**RK-12-2014-30**

**Zajištění dopravní obslužnosti Kraje Vysočina – ostatní dopravní obslužnost**

pro: jednání rady kraje č. 12/2014 dne 9. 4. 2014

zpracoval: V. Zikán, P. Bartoš, H. Motlová

počet stran: 3

počet příloh: 2

předkládá: H. Strnadová

**Popis problému:**

Tento materiál je předkládán Radě Kraje Vysočina v souladu s harmonogramem prací dle usnesení 1310/25/2013/RK. Odbor dopravy a silničního hospodářství předkládá (ODSH) radě kraje k rozhodnutí, zda součástí přípravy „komplexního dopravního systému Kraje Vysočina“ bude také řešení tzv. ostatní dopravní obslužnosti.

Ostatní dopravní obslužností (ODO) se rozumí dopravní obslužnost zajišťovaná obcemi a financovaná z rozpočtů obcí. Dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících *„obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. Obec může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou mimo svůj územní obvod, pokud je to potřeba pro zajišťování dopravní obslužnosti obce a se souhlasem kraje a obcí, které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen.“* Prakticky se pro účely tohoto materiálu jedná o spoje regionální autobusové dopravy, kterou zajišťují obce nad rámec dopravní obslužnosti zajišťované krajem (tj. nad rámec tzv. základní dopravní obslužnosti, dále jen ZDO).

Podle analýzy, kterou provedl ODSH, obce Kraje Vysočina zajišťují 795 spojů regionální autobusové dopravy o výkonu 1,54 milionu km ročně (což představuje 9 % výkonů v závazku veřejné služby v Kraji Vysočina), přičemž ODO objednává 65,5 % obcí v kraji. Je nutno říci, že spoje ODO jsou provozovány na linkách společně se spoji, které objednává kraj; tj. jízdní řád linky se skládá ze spojů objednávaných krajem i obcemi, přičemž oběhy vozidel nezohledňují způsob financování spojů. Spoje ODO i ZDO jsou zajišťovány stejnými autobusy. Spoje ODO jsou obcemi zajišťovány v průběhu celého pracovního dne, v ranní a odpolední špičce, stejně jako dopoledním a večerním čase přepravního sedla. Často se také jedná o části spojů, kdy část trasy zajišťuje kraj a část trasy financuje obec. Třetina dopravního výkonu ODO je realizována o víkendech. O víkendech je pak ODO kromě komerčních linek jedinou poskytovanou regionální autobusovou dopravou, neboť Kraj Vysočina, na rozdíl od většiny krajů v České republice, dopravní obslužnost veřejnou linkovou dopravou o sobotách a nedělích nezajišťuje. Zde je třeba zmínit, že zákon č. 194/2010 Sb. definuje dopravní obslužnost jako *„zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“* Klade tedy požadavek na zajištění dopravní obslužnosti v rámci celého týdne včetně víkendu. Při přípravě tzv. „komplexního dopravního systému“ je proto potřebné rozhodnout, jak k ODO přistoupit, a rozhodnutí zohlednit v zadávací dokumentaci na zpracovatele optimalizace veřejné linkové osobní dopravy (regionální autobusové dopravy) Kraje Vysočina.

V zásadě je možných několik variant, jak ODO řešit:

Varianta A)

Optimalizace (drobné úpravy časových poloh stávajících spojů) veřejné linkové dopravy a zadávací dokumentace na výběr dopravců veřejné linkové dopravy bude zpracována bez ohledu na ODO. Toto řešení má několik nevýhod, zejména:

* vzhledem k výše popsané provázanosti ODO a ZDO nelze výkony ODO z oběhů vozidel jednoduše odtrhnout;
* obce objednají spoje ODO u dopravců vysoutěžených krajem přímým zadáním, s rizikem, že nabídková cena bude zahrnovat také část fixních nákladů již jednou uhrazených krajem v rámci ZDO, což povede ke zvýhodnění dopravců; celkově je pro veřejné rozpočty tato varianta nejdražší;
* na základě provedené optimalizace upravené oběhy vozidel nemusí vyhovovat pro vložení spojů ODO v současných časových polohách.

Varianta B)

Smlouva o společném postupu: kraj provede optimalizaci (drobné úpravy časových poloh stávajících spojů) a soutěž dopravců ve spolupráci s obcemi, finanční kompenzace za výkony ODO hradí obce dopravci na základě smlouvy mezi obcí a nově vysoutěženým dopravcem.

Varianta C)

Optimalizaci (drobné úpravy časových poloh stávajících spojů) provede kraj společně s obcemi a soutěž dopravců provede kraj. Finanční kompenzaci dopravcům hradí kraj ze svého rozpočtu a obce za výkony ODO přispívají do rozpočtu kraje na základě smlouvy s krajem v rozsahu cca současné objednávky obcí. Tato varianta se od varianty B liší pouze tím, že smlouvu s dopravci uzavře kraj jako objednatel za všechny výkony a obce za stávající výkony ODO přispívají do rozpočtu kraje.

Varianta D)

Kraj převezme současné výkony ODO do ZDO. Roční tržby spojů ODO činí 16,91 milionů Kč, tj. průměrná tržba 10,81 Kč/km, čímž odpovídají průměrné tržbě spojů zajišťovaných Krajem Vysočina. V průměru celý balíček spojů ODO splňuje podmínku minimálních průměrných tržeb (10,00 Kč/km) podle pravidel pro zařazování nových spojů do dopravní obslužnosti Kraje Vysočina dle usnesení 1418/30/2006/RK.

Při ceně dopravního výkonu 30 Kč/km by převzetí ODO Krajem Vysočina pro rozpočet Kraje Vysočina představovalo náročnost ve výši 30,02 milionu Kč ročně.

Ačkoli toto řešení pro Kraj Vysočina představuje zvýšené rozpočtové nároky, je nejjednodušší a poskytuje kraji nad současnými výkony v tomto režimu vliv (dle zásady, kdo platí, rozhoduje). Zároveň řeší také požadavek zákona č. 194/2010 Sb. na zabezpečení dopravní obslužnosti o víkendech v současném rozsahu ODO, tedy v rozsahu spojů, které v současnosti obce zajišťují, a existuje tak po nich reálná poptávka. Jelikož však není krajem definován standard dopravní obslužnosti, může se jako problematické ukázat, že ODO není v kraji rovnoměrně rozložena, například v okrese Havlíčkův Brod ODO zajišťuje 84,8 % obcí, zatímco v okrese Pelhřimov ODO zajišťuje jen 31,4 % obcí.

Varianta E)

Standardy dopravní obslužnosti. Předchozí varianty pracují pouze se současným objemem ODO, nerespektují však rozdílný stav kvality dopravní obslužnosti v různých částech Kraje Vysočina, a to i ZDO, viz příloha RK-12-2014-30, př. 1. Jako základ hlouběji provedené optimalizace dopravní obslužnosti (celková revize systému) se doporučuje stanovit standardy dopravní obslužnosti, na nichž je systém stavěn. Z hlediska dopravní poptávky a nabídky se jedná o standardy počtu spojů v obci (části obce) dle počtu obyvatel a počtu spojů na linkách dle počtu přepravených cestujících. Zavedení tohoto standardu může (ale nemusí) předpokládat finanční spoluúčast všech obcí, např. příspěvkem do rozpočtu kraje dle počtu obyvatel v obci. Pokud obec žádá lepší dopravní obslužnost, než stanovuje přijatý standard, zvyšuje se její příspěvek do rozpočtu kraje (nebo je příspěvek zaveden, pokud se na přijatém standardu bude podílet jen kraj). V tomto režimu obce neobjednávají téměř žádnou ODO, neboť je to pro všechny strany výhodnější. Vzhledem k velikosti krajské objednávky je kraj schopen vysoutěžit nižší cenu dopravního výkonu, a to také vzhledem k vlivu ODO na zvýšení kilometrických proběhů vozidel.

Toto řešení představuje větší zásahy do stávajícího systému dopravní obslužnosti, vyžaduje širší politický konsensus, a je proto časově náročnější. Přináší definici rozsahu dopravní obslužnosti a může zvýšit efektivnost systému. Cílem doporučujících standardů je

* zavedení jednotných pravidel,
* rovnoměrné pokrytí srovnatelných přepravních vztahů,
* maximalizace profitu pro cestující (v rozsahu disponibilních prostředků musí co nejvíce obyvatel/cestujících obdržet co nejkvalitnější dopravní službu),
* efektivní vynakládání krajských rozpočtových prostředků na veřejnou dopravu,
* zlepšení dostupnosti měst a obcí kraje apod.

Přehled řešení ODO v ostatních krajích je uveden v materiálu RK-12-2014-30, př. 2.

**Návrh řešení, zdůvodnění:**

Odbor dopravy a silničního hospodářství doporučuje radě kraje:

* rozhodnout o způsobu řešení ostatní dopravní obslužnosti v Kraji Vysočina v rámci přípravy „komplexního dopravního systému Kraje Vysočina“ tak, že součástí bude řešení ostatní dopravní obslužnosti dle varianty E,
* uložit odboru dopravy a silničního hospodářství zapracovat variantu E řešení ostatní dopravní obslužnosti v Kraji Vysočina do zadání pro zpracovatele „komplexního dopravního systému Kraje Vysočina“ a zahájit jednání s obcemi v Kraji Vysočina o způsobu řešení ostatní dopravní obslužnosti v Kraji Vysočina v rámci přípravy „komplexního dopravního systému Kraje Vysočina“ tak, že součástí bude řešení ostatní dopravní obslužnosti dle varianty E materiálu RK-12-2014-30.

**Stanoviska:**

Pracovní tým pro řešení úkolu Komplexní dopravní systém Kraje Vysočina doporučuje radě kraje rozhodnout o způsobu řešení ostatní dopravní obslužnosti v Kraji Vysočina v rámci přípravy „komplexního dopravního systému Kraje Vysočina“ tak, že součástí bude řešení ostatní dopravní obslužnosti dle varianty „E“.

**Návrh usnesení:**

**Rada kraje**

**rozhoduje**

o způsobu řešení ostatní dopravní obslužnosti v Kraji Vysočina v rámci přípravy „komplexního dopravního systému Kraje Vysočina“ tak, že součástí bude řešení ostatní dopravní obslužnosti dle varianty XX materiálu RK-12-2014-30;

**ukládá**

* odboru dopravy a silničního hospodářství zapracovat variantu XX řešení ostatní dopravní obslužnosti v Kraji Vysočina do zadání pro zpracovatele „komplexního dopravního systému Kraje Vysočina“;
* odboru dopravy a silničního hospodářství zahájit jednání s obcemi v Kraji Vysočina o způsobu řešení ostatní dopravní obslužnosti v Kraji Vysočina v rámci přípravy „komplexního dopravního systému Kraje Vysočina“ tak, že součástí bude řešení ostatní dopravní obslužnosti dle varianty XX materiálu RK-12-2014-30.

**odpovědnost:** odbor dopravy a silničního hospodářství

**termín:** 31. 12. 2016