pro rok 2014. Kraj má však tyto prostředky vázány v rozpočtu již na rok 2012. V rozpočtu na rok 2012 je plánováno v kapitole „dopravní obslužnost – linková doprava“ navýšení o 6,5 %, které kromě standardního předpokládaného navýšení z důvodu růstu míry inflace, obsahuje i 3 % nárůst v budoucnu nutně vynaložených financí na integraci. Od roku 2013 jsou plánovány nárůsty financí již cca pouze 3 % ročně. Další možné rozvojové projekty spojeny s nárůstem výkonů na linkách jsou s ohledem na predikovaný průměrný růst míry inflace proto značně omezeny a významnější zásahy budou spíše závislé na budoucí úspoře finančních prostředků kraje při výběrových řízeních na dopravce. V případě možného soutěžení v oblasti veřejné dopravy a následného úspěšného provedení výběrového řízení, se otevírá cesta k určitým úsporám financí za dosavadní objednávku a tím i cesta k realizaci rozsáhlejších rozvojových záměrů. Stávající stav rozpočtového výhledu do roku 2016 odpovídá jen financování současného rozsahu

výkonů, odhadovanému nárůstu míry inflace v nákladech dopravců a zvýšením prostředků na integraci zbývajících oblastí do ODIS.

2.4. Model financování postavený na financování ze strany kraje a dále měst a obcí se zohledněním počtu obyvatel a výkonů na jejich území

Adaptací vnitrostátního práva na nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici platné od 3. prosince 2009, tedy přijetí zcela nového zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a s tím související úprava stávajícího zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů platné od 1. července 2010, došlo ke zrušení dosavadního terminologického rozdělování veřejné osobní dopravy na „základní a ostatní dopravní obslužnost“. Zavádí se pouze jeden pojem, a to „dopravní obslužnost“. Po legislativní úpravě mají hlavní úlohu v zajištění dopravní obslužnosti na regionální úrovni i nadále kraje, podpůrnou úlohu obce. V oblasti obecní a městské dopravy mají hlavní úlohu i nadále obce. Stanovení rozsahu dopravní obslužnosti zůstává věcí krajů a obcí a náleží do jejich samostatné působnosti.

V souvislosti s připravovanými výběrovými řízeními na dopravce (ať už pro jednotlivé linky, nebo soubory linek) ve veřejné dopravě je nezbytné v rámci zadávacích podmínek vytvořit maximálně jednoduché a transparentní prostředí, ve kterém bude docházet k operativně nastavitelným smluvním vztahům mezi objednateli dopravy a dopravci. Nově navrhovaný model je založený na principu nastavení jednotných kritérií pro celý Moravskoslezský kraj umožňujících jednoduchou kontrolu financování a případnou změnu výše příspěvků podle měnících se vnějších vlivů. Nastavení jednotlivých vah a rozmezí jednotlivých kategorií standardů je přizpůsobeno tak, aby finanční dopady do rozpočtů jednotlivých měst a obcí byly globálně co nejmenší.

Nový model vytváří ekonomičtější prostředí pro budoucí výběrové řízení na dopravce tím, že sdružuje objednávku kraje, měst a obcí do jednoho systému kompenzace ztrát z provozu veřejné dopravy. Města a obce by zasílaly svůj příspěvek, vypočtený dle navrženého modelu, na účet vedený u Moravskoslezského kraje, ze kterého by se hradila kompenzace za služby ve veřejné osobní dopravě v celém Moravskoslezském kraji. Moravskoslezský kraj tak bude objednávat plný rozsah dopravní obslužnosti, vyjma služeb městské hromadné dopravy na území měst, jež je zřizují. Městům a obcím by se tak značně usnadnila administrativa se smluvními vztahy spojená a měly by zajištěny nejvýhodnější ceny veřejné dopravy vzešlé z výběrových řízení na dopravce. Samozřejmostí by bylo zachování smluvních vztahů měst s vlastním provozem městské hromadné dopravy s dopravci v případě objednávky služeb městské hromadné dopravy.

Příspěvky měst a obcí jsou stanoveny podle hlediska počtu obyvatel a počtu spojů. U obcí s nižším počtem obyvatel se předpokládají nižší požadavky na hustotu linek a četnost spojů, téměř se u těchto obcí nevyskytuje (až na výjimky v podobě podhorských a horských obcí s rozsáhlým katastrem) vnitrodoprava v rámci obce. U větších obcí se přepravní nároky zvyšují úměrně s vybaveností obce (školy, kultura, obchodní síť). Dle zkušeností ze současného stavu, který je stavem výchozím a je nutno k němu přihlížet (protože vyjadřuje mimo jiné míru ochoty obce podílet se

na krytí nákladů na veřejnou dopravu), jsou obce rozděleny do pěti skupin (mimo tyto skupiny se pak staví Ostrava).

Dalším důležitým hodnotícím kritériem je z výše uvedeného počet autobusových a vlakových spojů provozovaných na území měst a obcí dle základního standardu v běžném pracovním dnu a o sobotách, nedělích a svátcích, případně dle zvýšeného standardu v běžném pracovním dnu a o sobotách, nedělích a svátcích.

Dopravní obslužnost je pojata jako jednotná tzn., nejsou činěny rozdíly mezi autobusovými a vlakovými spoji a dle tohoto členění je stanoven základní a zvýšený standard. Při stanovení tohoto standardu byl do značné míry zohledněn současný stav dopravní obslužnosti v obcích, kterým se stanovil základ pro nastavení průměru potřebnosti spojů veřejné dopravy v běžný pracovní den a o sobotách, nedělích a svátcích. Pro každou skupinu měst a obcí byl stanoven rozsah počtu spojů, kdy dané město či obec naplňuje základní standard dopravy v kraji. Tento základní standard je dosažen, pokud je počet spojů pro danou obec či město roven hodnotě dané rozsahem. V případě, že počet spojů pro danou obec či město tyto hodnoty základního standardu překračuje, pak již jde o zvýšený standard, kdy každý jednotlivý spoj je zpoplatněn určenou částkou. Rozsah počtu spojů je s každou skupinou zdvojnásoben. V případě, že počet spojů pro danou obec či město minimální hodnoty základního standardu nedosahuje, neplatí obec či město žádnou částku za toto hledisko.

Částky a rozsahy standardů pro jednotlivé skupiny města a obcí

Příspěvky měst a obcí dle zvolených hledisek		Rozdělení města a obcí dle počtu obyvatel					
		A	B	C	D	E	
		< 500	501 - 1 500	1 501 - 5 000	5 001- 20 000	> 20 000	
1)	Částka na jednoho obyvatele	10,-					
2)	Základní standard autobusových a vlakových spojů	Počet spojů v X	12 - 36	24 – 72	48 - 144	96 - 288	192 - 576
		Částka za rozsah	30,-				
		Počet spojů v †	4 - 12	8 – 24	16 - 48	32 - 96	64 - 192
		Částka za rozsah	10,-				
	Zvýšený standard autobusových a vlakových spojů	Počet spojů v X	> 36	> 72	> 144	> 288	> 576
		Částka za spoj	1,-				
		Počet spojů v †	> 12	> 24	> 48	> 96	> 192
		Částka za spoj	1,5				

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

Moravskoslezský kraj, podobně jako většina ostatních krajů, má uzavřeny s dopravci dlouhodobé smlouvy. Smlouvy jsou uzavřeny na období let 2007 – 2018 s výjimkou Českých drah, a.s., kde je smlouva uzavřena na období od roku 2007 – do 2. 12. 2019.

Možnosti, které udává legislativa při uzavírání nových smluv o veřejných službách, jsou v zásadě tři.

3.1. Možnosti uzavírání smluv

- objednatel může využít možnosti přímého výběru bez nabídkového řízení – jde o taxativně vyjmenované případy výjimek, kdy je nařízením, potažmo zákonem o veřejných službách určeno, za jakých podmínek lze tohoto institutu využít. Jde zejména o smlouvy s tzv. vnitřními provozovateli (městskými dopravními podniky), smlouvy na veřejnou drážní dopravu, smlouvy na veřejné služby v mimořádné situaci a smlouvy na vymezený malý rozsah služeb,

- další možností je využití zákona o veřejných službách – v nabídkovém řízení je vybrán dopravce, který nese určité riziko nesprávného odhadu tržeb, aby měla smlouva o veřejných službách povahu koncese na službu. Jde o smlouvy tzv. typu netto, kdy tržby plně přísluší dopravci,
- poslední možností je uzavření smlouvy s charakterem veřejné zakázky. Dopravce nese pouze nákladové riziko, nikoliv riziko výkyvů tržeb. Jde o smlouvy tzv. typu brutto, kdy tržby plně přísluší objednateli.

Rozhodnutí objednatele, kdy využít možnost přímého výběru je jednoduché. Jsou stanoveny podmínky a pravidla tohoto postupu a objednatel, který tyto souvislosti při uzavření smlouvy o veřejné službě využije, je smířen s tím, že bez uskutečněné soutěže nemusí mít zaručenou tu nejvýhodnější nabídku. Jedinou omezující podmínkou při volbě tohoto postupu je, že poskytnutá kompenzace nesmí vyloučit obchodní riziko dopravce spojené s výší tržeb z jízdného, musí jít o netto-smlouvu. Pokud není uvedena podmínka splněna, nejedná se o koncesi na služby, jedná se o veřejnou zakázku a při výběru dopravce by se muselo postupovat podle zákona o veřejných zakázkách, a tudíž by nešlo uplatnit možnosti přímého výběru tak, jak jsou definovány výše.

Jiná situace však bude v případě soutěže. Buď se objednatel rozhodne, že riziko vývoje tržeb na dopravce nepřenesou, pak jde o brutto-smlouvu, objednatel bude soutěžit jen náklad dopravce bez vlivu výše tržeb z jízdného a bude se postupovat dle nabídkového řízení vyplývajícího ze zákona o veřejných zakázkách. Druhou možností je, že se objednatel rozhodne riziko nepříznivého vývoje tržeb přenést na dopravce, pak jde o netto-smlouvu, objednatel bude soutěžit rozdíl mezi nákladem dopravce a odhadnutými tržbami dopravcem a bude se postupovat dle nabídkového řízení vyplývajícího ze zákona o veřejných službách. Postupy budou jednoznačně dány v momentě rozhodnutí objednatele o nesení rizika tržeb. Zároveň platí, že nelze posuzovat po formální, či administrativní stránce jeden z postupů za rychlejší nebo jednodušší. Oba dva postupy jsou po procesní stránce téměř totožné. Dokonce i postup při řešení námitek ze strany neúspěšných uchazečů je identický (1. instancí jsou námítky řešeny v přezkumu řízení, 2. instancí je podání návrhu k Úřadu na ochranu hospodářské soutěže a 3. instancí je soudní přezkum). Největším rozdílem po formální stránce je pak možnost dodatečného vyjednávání po předložení nabídek při postupu dle zákona o veřejných službách.

Pro účely vyhlášení soutěží, předkládáme návrh rozdělení trhu do dílčích provozních celků, které by se měly soutěžit kontinuálně (každý rok na jinou oblast), aby byly efekty plynoucí z konkurenční soutěže trvalé, a aby nedošlo najednou k vyčerpání zdrojů některého z dopravců. Zároveň jsou celky navrženy tak, aby tvořily technicky ucelený provozní soubor, jehož technické zajištění nevyvolá neúměrné vícenáklady, např. je možno tyto provozní soubory obsloužit z účelného a hospodárného množství technických základů. Přesné stanovení souboru linek s jejich návrhem jízdních řádů a s odpovídajícími přípojovými a přestupními vazbami by měl řešit až aktuální projekt na každou oblast zvlášť v době, kdy bude soutěž vyhlášována. V současné době, kdy není otázka soutěží uzavřena, resp. nedošlo ještě vůbec k jejímu otevření, je předčasné tyto soubory linek přesně definovat. Než dojde k vyhlášení soutěže na určitou oblast, dojde ještě k několika změnám v časování

a trasování spojů. Navrhované oblasti jsou tvořeny skupinou linek (zpravidla v rozsahu do cca 20 linek) vycházejících z přirozeného spádového centra. Toto rozdělení umožňuje zapojení i dopravců s menším počtem vozidel.

Návrh dílčích provozních celků obsahující soubor linek:

Bílovecko

Bruntálsko

Brušpersko/Příborsko

Českotěšínsko

Frenštátsko

Frýdecko-Místecko

Frýdlantsko

Havířovsko

Hlučínsko

Jablunkovsko

Karvinsko

Kopřivnicko

Krnovsko

Novojičínsko

Opavsko

Orlovsko

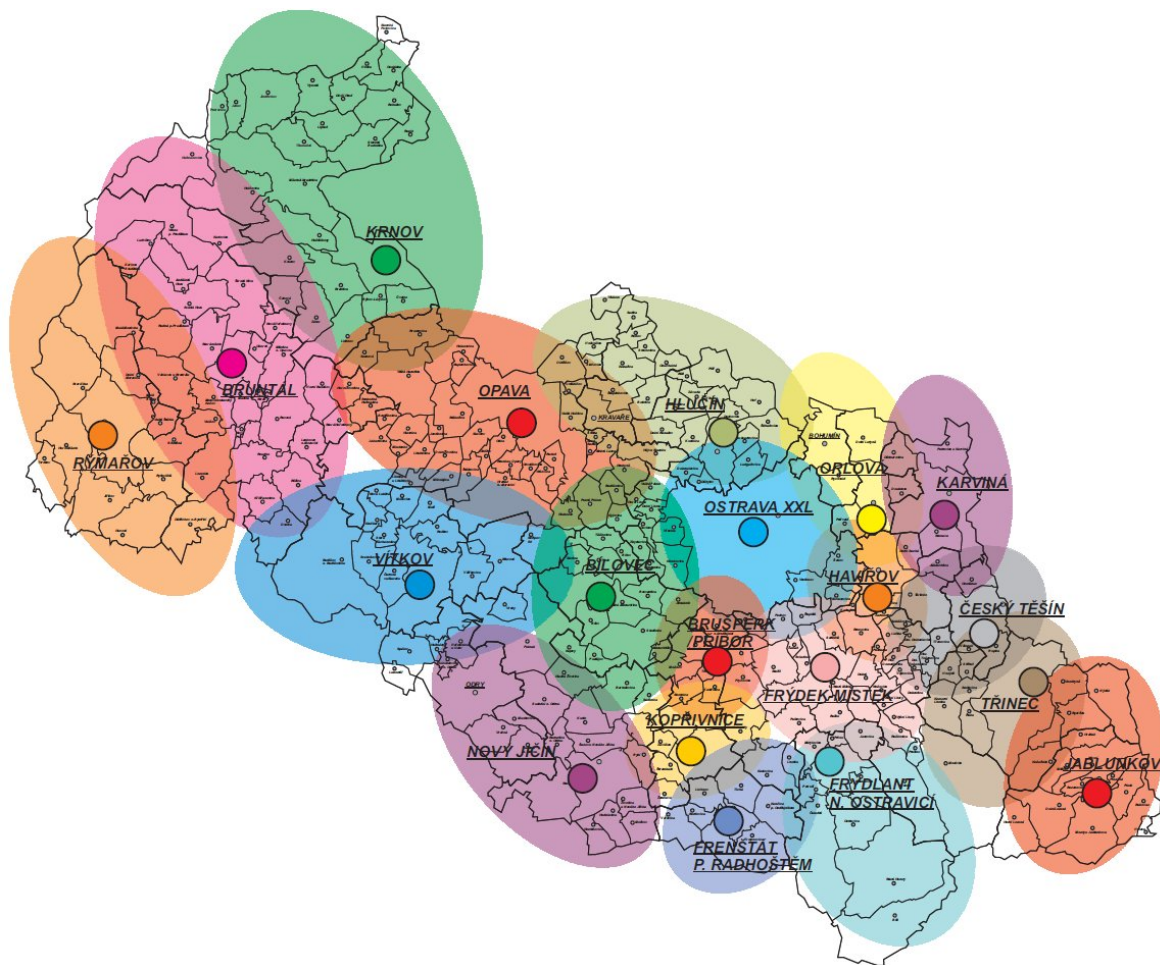
Ostravsko/oblast v Tarifu ODIS definovaná jako Tarifní oblast Město Ostrava XXL

Rýmařovsko

Třinecko

Vítkovsko

Uvedené rozdělení oblastí je seřazeno abecedně a neznamena časovou posloupnost soutěží.



3.2. Návrh časového harmonogramu

Současný stav v kraji, kdy je rozsah výkonů objednávaných městy a obcemi dosti objemný, je pro budoucí výběrová řízení nevhodný. I když celkový objem prostředků vkládaných do ostatní dopravní obslužnosti tvoří jen cca 7,5 % prostředků za celý kraj, což je 107 mil. Kč z 1.435 mil. Kč, ale toto srovnání vychází z celkového objemu včetně prostředků na železnici. Při srovnání jen prostředků za objednávku linkové autobusové dopravy jde u obcí a měst o podíl ve výši 17,5 % celkových prostředků za celý kraj (611 mil. Kč za linkovou autobusovou dopravu), což už je dosti významné. Tím, že je objednávka rozdrobena mezi více objednatelů, byla by jen samotná příprava výběrových řízení postavených na mnoho objednatelů značně komplikovaná. Koncepce dopravní obsluhy území musí být ucelená, nelze rozdělovat objednávku veřejné dopravy v pracovní dny a o víkendu, nelze ji tak drobit na jednotlivé dny, či jednotlivé spoje. Je proto nezbytné, aby došlo ke konsensu mezi krajem a městy a obcemi, přičemž bude nutno přistoupit na systém sdružené objednávky dopravní obslužnosti, tedy objednávat celou obslužnost kraje koncepčně v několika souborech linek v rámci jednotného modelu financování dopravní obslužnosti.

V současné době jsou všechny uzavřené smlouvy kraje s dopravci platné nejméně do konce roku 2018 a nové výkony či úpravy výkonu stávajících jsou řešeny v rámci platných smluv. Tento postup je, dle původní legislativy platné v období uzavření smluv, možný, a proto záleží jen na rozhodnutí samosprávy kraje, kdy se začnou

nabídková řízení připravovat a linky (či soubory linek) soutěžit. Evropskou legislativou je pak dán termín 3. prosince 2019, do kterého musí členské státy unie přijmout taková opatření, aby po tomto datu všechny smlouvy, nejen nové, ale i stávající, vyhovovaly této legislativě. Během tohoto přechodného období je stanoven další termín, a to do šesti měsíců od konce první poloviny přechodného období, tj. do 3. června 2015 musí předložit členské státy Komisi zprávu o pokroku při postupném uzavírání smluv dle platné evropské legislativy. Na základě této zprávy bude pak Komise navrhopvat členským státům vhodná opatření. V případě, že samy kraje nebudou aktivně přistupovat k soutěžení služeb, je pravděpodobné, že s blížícím se termínem podání zprávy Komisi bude na kraje vyvíjen tlak i ze strany státu.

Návrh harmonogramu činností spojených s výběrovými řízeními bez přesného určení konkrétních provozních celků do konce roku 2016:

Tabulka časových náročností		
Název činnosti	Termín zahájení	Termín dokončení
1/ provozní celky	Termín zahájení	Termín dokončení
Příprava záměru	leden 2013	březen 2013
Rozhodnutí o výběru oblastí v samosprávě kraje	leden 2013	leden 2013
Zadání zpracování projektu definující základní záměr	leden 2013	únor 2013
Schválení projektu definující základní záměr	únor 2013	březen 2013
Zveřejnění na Úředním věstníku EU	březen 2013	březen 2014
Zaslání informací na Úřední věstník EU	březen 2013	březen 2013
Zpracování zadávací dokumentace	březen 2013	březen 2014
Zpracování administrativní části zakázky	březen 2013	srpen 2013
Zpracování záměru do podoby jízdních řádů	srpen 2013	leden 2014
Schválení zadávací dokumentace	únor 2014	březen 2014
Zadávací řízení – výběr dopravce	březen 2014	červenec 2014
Zveřejnění zadávacího řízení na Centrální adrese	březen 2014	duben 2014
Podání nabídek a výběr dopravce hodnotící komisi	duben 2014	květen 2014
Schválení návrhu smlouvy v samosprávě kraje	květen 2014	červen 2014
Podepsání smlouvy s dopravcem	červenec 2014	červenec 2014
Příprava a zahájení provozu	červenec 2014	prosinec 2014
2/ provozní celky	Termín zahájení	Termín dokončení
Příprava záměru	červenec 2013	září 2013
Rozhodnutí o výběru oblastí v samosprávě kraje	červenec 2013	červenec 2013
Zadání zpracování projektu definující základní záměr	červenec 2013	srpen 2013
Schválení projektu definující základní záměr	srpen 2013	září 2013
Zveřejnění na Úředním věstníku EU	září 2013	září 2014
Zaslání informací na Úřední věstník EU	září 2013	září 2013
Zpracování zadávací dokumentace	září 2013	září 2014
Zpracování administrativní části zakázky	září 2013	únor 2014
Zpracování záměru do podoby jízdních řádů	únor 2014	červenec 2014

Schválení zadávací dokumentace	srpen 2014	září 2014
Zadávací řízení – výběr dopravce	září 2014	leden 2015
Zveřejnění zadávacího řízení na Centrální adrese	září 2014	říjen 2014
Podání nabídek a výběr dopravce hodnotící komisi	říjen 2014	listopad 2014
Schválení návrhu smlouvy v samosprávě kraje	listopad 2014	prosinec 2014
Podepsání smlouvy s dopravcem	leden 2015	leden 2015
Příprava a zahájení provozu	leden 2015	červen 2015

3/ provozní celky	Termín zahájení	Termín dokončení
Příprava záměru	leden 2014	březen 2014
Rozhodnutí o výběru oblastí v samosprávě kraje	leden 2014	leden 2014
Zadání zpracování projektu definující základní záměr	leden 2014	únor 2014
Schválení projektu definující základní záměr	únor 2014	březen 2014
Zveřejnění na Úředním věstníku EU	březen 2014	březen 2015
Zaslání informací na Úřední věstník EU	březen 2014	březen 2014
Zpracování zadávací dokumentace	březen 2014	březen 2015
Zpracování administrativní části zakázky	březen 2014	srpen 2014
Zpracování záměru do podoby jízdních řádů	srpen 2014	leden 2015
Schválení zadávací dokumentace	únor 2015	březen 2015
Zadávací řízení – výběr dopravce	březen 2015	červenec 2015
Zveřejnění zadávacího řízení na Centrální adrese	březen 2015	duben 2015
Podání nabídek a výběr dopravce hodnotící komisi	duben 2015	květen 2015
Schválení návrhu smlouvy v samosprávě kraje	květen 2015	červen 2015
Podepsání smlouvy s dopravcem	červenec 2015	červenec 2015
Příprava a zahájení provozu	červenec 2015	prosinec 2015

4/ provozní celky	Termín zahájení	Termín dokončení
Příprava záměru	červenec 2014	září 2014
Rozhodnutí o výběru oblastí v samosprávě kraje	červenec 2014	červenec 2014
Zadání zpracování projektu definující základní záměr	červenec 2014	srpen 2014
Schválení projektu definující základní záměr	srpen 2014	září 2014
Zveřejnění na Úředním věstníku EU	září 2014	září 2015
Zaslání informací na Úřední věstník EU	září 2014	září 2014
Zpracování zadávací dokumentace	září 2014	září 2015
Zpracování administrativní části zakázky	září 2014	únor 2015
Zpracování záměru do podoby jízdních řádů	únor 2015	červenec 2015
Schválení zadávací dokumentace	srpen 2015	září 2015
Zadávací řízení – výběr dopravce	září 2015	leden 2016
Zveřejnění zadávacího řízení na Centrální adrese	září 2015	říjen 2015
Podání nabídek a výběr dopravce hodnotící komisi	říjen 2015	listopad 2015
Schválení návrhu smlouvy v samosprávě kraje	listopad 2015	prosinec 2015
Podepsání smlouvy s dopravcem	leden 2016	leden 2016

Příprava a zahájení provozu	leden 2016	červen 2016
5/ provozní celky	Termín zahájení	Termín dokončení
Příprava záměru	leden 2015	březen 2015
Rozhodnutí o výběru oblastí v samosprávě kraje	leden 2015	leden 2015
Zadání zpracování projektu definující základní záměr	leden 2015	únor 2015
Schválení projektu definující základní záměr	únor 2015	březen 2015
Zveřejnění na Úředním věstníku EU	březen 2015	březen 2016
Zaslání informací na Úřední věstník EU	březen 2015	březen 2015
Zpracování zadávací dokumentace	březen 2015	březen 2016
Zpracování administrativní části zakázky	březen 2015	srpen 2015
Zpracování záměru do podoby jízdních řádů	srpen 2015	leden 2016
Schválení zadávací dokumentace	únor 2016	březen 2016
Zadávací řízení – výběr dopravce	březen 2016	červenec 2016
Zveřejnění zadávacího řízení na Centrální adrese	březen 2016	duben 2016
Podání nabídek a výběr dopravce hodnotící komisi	duben 2016	květen 2016
Schválení návrhu smlouvy v samosprávě kraje	květen 2016	červen 2016
Podepsání smlouvy s dopravcem	červenec 2016	červenec 2016
Příprava a zahájení provozu	červenec 2016	prosinec 2016

V případě postupného otevírání trhu se ale nabízí soutěžit provozní celky dle jiného parametru, než abecedně. Volbu termínů výběrových řízení na provozní celky lze stanovit také:

- kritérium může být nejvyšší nákladová jednice současných dopravců, čímž by došlo v harmonogramu k upřednostnění těch oblastí, kde je objednávaný výkon na měřitelnou jednotku nejvyšší,
- kritérium může být také očekávání nejvyšších pozitivních efektů výběrového řízení, tedy např. oblast s nejvyšším průměrným stářím vozového parku, nebo např. oblast, kde se již nyní střetávají linky provozované dvěma a více dopravci, a tudíž je pravděpodobnost soutěže o zakázku nejvyšší.

Rozdělení oblastí ani harmonogram není vztažen na železniční dopravu, která přestože se může uzavírat přímým výběrem, platí pro ni obecně stejné výhody ze soutěžení, jako pro linkovou dopravu. Nicméně z důvodu jejího síťového charakteru, doporučujeme soutěže na železnici prozatím neprovádět. Nicméně bude nutné sledovat postupné otevírání trhu v dálkové dopravě (Celostátní plán dopravní obsluhy území), kde proces nabídkových řízení v dálkové dopravě byl zahájen na lince R 27 vedené v relaci Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc / Jeseník a zároveň po zpracování Auditů regionálních železničních tratí bod 4.2.A,B tohoto plánu vymezit podmínky pro případné otevírání trhu v regionální dopravě po roce 2016.

4. Harmonogram a způsob integrace (pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících).

Níže uvedené konkrétní návrhy na dopravní a tarifní řešení představují soubor opatření, která by měla být v horizontu pěti let realizována na základě schválených dokumentů, současných poznatků, požadavků, výstupů dopravních průzkumů a v přímé závislosti na ekonomických možnostech.

4.1. Návrh postupu rozšiřování IDS (orientační nezávazné termíny)

Oblast Frýdecko-Místecko (bez MHD Frýdek-Místek)

- předpokládaný termín realizace: v průběhu roku 2012
- tarifní i dopravní provázanost příměstské autobusové a železniční dopravy

Oblast Bruntálsko

- předpokládaný termín realizace: prosinec 2012
- tarifní i dopravní provázanost příměstské a městské autobusové a železniční dopravy

Oblast Havířovsko vč. příměstských oblastí MHD Havířov

- předpokládaný termín realizace: k datu zprovoznění terminálu Hranečnick
- tarifní i dopravní provázanost příměstské a městské autobusové a železniční dopravy

Integrace zbývajících malých dopravců do ODIS

- předpokládaný termín realizace: červen 2013
- dokončení tarifní integrace všech příměstských autobusových linek, na nichž výkony objednává Moravskoslezský kraj

MHD Bruntál

- předpokládaný termín realizace: po dohodě s městem Bruntál a v závislosti na termínu obnovy odbavovacího zařízení dle standardu MS Karta (předpoklad v průběhu roku 2012)
- tarifní i dopravní provázanost příměstské a městské autobusové a železniční dopravy

MHD Karviná

- předpokládaný termín realizace: po dohodě se statutárním městem Karviná a v závislosti na termínu obnovy odbavovacího zařízení dle standardu MS Karta (předpoklad v průběhu roku 2012)

- tarifní i dopravní provázanost příměstské a městské autobusové a železniční dopravy

MHD Orlová

- předpokládaný termín realizace: po dohodě s městem Orlová a v závislosti na termínu obnovy odbavovacího zařízení dle standardu MS Karta (předpoklad v průběhu roku 2012)
- tarifní i dopravní provázanost příměstské a městské autobusové dopravy

MHD Nový Jičín

- předpokládaný termín realizace: po dohodě s městem Nový Jičín a v závislosti na termínu přizpůsobení odbavovacího zařízení dle standardu MS Karta (předpoklad v průběhu roku 2012)
- tarifní i dopravní provázanost příměstské a městské autobusové a železniční dopravy

MHD Frýdek-Místek

- předpokládaný termín realizace: po dohodě se statutárním městem Frýdek-Místek a v závislosti na termínu obnovy odbavovacího zařízení dle standardu MS Karta, nejdříve však k termínu zrušení „bezplatné dopravy“
- tarifní i dopravní provázanost příměstské a městské autobusové a železniční dopravy

4.2. Návrh postupu úprav dopravního řešení v oblastech

Konkrétní projekty budou podléhat projednání s dotčenými obcemi, jejich realizace včetně časového harmonogramu bude záviset na ekonomických a technických podmínkách.

A. Audit regionálních železničních tratí a z něj vyplývající dopravní opatření

- provedení hloubkové sondáže všech regionálních tratí v kraji s cílem vytipování silných a zejména slabých míst a nalezení řešení k jejich odstranění, vícekritériální vyhodnocení stávajících možností a výhledového potenciálu jednotlivých tratí,
- u tratí, které budou vyhodnoceny bez potenciálu dalšího rozvoje, zvážení jejich útlumu a plné nebo částečné náhrady jiným druhem dopravy (autobus).

B. Model příměstské železniční dopravy v Moravskoslezském kraji

- analýza stávajícího stavu (nové provozní možnosti) – vymezení slabých a silných stránek stávajícího modelu,
- návrh úprav odpovídajících dopravním potřebám v regionu.

C. Přeshraniční doprava (Polsko, Slovensko)

- zmapování potřeb obyvatelstva ohledně přeshraniční dopravy,
- specifikace nabídky dopravy (druh dopravy, trasování, četnost spojů), včetně ekonomického zajištění projektu.

Konkrétní dopravní opatření vyplynou až ze zpracované studie, týkající se přeshraniční dopravy Moravskoslezského kraje (viz mj. dokument Strategie systémové spolupráce Moravskoslezského kraje, Slezského a Opolského vojvodství pro léta 2010 – 2020).

D. Průmyslové zóny

- trvalá součinnost s rozhodujícími zaměstnavateli v průmyslových zónách,
- návrh úprav odpovídajících dopravním potřebám.

E. Řešení dopravní obsluhy v socioekonomicky znevýhodněných oblastech

- rozpracování závěrů analýzy „Návrh řešení socioekonomicky znevýhodněných oblastí Moravskoslezského kraje“ v oblasti veřejné dopravy,
- návrh úprav odpovídajících dopravním potřebám.

F. Oblast Hradecko

- na základě zřízení nového dopravního terminálu u nádraží v Hradci nad Moravicí návrh úprav organizace autobusové dopravy,
- posouzení možnosti zřízení železniční zastávky v Brance u Opavy v bezprostřední blízkosti firmy BRANO a.s.

Konkrétní dopravní opatření vyplynou až ze zpracovaného projektu.

G. Oblast Hlučínsko

- zjednodušení a zpřehlednění linkového vedení a zavedení intervalové dopravy pro nejvýznamnější přepravní relace,
- úprava trasování linek na území Ostravy s využitím nového přestupního uzlu u hlavního nádraží vybudovaného v rámci investičního záměru „Estetizace přednádražního prostoru v Ostravě-Přívoze“.

Konkrétní dopravní opatření vyplynou až ze zpracovaného projektu.

H. Návaznost mezi železniční a autobusovou dopravou v relaci Kravařsko – Ostrava

- zajištění pravidelného autobusového spojení severního okolí Kravař – Kravaře – Štítina, případně Háj ve Slezsku s návazností na vlakovou dopravu Esko,
- optimalizace autobusové dopravy v oblasti, větší propojení se železnicí.

Konkrétní dopravní opatření vyplynou až ze zpracovaného projektu.

I. Oblast údolí Porubky

- zavedení průběžné tramvajové linky, vedoucí z Hlavního nádraží přes centrum Ostravy, Porubu, Vřesinu a Dolní Lhotu do Budišovic, Zátíší; na tuto linku lze v Zátíší, v Dolní Lhotě a ve Vřesině napojit autobusové linky příměstské dopravy, dnes jedoucí až do Svinova (resp. vybrané spoje do Mariánských Hor a Vítkovic),
- zkrácení autobusových linek k tramvaji (odstranění souběhů mezi autobusovou a tramvajovou dopravou) umožní zpravidelnění provozu a posílení dopravní obslužnosti v této oblasti bez nutnosti nárůstu dopravních výkonů.

Projekt je v současné době projednáván s dotčenými obcemi a dopravci.

J. Oblast Bílovecko

- zjednodušení a zpřehlednění linkového vedení a zavedení intervalové dopravy pro nejvýznamnější přepravní relace s návazností na další linky MHD, zlepšení zoběhování vozidel s cílem minimalizace režijních jízd.

Projekt je v současné době projednáván s dotčenými obcemi a dopravci.

K. Oblast Poodří

- výrazné omezení příměstské železniční dopravy mezi Studénkou a Jeseníkem nad Odrou a její nahrazení stávajícími zastávkovými rychlíky, které na této trati jezdí (včetně jejich integrace do ODIS),
- změna systému dopravní obsluhy oblasti mezi železniční a autobusovou dopravou.

Konkrétní dopravní opatření vyplynou až ze zpracovaného projektu.

L. Dopravní napojení Letiště L. Janáčka

- přetrasování železničních i autobusových linek tak, aby byla zajištěna dostatečná dopravní obsluha Letiště Leoše Janáčka Ostrava a dále aby byly zajištěny přestupní vazby mezi autobusovou a železniční dopravou.

Konkrétní dopravní opatření vyplynou až ze zpracovaného projektu.

M. Oblast Havířovsko

- na základě zřízení nového dopravního terminálu u nádraží v Havířově návrh úprav organizace autobusové dopravy,
- přetrasování příměstských autobusových linek tak, aby byla zajištěna návaznost na železniční dopravu, a jejich koordinace s MHD.

Konkrétní dopravní opatření vyplynou až ze zpracovaného projektu.

N. Oblast Karvinsko

- na základě zřízení nového dopravního terminálu na Hranečnicku návrh úprav organizace autobusové dopravy,

- zjednodušení a zpřehlednění linkového vedení a zavedení intervalové dopravy pro nejvýznamnější přepravní relace a ukončení spojů na terminálu Hranečnick s návazností na další linky MHD.

V současné době je zpracován materiál pro město Ostravu, který zahrnuje i rámcová opatření na jednotlivých linkách.

O. Oblast Třinecko

- na základě stabilizace linkového vedení a časových poloh železničních linek vytvoření systémových návazností mezi autobusovou a železniční dopravou, včetně optimalizace linkového vedení autobusových linek.

Konkrétní dopravní opatření vyplynou až ze zpracovaného projektu.

P. Audit příměstských autobusových linek s trvale nízkou poptávkou

- na základě analýzy vytipování lokalit vhodných k obsluze formou poptávkové dopravy (na zavolání) a návrh organizace dopravy.

Konkrétní dopravní opatření vyplynou až ze zpracovaného projektu.

Q. Posouzení zavedení přímých autobusových linek k významným zaměstnavatelům nebo institucím

- analýza významných ucelených přepravních proudů,
- zpracování provozně-ekonomické studie.

Konkrétní dopravní opatření vyplynou až ze zpracovaného projektu.

4.3. Rozsah jednotlivých dopravních subsystémů ve výkonech

Rozsah jednotlivých dopravních subsystémů lze určit po zpracování konkrétních optimalizačních projektů, které se budou odvíjet od schválených standardů dopravní obsluhy a jejich naplňování.

Jednotlivé dopravní subsystémy by měly být zachovány nebo rozvíjeny nebo utlumovány podle vhodnosti konkrétního subsystému s ohledem na jeho ekonomickou náročnost a provozní charakteristiku.

Limitujícím prvkem budou v zásadě finanční prostředky určené ke kompenzaci ztráty ve veřejné dopravě (v návaznosti na výnosy z tržeb a náklady dopravců). Celkově však bude cílem dopravní obsluhu zkvalitňovat a vytvářet tak trvale konkurenceschopnou alternativu k dopravě individuální.

4.4. Koncepce bezbariérové dopravy

Rozvoj bezbariérové dopravy je realizován v souladu s projektem „Moravskoslezským krajem veřejnou dopravou bez bariér – Projekt bezbariérové dopravy na období 2010-2013“ zpracovaným v roce 2010 společností Koordinátor ODIS s.r.o. Projekt je řešením opatření č. 2.11. v oblasti Přístupnost staveb, dopravy a informací Moravskoslezského krajského plánu „Vyrovňování příležitostí pro občany se zdravotním postižením“.

Návrh řešení vychází primárně ze systémového pojetí řešení bezbariérové dopravy v rámci Moravskoslezského kraje, sekundárně poté řeší konkrétní možnosti realizace.

První etapa projektu bude splněna do konce roku 2011 a zahrnuje bezbariérové spojení mezi Ostravou a významnými zdrojovými místy – městy (od 15 000 obyvatel) a k významným cílovým místům se soustředěním pohybově postižených osob. Druhá etapa navazuje na etapu první a její realizace se předpokládá do konce roku 2013. Cílem je spojení mezi významnými zdrojovými místy – městy (od 10 000 obyvatel) a městy-obcemi s rozšířenou působností bez ohledu na počet obyvatel navzájem podle výběru, k významným cílovým místům – zařízením se soustředěním pohybově postižených osob a k významným oblastem s lázeňským a rekreačním zaměřením podle výběru.

Podrobný popis řešení je uveden v projektu.

4.5. Požadavky na infrastrukturu

Navrhované, resp. uvažované změny v organizaci veřejné osobní dopravy jsou v některých případech podmíněny realizací úprav infrastruktury. Úpravy jsou pro další rozděleny na:

- realizované nebo realizovatelné (projekčně i investičně zajištěné),
- plánované (jsou projekčně zajištěné nebo jsou alespoň obsaženy v územních plánech nebo jiných schválených dokumentech),
- potřebné (nejsou dosud obsaženy v územních plánech nebo jiných schválených dokumentech a nejsou projekčně ani investičně zajištěné).

Ad Realizované nebo realizovatelné úpravy:

- **revitalizace přednádražního prostoru Svinov** – stavba zahájena v roce 2011 s předpokladem dokončení v roce 2013; stavba bude mít zásadní vliv na organizaci vedení příměstských autobusových linek a po dokončení zvýší kulturu cestování, resp. přestupování,
- **terminál Letiště Mošnov** včetně kolejového napojení – stavba je projekčně připravena, finančně zajištěna; dokončení stavby bude mít vliv na organizaci vedení příměstských autobusových v oblasti,
- **nová železniční zastávka Třinec-Lyžbice** – stavba je projekčně připravena, finančně zajištěna a probíhá její realizace; dokončení stavby bude mít vliv na zlepšení dostupnosti železniční dopravy v Třinci,
- **zvýšení traťové rychlosti** na tratích č. 278 (Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město) a č. 324 (Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice) rekonstrukcí přejezdů - stavby jsou projekčně připraveny, finančně zajištěny; dokončení staveb bude mít vliv na zvýšení rychlosti železniční dopravy a zlepšení přestupních vazeb v uzlových železničních stanicích (Suchdol nad Odrou a Frýdlant nad Ostravicí).

Ad Plánované úpravy:

- **terminál Hranečnick** – stavba je projekčně připravena, dosud bez finančního zajištění; dokončení stavby bude mít zásadní vliv na organizaci vedení příměstských autobusových i městských linek a zejména všeobecně na podstatné zvýšení kultury cestování, resp. přestupování,
- **přestupní uzel Hlavní nádraží** – stavba je částečně projekčně připravena a je v souladu s územním plánem, dosud bez finančního zajištění; dokončení stavby bude mít zásadní vliv na organizaci vedení příměstských autobusových i městských linek a zejména všeobecně na podstatné zvýšení kultury cestování, resp. přestupování,
- **terminál Havířov žel. stan.** – probíhá výběrové řízení na zpracování projektové dokumentace, dokončení stavby bude mít zásadní vliv na organizaci vedení příměstských autobusových i městských linek a zejména všeobecně na podstatné zvýšení kultury cestování, resp. přestupování,
- **nová železniční zastávka Frenštát pod Radhoštěm město** – probíhá projekční příprava (územní rozhodnutí do 2013), dokončení stavby bude mít vliv na zlepšení dostupnosti železniční dopravy ve Frenštátě pod Radhoštěm,
- **nová železniční zastávka Ostrava – Zábřeh** – stavba je v souladu s územním plánem; dokončení stavby bude mít vliv na zlepšení dostupnosti železniční dopravy v Ostravě – Zábřehu,
- **nová železniční zastávka Dolní Benešov (sídlíště)** – stavba je v souladu s územním plánem, avšak z finančních důvodů se prozatím nerealizuje; žádný stupeň stavební dokumentace dosud není zpracován. Dokončení stavby bude mít vliv na zlepšení dostupnosti železniční dopravy v Dolním Benešově,
- **optimalizace a elektrizace traťového úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek** (případně Frenštát pod Radhoštěm, případně Valašské Meziříčí) – stavba je projekčně připravena ve stupni DÚR, rekonstrukce kolejiště žst Frýdek-Místek a Frýdlant n.O. ve stupni DSP; probíhá zpracování EIA; je nezbytné zařazení do plánu a zajištění financování projekčních prací (DÚR a DSP) navazujícího úseku (Frýdek-Místek – Frýdlant n.O., případně Frenštát p.R.); dokončení staveb bude mít vliv na zvýšení rychlosti a spolehlivosti železniční dopravy.

Ad Potřebné úpravy:

- **rekonstrukce významných přestupních uzlů mezi železniční a autobusovou dopravou** (např. Bruntál, Frenštát p.R., Frýdlant n.O., Krnov, Studénka aj.) – modernizace, estetizace, bezbariérová přístupnost, doplnění informačních systémů aj.; realizace bude mít vliv na zkvalitnění přestupů mezi dopravními systémy v kraji,
- **přeložení železniční zastávky Baška** (blíže k obci) – realizace stavby bude mít vliv na zlepšení dostupnosti železniční dopravy v Bašce,

- **přeložení železniční zastávky Šenov** (blíže k autobusové zastávce Škrbeň) – realizace stavby bude mít vliv na zlepšení dostupnosti železniční dopravy v Šenově,
- **prodloužení železniční dopravy ve Vrbně pod Pradědem** – zprovoznění části bývalé vlečky umožňující prodloužení železniční dopravy až do centra města – podmínkou je vyřešení vlastnických práv majitele vlečky a města Vrbno pod Pradědem,
- **zvýšení traťové rychlosti** na tratích č. 317 (Opava východ – Hlučín) a č. 321 (Opava východ – Ostrava-Svinov) – rekonstrukcí traťového zabezpečení provozu; realizace bude mít vliv na zvýšení rychlosti železniční dopravy v rámci možnosti uvedených tratí,
- **mimoúrovňový přístup na nástupiště v železniční stanici Ostrava střed** – nezbytný vzhledem ke zvýšení počtu vlaků, frekvence cestujících, zachování bezpečnosti a pravidelnosti železniční dopravy,
- **zvýšení propustné výkonnosti v úseku Ostrava uhelné nádraží – Ostrava-Svinov** – vzhledem k zvýšenému počtu tranzitujících vlaků a zachování plynulosti průjezdu uzlem,
- **optimalizace trati 310 včetně zvýšení rychlosti a zvýšení propustnosti v úseku Opava západ – Krnov** – pozitivní vliv na zvýšení rychlosti a spolehlivosti železniční dopravy,
- **optimalizace trati 321 v úseku Ostrava-Svinov – Český Těšín (včetně 2. koleje v úseku Ostrava-Svinov – Odbočka Odra)** – pozitivní vliv na zvýšení rychlosti a pravidelnosti a spolehlivosti železniční dopravy.
- **optimalizace včetně zvýšení rychlosti a případné elektrizace tratí 324 (Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice) a 325 (Studénka – Veřovice)** – pozitivní vliv na zvýšení rychlosti, pravidelnosti a spolehlivosti, zlepšení přípojových vazeb.

4.6. Podpora veřejné dopravy - informační kampaně, marketing

Pro podstatné zvýšení zájmu veřejnosti o dění ve veřejné dopravě je zapotřebí učinit, resp. pravidelně a systematicky konat řadu aktivit, a to společně v rovině objednatel – organizátor – dopravce. Cílem aktivit by měla být popularizace veřejné služby formou propagací, kampaně, marketingu a inzerce této služby. Zaměření akcí by mělo poukazovat na významné pozitivní externality této veřejné služby, a to, že veřejná doprava vytváří síť pro každodenní přepravu stovek tisíc cestujících do zaměstnání, škol, k lékařům a úřadům, k návštěvě rodin a známých atd., má sociální funkci pro ty, kteří jinou volbu ani nemají (děti, senioři, osoby v hmotné nouzi), ale především přepravou s několikanásobně vyšší kapacitou, než individuální automobilová doprava, je vstřícná vůči životnímu prostředí.

Garantem realizace osvětových aktivit by měla být za podpory Moravskoslezského kraje, statutárního města Ostrava a případně dalších velkých měst společnost

Koordinátor ODIS s.r.o. v součinnosti s dopravci, zejména s Dopravním podnikem Ostrava a.s. pro působnost na území města. Návrh konkrétních aktivit:

- zaměřit se na práci se školní mládeží (popularizace veřejné dopravy – možnost využít zkušeností např. z Birminghamu nebo Stockholmu),
- popularizovat ekologická hlediska veřejné dopravy (dopady na životní prostředí jednotlivých druhů doprav ve vztahu na jednoho cestujícího apod.),
- popularizovat veškeré zřetelné aktivity a novinky vedoucí ke zkvalitnění veřejné dopravy (veřejné představení nových vozidel, popularizace novinek a efektů z nich plynoucích, zřízení prezentačního autobusu apod.).

Právě důraz na ekologičnost, environmentální chování a popularizaci veřejné dopravy by mohlo být oním nastartováním změny náhledu na funkci veřejné dopravy ve společnosti. Lze předpokládat a podle zkušeností z jiných zemí očekávat, že vyšší zapojení a informovanost veřejnosti se může projevit ve vyšším zájmu o používání veřejné dopravy.

Závěr

Veřejná doprava na území Moravskoslezského kraje by měla být jako nástroj udržitelného rozvoje regionu neustále zkvalitňována, a to jak po stránce kvantitativní, tak po stránce kvalitativní.

Kvantitativní rozvoj (tj. rozsah výkonů, počet spojů) je vedle finančních prostředků limitován systémově parametry standardů kvality), kdy minimální rozsah je standardem exaktně stanoven, potřebný rozsah je odvozen od maximální přípustné (optimální) obsazenosti vozidel. Tento postup reflektuje na měnící se poptávku z hlediska počtu cestujících.

Kvalitativní rozvoj (tj. parametry organizace veřejné dopravy, přístupnost a dostupnost veřejné dopravy) je vedle finančních prostředků vázán rovněž na konkrétní parametry standardů kvality (zásady organizace veřejné dopravy), dále reaguje na ekonomické, ekologické, provozní (posuzování vhodnosti jednotlivých dopravních subsystémů) a sociální (tarifní řešení) požadavky. Tento postup reflektuje na měnící se poptávku cestujících z hlediska kvalitativního a na vnější podmínky (ekologické, provozní).

Prioritním zájmem je udržení co největšího počtu cestujících ve veřejné dopravě, tj. vedle školní mládeže a seniorů i ekonomicky aktivních osob, u nichž existuje trvale alternativní možnost dopravy individuální formou.